



Drucksachen der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin V. Wahlperiode

Drucksache: DS/0472/V

Ursprung: Vorlage zur Kenntnisnahme
Initiator: Abt. Bauen, Planen und Facility Management,
Beitritt:

Beratungsfolge	Gremium		Erledigungsart
20.09.2017	BVV	BVV-012/V	überwiesen
04.10.2017	StadtBW		

Beschluss

Betr.: Bebauungsplanentwurf VI-140ca Urbane Mitte
zwischen Luckenwalder Straße, Schöneberger Straße, öffentlicher Parkanlage, Grenze
zum Deutschen Technikmuseum und Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6
im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

Die Bezirksverordnetenversammlung beschließt:

Überweisung:
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Friedrichshain-Kreuzberg, den 20.09.2017 Vorsteherin Frau Jaath, Kristine
(Antragsteller/in, Fragesteller/in bzw. Berichterstatter/in)

Vorlage - zur Kenntnisnahme –

über

Bebauungsplanentwurf VI-140ca Urbane Mitte

zwischen Luckenwalder Straße, Schöneberger Straße, öffentlicher Parkanlage, Grenze zum Deutschen Technikmuseum und Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

hier: Auswertung und Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB
Auswertung und Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB
Erweiterung des Geltungsbereichs bis zum Anschluss an die Trebbiner Straße sowie die Änderung des Titels
Durchführung der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB

Wir bitten, zur Kenntnis zu nehmen:

Das Bezirksamt hat in seiner Sitzung vom 19.09.2017 beschlossen:

1. Die Auswertung und das Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB
2. Die Auswertung und das Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB
3. Die Erweiterung des Geltungsbereichs bis zum Anschluss an die Trebbiner Straße sowie die Änderung des Titels
Der Bebauungsplan VI-140ca wird unter folgendem Titel fortgeführt:
VI-140ca für das Gelände zwischen Schöneberger Straße, Luckenwalder Straße, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Bahnanlagen, öffentlicher Parkanlage (Westpark) und Grenze zum Grundstück Schöneberg Ufer 5 (Parkhaus) im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg.
4. Die Durchführung der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB
5. Bei der Bezirksverordnetenversammlung ist die beigelegte Vorlage **zur Kenntnisnahme** einzubringen.

6. Mit der Durchführung des Beschlusses wird die Abteilung Bauen, Planen und Facility Management beauftragt.

A). Begründung

1. Die Auswertung und das Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB (Anlage 1)

Die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte in der Zeit vom 17. Februar 2016 bis zum 31. März 2016. Insgesamt wurden 52 Träger und Behörden beteiligt.

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen sind neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung erforderlich.

Es wurden folgende Fachgutachten erstellt:

Einzelhandelsgutachten, Verkehrsgutachten, Schalltechnische Untersuchung, Erschütterungsgutachten, Niederschlagswasserentsorgungskonzept, Gutachten zu mikroklimatischen Auswirkungen, Signaturtechnisches Gutachten, Gutachten zu elektromagnetischen Feldern;

Die Planung wird in folgenden Punkten geändert:

Nachrichtliche Übernahme der faktisch planfestgestellten (betriebsnotwendigen) U-Bahnflächen, Nachrichtliche Übernahme des Nordsüdtunnels der S-Bahn, Überprüfung des Maßes der baulichen Nutzung, Erweiterung des Geltungsbereichs bis zum Anschluss an die Trebbiner Straße;

Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:

Städtebaulicher Entwurf / Denkmalschutz

Entscheidung zu einem der beiden städtebaulichen Entwürfe / am 26.04.2016 wurde sich für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst entschieden, Prüfen von Verbesserungsmöglichkeiten des Entwurfs unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Stellungnahme / Ergänzung der Auswirkungen auf die Denkmale;

Planfeststellung / gewidmete Bahn- und U-Bahnflächen

Konfliktfreiheit der Planung mit den planfestgestellten Bahn- und U-Bahnflächen, Abstimmung möglicher Nutzungsüberlagerungen planfestgestellter Bahnflächen mit dem EBA, der DB AG und der Berliner Feuerwehr / Berücksichtigung des vorgeschriebenen Lichtraumprofils der geplanten S21, Abstimmung möglicher Nutzungsüberlagerungen planfestgestellter U-Bahnflächen mit der BVG und der zuständigen Senatsverwaltung;

Art der baulichen Nutzung

Festsetzung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet, insbesondere Prüfen der Zulässigkeit von Einzelhandel und dessen Größenordnung;

Wohnnutzung: Vorgesehen sind nur „wohnungsnahe Nutzungen“ wie z.B. ein Hotel oder Service-Appartements. Die Zulässigkeit von Wohnungen wird daher in den Baugebieten der Urbanen Mitte ausgeschlossen. Das Anwendungserfordernis des "Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung" ist daher nicht Gegenstand des Bebauungsplans;

Maß der baulichen Nutzung

Klärung des Umfangs der für die GRZ- und GFZ-Ermittlung maßgeblichen Fläche des Baugrundstücks, Ermittlung der relevanten städtebaulichen Kennziffern, Begründung für die Überschreitung der nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen;

Soziale Infrastruktur

Die Ermittlung des Infrastrukturbedarfs (Schule, Kita, öffentliche Grünflächen) sowie die Prüfung des „Berliner Modells“ entfällt, da keine Wohnnutzung mehr vorgesehen ist;

Verkehr

Ergänzung des gesamten verkehrlichen Themenkomplexes, z.B. Verkehrskonzept / -gutachten (äußere Anbindung / innere Erschließung), Sicherung des Anschlusses an die Trebbiner Straße, Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehweg (Fernradweg Berlin-Leipzig), Festsetzung von Radabstellanlagen, Klärung der Planung, Herstellung und Finanzierung weiterer barrierefreier Zugänge zur U-Bahn;

Technische Infrastruktur

Darstellung des Leitungsbestandes, ggf. Festsetzung von Leitungsrechten;

Radartechnisches Störpotenzial

Klärung des radartechnischen Störpotenzials auf die Luftverteidigungsradaranlage TEMPELHOF im Rahmen eines signaturtechnischen Gutachtens, Darstellung von Maßnahmen zur Fassadendämpfung

Umweltbelange

Ergänzung des Umweltberichts, u.a. zu folgenden Themen Denkmalschutz, Erholung, Altlasten (kein weiterer Untersuchungsbedarf), Niederschlagswasser / Versickerung (Machbarkeitsstudie zur Niederschlagswasserversickerung), Verkehrskonzept / Auswirkungen, Sicherung des bestehenden Rad-/ Gehweges, Schall / Lärm (Schalltechnisches Gutachten / Festsetzungen von Schallschutzmaßnahmen), Luftschadstoffe, Erschütterung (Erschütterungsgutachten / Festsetzungen zum Schutz vor Erschütterungen), Mikroklima, Lichtemissionen / Werbeanlagen / Festsetzungen zur Beschränkung von Werbeanlagen, Eingriffs- / Ausgleichsbilanz und Ausgleichsmaßnahmen, Benennung einer Ausgleichsfläche, Berücksichtigung des Landschaftsprogramms und des StEP Klima;

Finanzielle Auswirkungen

Die Planung wird auf Kostenneutralität für das Land Berlin (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) geprüft;

Planzeichnung

Ergänzung der Planzeichnung durch Nebenzeichnungen;

2. Die Auswertung und das Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß §3 (1) BauGB (Anlage 2)

Mit Veröffentlichung in der Tagespresse und auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg wurde die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB über die Planung zum Bebauungsplan VI-140ca frühzeitig unterrichtet. Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung, Stand 12. Februar 2016, sowie die städtebaulichen Entwürfe konnten vom 15. Februar bis 15. März 2016 im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie im Internet eingesehen werden.

Während der Beteiligungsfrist wurden 146 Stellungnahmen abgegeben, davon 143 Bürger-Stellungnahmen sowie zwei Stellungnahmen von relevanten benachbarten Grundstückseigentümern, der STATION Berlin und dem Deutschen Technikmuseum. Die

Bürger-Stellungnahmen werden in Teil A, die Stellungnahmen der benachbarten Grundstückseigentümer und des Gremiums FahrRat in Teil B ausgewertet und abgewogen.

Ergebnis Teil A:

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

Fachgutachten für den Bebauungsplan

Insgesamt wurden im Ergebnis der Bürgerstellungnahmen 8 Fachgutachten (Einzelhandelsgutachten, Belichtungsgutachten, Verkehrsgutachten, Schallgutachten, Erschütterungsgutachten, Klimatisches Gutachten, Gutachten zum Windkomfort, Gutachten zu Luftschadstoffen) erstellt;

Änderung der Planung in folgenden Punkten geändert:

Die Geschossfläche von 119.000 m² wurde nicht geändert. Daraus abgeleitet wurde die GFZ, insbesondere unter Berücksichtigung der planfestgestellten Flächen, mit einer Höhe von 4,5 ermittelt. Das ist eine höhere GFZ als in der Begründung zum Vorentwurf benannt wurde. Die Benennung im Vorentwurf beruhte auf den Zielen aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag 2005.

Die Gebäudehöhen wurden dahingehend geändert, dass im Vergleich zum Vorentwurf die Türme 1-3 deutlich höher geworden sind, während die Türme 4-7 niedriger als im Vorentwurf sind. Das entspricht der Forderung, mit niedrigeren Gebäudehöhen einen Übergang in den südlich anschließenden Park zu schaffen. Die Masterplanung und die Ergebnisse aus den Fachgutachten wurden in zeichnerische und textliche Festsetzungen umgesetzt.

Konkretisierung der Planung in folgenden Punkten:

Planerische Vorgeschichte - Die Ausführungen zum Konsenskonzept wurden überprüft.

Planungsrecht - Die Einstufung des Plangebiets als Innen- und Außenbereich gemäß §§ 34, 35 BauGB wurde überprüft und entsprechend angepasst.

Berücksichtigung der Ergebnisse aus den **Fachgutachten** in der Planung

Städtebau

Als Grundlage für den Bebauungsplan wurde der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst bestimmt. Die Gebäudehöhen wurden überprüft. Anpassung des städtebaulichen Entwurfs - Konzentration der Gebäudehöhen im Norden des Plangebiets; nördlich und südlich der U1;

Verbesserung der Integration der südlichen Baukörper an der Schnittstelle zum Park. Städtebauliche Simulationen zur Überprüfung der Veränderungen im Stadtbild hinsichtlich der Blickbeziehungen und Sichtachsen;

Denkmalschutz - Stärkere Beachtung der Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen

Freiflächen - Entwicklung eines attraktiven Freiraumkonzepts

Nutzung - Bestimmung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet, Der zulässige Umfang des Einzelhandels und seine Einschränkungen wurden und werden im weiteren Verfahren geprüft und abgewogen.

Maß der baulichen Nutzung

Bestimmung der Fläche des Baugrundstücks, die für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO maßgebend ist. Ermittlung der zulässigen GFZ, Abgleich mit den Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 (GFZ 3,5)

Verkehr – Erstellen eines Fachgutachtens

Erschließung - Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit der Flächen. Schaffung neuer und sicherer Zugänge zum U-Bahnhof.

Planfeststellung - Abstimmung mit der Deutschen Bahn und der zuständigen Senatsverwaltung zur Planung der S21; Berücksichtigung in der Planung;

Auswirkungen - Prognose zu den Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität der Anwohner, Prognose zu den Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck (z.B. Park- und Erholungsqualität);

Umweltbericht

Konkretisierung des Kapitels Eingriff / Ausgleich und Benennung von erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, Überarbeitung ggf. erforderliches Monitoring

Ergebnis Teil B

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

Folgende Fachgutachten - Verkehrsgutachten, ergänzt durch ein gesondertes Fuß- und Radverkehrsgutachten von einem auf Radverkehr spezialisierten Gutachter, Schallgutachten (inkl. Veranstaltungslärm der STATION Berlin), Machbarkeitsstudie Niederschlagswasserentsorgung wurden erstellt.

Die **Planung** wurde in folgenden Punkten **geändert**:

Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehwegs (Radfernweg Berlin-Leipzig) mit Verbreiterung auf 6,0 m auf dem privaten Grundstück Urbane Mitte

Festsetzung von weiteren öffentlichen Geh- und Radfahrrechten im Plangebiet, Festsetzung von öffentlichen Radabstellanlagen

Konkretisierung der Planung in folgenden Punkten:

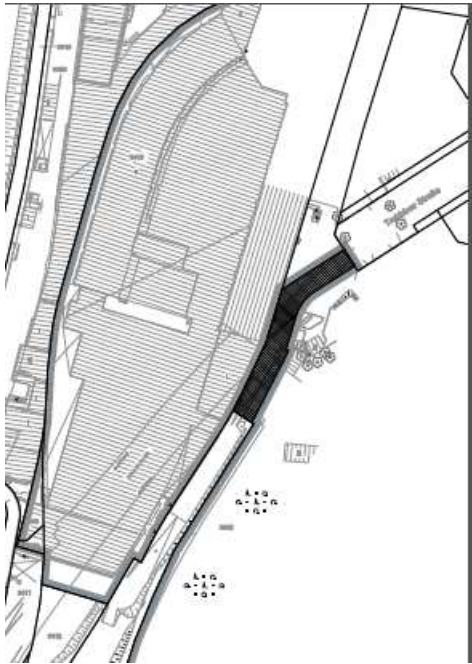
Prüfung und Abwägung der Abstandsflächen

Verkehrlicher Themenkomplex

3. Die Erweiterung des Geltungsbereichs bis zum Anschluss an die Trebbiner Straße sowie die Änderung des Titels

Der Geltungsbereich wurde um eine Teilfläche des Flurstücks 3392, den nördlichen Abschnitt bis an die Trebbiner Straße, erweitert. Dieser nördliche Abschnitt des Anschlusses an die Trebbiner Straße wird von der BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) verwaltet und befindet sich im Eigentum des Landes Berlin.

Damit ist das Plangebiet der Urbanen Mitte an zwei Stellen im Norden über die Luckenwalder Straße/Schöneberger Straße, der südliche Teil des Plangebietes über die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen.



Der Bebauungsplan VI-140ca wird unter folgendem Titel fortgeführt:

VI-140ca für das Gelände zwischen Schöneberger Straße, Luckenwalder Straße, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Bahnanlagen, öffentlicher Parkanlage (Westpark) und Grenze zum Grundstück Schöneberg Ufer 5 (Parkhaus) im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg.

4. Die Durchführung der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB

Die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB für den Rahmenbaugebiet VI-140ca werden bei der Fortsetzung des Bebauungsplans VI-140ca berücksichtigt.

Gemäß § 4 Abs. 2 BauGB sind nunmehr die Behörden und die sonstigen Träger öffentlicher Belange zu beteiligen.

Umstellung des Bebauungsplanverfahrens auf neues Recht

Das "Gesetz zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz und anderer Vorschriften an europa- und völkerrechtlicher Vorgaben" vom 29.05.2017 ist im BGBl. Nr. 32 vom 1.6.2017 erschienen und hat das Baugesetzbuch (BauGB) wie folgt geändert:

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298) geändert worden ist.

Gemäß Überleitungsvorschrift des § 245c BauGB 2017 (Überleitungsvorschrift aus Anlass des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt) könnte das Verfahren nach den vor dem 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden.

Aufgrund des frühen Verfahrensstands wird das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca nach neuem Recht fortgeführt.

B). Rechtsgrundlagen:

Baugesetzbuch (BauGB)

Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch (AGBauGB)

Bezirksverwaltungsgesetz (BezVG)

C). Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:


a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben: keine

b) Personalwirtschaftliche Ausgaben: keine

Berlin, den 19.09.2017



Monika Herrmann
Bezirksbürgermeisterin



Florian Schmidt
Bezirksstadtrat

Anlage 1: Auswertung und Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB

Anlage 2: Auswertung und Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit (Teil A und Teil B) gemäß § 3 (1) BauGB

Anlage 3: 3 Planzeichnungen zum Bebauungsplan VI-140ca Urbane Mitte

Anlage 4: Begründung zum Bebauungsplan VI-140ca Urbane Mitte einschließlich 6 Abbildungen zu den Abstandsflächen

Bebauungsplanentwurf VI-140ca

Anlage 1

Auswertung, Abwägung und Ergebnis

der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange,
gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Vorbemerkung

Mit Schreiben vom 17./18. Februar 2016 wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Planentwurf und seiner Begründung, Stand 12. Februar 2016, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 31. März 2016.

Insgesamt wurden 52 Stellen beteiligt.

Die im Folgenden aufgeführten 18 Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert:

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt I E (Naturschutz, Landschaftsplanung)
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII C35 (ÖPNV)
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ZFV-I
- Verkehrslenkung Berlin (VLB)
- BA-Friedrichshain-Kreuzberg, FB Bauaufsicht
- BA-Friedrichshain-Kreuzberg, FB Naturschutz, AG Naturschutz
- BA-Friedrichshain-Kreuzberg, FB Vermessung
- BA-Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt, FB Tiefbau
- BA-Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt, Grün
- Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH
- Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn AG
- Niederbarnimer Eisenbahn AG
- Osthavelländische Eisenbahn AG
- E-Plus Mobilfunk GmbH
- E-Plus Mobilfunk GmbH & Co. KG
- Telefónica Germany GmbH & Co. OHG
- Vodafone GmbH

- Handwerkskammer Berlin

Die im Folgenden aufgeführten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich geäußert:

Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL	13
SenStadtUm IA / IB (Stadtentwicklungsplanung / Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte)	16
SenStadtUm I C1 (Freiraumplanung und Stadtgrün)	18
SenStadtUm II A 15 (Städtebauliche Projekte)	18
SenStadtUm, Wohnungsbauleitstelle	21
SenStadtUm VII B22 (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen)	22
SenStadtUm VIII D25 (Wasserbehörde)	27
SenStadtUm IX C34 (Immissionsschutz)	29
SenStadtUm X C2 (Tiefbau)	29
SenStadtUm X OI (Ingenieurbauwerke)	29
Landesdenkmalamt Berlin LDA - Fristverlängerung	31
Landesdenkmalamt Berlin LDA	31
Senatsverwaltung für Finanzen	35
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung	37
BA FK, Umwelt- und Naturschutzamt	37
BA FK, Abteilung für Familie, Gesundheit und Personal	54
BA FK, Schul- und Sportamt	56
BA FK, Jugendamt - Jugendhilfeplanung	57
BA FK, Immobilienverwaltung	58
BA FK, Abteilung Finanzen	59
Eisenbahn-Bundesamt	59
Deutsche Bahn AG / DB Immobilien - Zwischenbescheid	60
Deutsche Bahn AG / DB Immobilien - Fristverlängerung	61
Deutsche Bahn AG / DB Immobilien	61
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - Zentrale Leitungsverwaltung	64
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)	66
Berliner Feuerwehr	73
Berliner Stadtreinigung BSR	75
Berliner Wasserbetriebe	78

AIRDATA AG	82
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	82
Bundesnetzagentur (BNetzA)	83
LAN-COM-East GmbH	84
LAN-COM-East GmbH	85
IT-Dienstleistungszentrum Berlin ITDZ-Berlin	86
IT-Dienstleistungszentrum Berlin ITDZ-Berlin	86
NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG	86
Vattenfall Europe Business Services GmbH	89
Vattenfall Europe Wärme AG	90
Vodafone Kabel Deutschland GmbH	90
QSC AG	91
Industrie- und Handelskammer IHK Berlin	91
Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin - LAGetSi	93

Die Texte der Stellungnahmen im Abwägungstext basieren auf den Originaltexten. Die Reihenfolge der Stellungnahmen stellt keine Wertung dar.

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan

- Die geplanten anderweitigen Nutzungen von dargestellten Bahnflächen (z.B. Unter- und Überbauung) können nur unter folgenden Bedingungen aus der Darstellung im FNP entwickelt werden:
 - Die genaue Trassierung von (planfestgestellten) Bahnflächen (Bestand und Planung) ist mit den zuständigen Fachverwaltungen und den Verkehrsbetrieben abzustimmen und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
 - Die Funktion und der Betriebsablauf auf bestehenden oder geplanten gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen darf durch andere (angrenzende oder parallele/ überlagernde) Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.
 - Dies gilt analog für die bestehenden U-Bahntrassen, deren betriebsnotwendige Flächen nachrichtlich übernommen werden müssen.

Städtebaulicher Entwurf / Denkmalschutz

- Die negativen Auswirkungen auf die Eigenart und das Erscheinungsbild der Denkmale sind darzustellen und in die Abwägung einzustellen.
- Berücksichtigung der vorhandenen Richtfunkstrecken

Planfeststellung / gewidmete Bahn- und U-Bahnflächen

Alle Bahnanlagen (Fernbahn, S-Bahn, U-Bahn)

- Es ist sicherzustellen, dass die Infrastrukturunternehmen (DB Netz AG und BVG) zur Instandhaltung/ Instandsetzung an die Trassen (Viadukte und Tunnel) herankommen und Bauräume (Abstandsflächen) zur Verfügung stehen. Die Anfahrt mit Arbeitsgeräten (z.B. Lkw, Bohrgeräte) muss möglich sein. Die Maße für die Abstandsflächen sind von der DB Netz AG bzw. der BVG anzugeben.
- Es ist sicherzustellen, dass durch die geplanten Gebäude die vorhandenen U-, S- und Fern-Bahn-Anlagen (Tunnel und Viadukte) keinen Schaden (z.B. Lageveränderung, Rissbildung) nehmen. Dies kann z.B. durch genügend große Abstände der Gebäudegründungen von den Bahnanlagen gewährleistet werden.
- Um die Anforderungen an die Betriebssicherheit der bestehenden bzw. geplanten Anlagen zu spezifizieren, sind die zuständigen technischen Aufsichtsbehörden (U-Bahn: SenStadtUm VII E 3; S- und Fern-Bahn: Eisenbahnbundesamt) einzubeziehen.
- Die verkehrliche Anforderung zusätzlicher barrierefreier West- bzw. Süd-Zugänge zur U1, U2 und S21 sind zu berücksichtigen.

Bahnflächen

- Es ist davon auszugehen, dass alle Grundstücke und Grundstücksteile, über die die Deutsche Bahn AG Verfügungsberechtigt ist, dem besonderen Eisenbahnzweck dienen und die entsprechenden baulichen Anlagen als planfestgestellte Bahnanlage zu verstehen sind, die nicht überplant werden dürfen. Die Planungshoheit über diese Grundstücke liegt beim Eisenbahnbundesamt. Der Vorrang der Fachplanung ist zu berücksichtigen.
- Es ist zu gewährleisten, dass der Betrieb und die Unterhaltung sämtlicher Anlagen der Deutschen Bahn AG nicht beeinträchtigt oder gefährdet werden. Durch die Planung dürfen der DB Netz AG keine Schäden oder nachteilige Auswirkungen entstehen.
- Im Plangebiet liegen Rettungswege und Zuwegungen für die Deutsche Bahn AG, die zu berücksichtigen sind.

- Von der DB Netz AG ist zu überprüfen, ob der Tunnelstützen der Stammbahn in das Plangebiet hineinragt. Wenn ja, ist er nachrichtlich zu übernehmen.
- Es ist zu berücksichtigen, dass Teilbereiche von der Berliner Feuerwehr für die Brandbekämpfung, Löschwasserversorgung und Personenrettung für den Nord-Süd-Tunnel im Bereich der Bahn AG genutzt werden. Die Berliner Feuerwehr ist in die Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt und der DB AG einzubinden.

S 21

- Sicherstellung der späteren Realisierung der S21-Trasse inklusive des geplanten S-Bahnhofs Gleisdreieck. Der freizuhaltende Raum (Lage, Breite, Höhe) ist von der DB Netz AG anzugeben.
- Die Angabe der Freihaltung des Lichtraums für die Trasse der S21 ist nicht ausreichend. Die DB Netz AG stimmt zurzeit mit der zuständigen Senatsverwaltung eine neue Trassierung für die S21 ab, da aufgrund geänderter Regelwerke die bisherige Planung nicht mehr herangezogen werden darf.

U-Bahnflächen

- Aufgrund der Historie des Areals und der Anlagen ist von einer Widmung der BVG-Anlagen für Zwecke des Nahverkehrs auszugehen. Mit Datum vom 27.08.2003 liegt der Feststellungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über das Vorliegen einer Bahneinheit nach dem Gesetz über die Bahneinheiten vor, der zu berücksichtigen ist.
- Die Flächen der U-Bahntrassen sowie des U-Bahnhofs Gleisdreieck sind nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen.
- Im städtebaulichen Rahmenvertrag vom 27.09.2005 hat sich die Vivico verpflichtet, die von der BVG im Vertragsgebiet unterhaltenen Nahverkehrsnutzungen durch eine gesonderte vertragliche Regelung zu sichern (Ziffer 12). Eine solche Sicherung ist bis heute nicht erfolgt. Es wird gefordert, die BVG-Nutzungen mit dem Bebauungsplan zu sichern.
- Der durch die Planung zu erwartende Nutzungskonflikt ist zu untersuchen; der U-Bahnbetrieb der BVG darf durch das Heranrücken anderer Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.
- SenStadtUm bittet um eine planungsrechtliche Sicherung des Werkstattstandortes der BVG im Plangebiet zur Vermeidung von zusätzlichen Lasten für die BVG.

Art der baulichen Nutzung

- Der festzusetzende Einzelhandelsanteil ist auf seine Verträglichkeit zu den umliegenden Zentren hin zu überprüfen. Die zulässige Einzelhandelsfläche ist zu begrenzen.
- Ggf. geplante großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollten in Orientierung auf die Städtischen Kernbereiche vorgesehen werden oder den in den Grundsätzen 4,8 Abs. 5 und 4.9 LEP B-B definierten Ausnahmevoraussetzungen für die Nahversorgung bzw. nicht zentrenrelevante Einzelhandelseinrichtungen entsprechen.
- Bei einer Wohnnutzung im Süden sollte ein Mischgebiet (§ 6 BauNVO) oder ein Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO) festgesetzt werden (SenStadtUm II A); gleichzeitig grundsätzliche Bedenken gegen eine Einstufung der Wohngebäude als „Allgemeines Wohngebiet“ (Umwelt- und Naturschutzamt).

Maß der baulichen Nutzung

- Die im Bebauungsplan-Vorentwurf zur Festsetzung vorgeschlagene GFZ von 3,5 wird unter Berücksichtigung des angestrebten städtebaulichen Entwurfs angezweifelt, da in die Berechnung möglicherweise Flächen einbezogen worden wurden, die für eine tatsächliche Bebauung nicht zur Verfügung stehen.
- Die Begründung zur Überschreitung der nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen ist zu überarbeiten.

- Die Einhaltung der Abstandsflächen ist nachzuweisen.

Berliner Modell

- Das "Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung" ist anzuwenden.
- Die Finanzierung des Bedarfs an Grundschulplätzen und Tagesbetreuungsplätzen ist gemäß "Berliner Modell" über einen städtebaulichen Vertrag zu sichern.

Verkehr

- Forderung eines Verkehrskonzepts unter Berücksichtigung der äußeren und inneren Erschließung sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs.

Äußere Erschließung

- Die Erschließung des nördlichen Plangebiets für den Kfz-Verkehr sollte von der Schöneberger Straße aus mit einer Tiefgaragenzu- und abfahrt - auch für Lieferanten und Müllfahrzeuge - unterirdisch erfolgen.
- Keine Verkehrsverbindung / Straßenführung zwischen der verlängerten Schöneberger Straße und der Trebbiner Straße.
- Die Erschließung des südlichen Plangebietes (sowie der Anlieferung STATION Berlin vor Halle 8) sollte über die Trebbiner Straße erfolgen. Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist zu klären und ggf. in den Bebauungsplan mit aufzunehmen. Gleichzeitig bestehen Bedenken gegen die geplante Verkehrsanbindung über die Trebbiner Straße.
- Es wäre sinnvoll, das Plangebiet VI-140ca sowie VI-140cb sowie benötigte Teilflächen zur Erschließung über die Trebbiner Straße zusammengefasst zu betrachten.
- Eine ausschließliche Erschließung der STATION Berlin über die Trebbiner Straße erfordert eine zusätzliche Wendemöglichkeit/ Wendehammer für Lkw.

Innere Erschließung

- Die Anforderungen an den Lieferverkehr, die Müllabfuhr und die Feuerwehr sind zu berücksichtigen.
- Die privaten Tiefgaragen und deren Zufahrten sind vollständig auf den Baugrundstücken anzulegen.
- Unter den Neubauten sind umfangreiche Flächen für den ruhenden und liefernden Verkehr zu schaffen.

Radverkehr / Fußgänger

- Sicherung des bestehenden Rad-/ Gehwegs (Teil des Fernradwegs Berlin-Leipzig)
- Einschränkung der zulässigen Nutzung des Rad-/ Gehwegs auf eine ausschließliche Nutzung für Fußgänger und Radfahrer sowie Rettungsfahrzeuge.
- Verbreiterung des Fuß- und Radweges auf mind. 8 m (mind. 4 m Radweg mit baulich abgetrenntem mind. 3 m breitem Fußweg)
- Anbindung an die Trebbiner Straße für den Radverkehr
- Am U- und S-Bahnhof sind genügend Fahrradabstellplätze vorzusehen.

Verkehrsgutachten

- Forderung eines Verkehrsgutachtens zum Nachweis der verkehrlichen Tragfähigkeit

- Berücksichtigung aller zu erwartenden Anliegerverkehre im Bereich Schöneberger Straße/ Luckenwalder Straße, Trebbiner Straße und „Parkhaus am Gleisdreieck“
- Berücksichtigung der Nutzung der STATION Berlin und des Technikmuseums
- Prüfung der Verkehrsabwicklungskapazitäten der relevanten Lichtsignalanlagen
- Prüfung der Einführung einer Einbahnstraßenregelung Schöneberger Str. -> Luckenwalder Straße zur Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs sowie eines geordneten Verkehrsflusses

Technische Infrastruktur

- Berücksichtigung des vorhandenen Leitungsbestands

Radartechnisches Störpotenzial

- Luftverteidigungsradaranlage TEMPELHOF:
 - Innerhalb des Schutzbereiches der Luftverteidigungsradaranlage TEMPELHOF, in welchem sich das südlichste geplante Gebäude befindet, ist eine Genehmigung der Schutzbereichbehörde erforderlich.
 - Forderung eines signaltechnischen Gutachtens für den Bereich außerhalb des angeordneten Schutzbereiches

Schall

- Forderung einer schalltechnischen Untersuchung, auch unter Berücksichtigung der Stellungnahme des BA FK, Umwelt- und Naturschutzamts

Erschütterung

- Es werden Schwingungen und Erschütterungen seitens der Bahn in die Gebäude eingebracht, die zu berücksichtigen sind.
- Forderung eines Erschütterungsgutachtens

Elektromagnetische Felder

- Erforderlichkeit eines Gutachtens zu elektromagnetischen Feldern prüfen

Lichtemissionen

- Erforderlichkeit eines Gutachtens zu Werbeanlagen und deren zu erwartenden Lichtemissionen prüfen

Gesundheit

- Die Planung wird dem Grundsatz der Beachtung gesundheitsfördernder Lebens- und Arbeitsbedingungen nicht gerecht. Es werden ein geringerer Versiegelungsgrad und eine geringere Geschosshöhe gefordert.

Umweltbelange

- Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm ist behördenverbindlich und in der Planung zu berücksichtigen.
- Die Planung ist an die Ziele des Stadtentwicklungsplans Klima anzupassen.
- Die Planung bedeutet einen Eingriff in Natur und Landschaft. Es ist eine Ausgleichsfläche nachzuweisen.

Niederschlagswasserentsorgung

- Forderung eines Niederschlagswasserentsorgungskonzepts unter Berücksichtigung der Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzamtes sowie der Berliner Wasserbetriebe.
- Hinweise:
 - Die teilweise Rückhaltung des Niederschlagswassers auf den Grundstücken ist anzustreben.
 - Bei der Niederschlagswasserentsorgung sollte die Möglichkeit einer Nutzung von Gründächern mitbilanziert werden.
 - Die Einleitungsbeschränkungen bezüglich der Schmutz- und/ oder Niederschlagsentwässerung sind einzuhalten.
 - Zur Niederschlagswasserentsorgung wird eine getrennte Regenentwässerung mit Einleitung von ausschließlich Regenwasser in den Landwehrkanal vorgeschlagen

Finanzielle Auswirkungen

- Die Planung muss für den Bezirk kostenneutral bleiben.

Planzeichnung

- Ggfs. sind die Bahnanlagen der verschiedene Ebenen in Nebenzeichnungen darzustellen.
- Ergänzung der Trassendarstellung der S1/ S2/ S25 (Nordsüdtunnel).
- Die Flächen der U-Bahnlinien sowie des U-Bahnhofes Gleisdreieck sind nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen.

Fazit

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen sind neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung erforderlich:

Es wurden folgende Fachgutachten erstellt:

- Einzelhandelsgutachten
- Verkehrsgutachten
- Schalltechnische Untersuchung
- Erschütterungsgutachten
- Niederschlagswasserentsorgungskonzept
- Gutachten zu mikroklimatischen Auswirkungen
- Signaturtechnisches Gutachten
- Gutachten zu elektromagnetischen Feldern

Die Planung wird in folgenden Punkten geändert:

- Nachrichtliche Übernahme der faktisch planfestgestellten (betriebsnotwendigen) U-Bahnflächen
- Nachrichtliche Übernahme des Nordsüdtunnels der S-Bahn
- Überprüfung des Maßes der baulichen Nutzung
- Erweiterung des Geltungsbereichs bis zum Anschluss an die Trebbiner Straße

Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:Städtebaulicher Entwurf / Denkmalschutz

- Entscheidung zu einem der beiden städtebaulichen Entwürfe / am 26.04.2016 wurde sich für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst entschieden
- Prüfen von Verbesserungsmöglichkeiten des Entwurfs unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Stellungnahme / Ergänzung der Auswirkungen auf die Denkmale

Planfeststellung / gewidmete Bahn- und U-Bahnflächen

- Konfliktfreiheit der Planung mit den planfestgestellten Bahn- und U-Bahnflächen
 - Abstimmung möglicher Nutzungsüberlagerungen planfestgestellter Bahnflächen mit dem EBA, der DB AG und der Berliner Feuerwehr / Berücksichtigung des vorgeschriebenen Lichtraumprofils der geplanten S21
 - Abstimmung möglicher Nutzungsüberlagerungen planfestgestellter U-Bahnflächen mit der BVG und SenStadtUm VII

Art der baulichen Nutzung

- Festsetzung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet, insbesondere
 - Zulässigkeit von Einzelhandel
 - Am 12. Juli teilte der Projektträger dem FB Stadtplanung mit, dass auf dem Grundstück der Urbanen Mitte kein Wohnen mehr vorgesehen ist. Vorgesehen sind nur „wohnungsnahen Nutzungen“ wie z.B. ein Hotel oder Service-Appartements. Die Zulässigkeit von Wohnungen wird daher in den Baugebieten der Urbanen Mitte ausgeschlossen.
- Das Anwendungserfordernis des "Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung" muss daher nicht mehr geprüft werden.

Maß der baulichen Nutzung

- Klärung des Umfangs der für die GRZ- und GFZ-Ermittlung maßgeblichen Fläche des Baugrundstücks
- Ermittlung der relevanten städtebaulichen Kennziffern
- Begründung für die Überschreitung der nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen

Soziale Infrastruktur

- Die Ermittlung des Infrastrukturbedarfs (Schule, Kita, öffentliche Grünflächen) sowie die Prüfung des „Berliner Modells“ entfällt, da keine Wohnnutzung mehr vorgesehen ist

Verkehr

- Ergänzung des gesamten verkehrlichen Themenkomplexes, z.B.
 - Verkehrskonzept / -gutachten(äußere Anbindung / innere Erschließung)
 - Sicherung des Anschlusses an die Trebbiner Straße
 - Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehweg (Fernradweg Berlin-Leipzig)
 - Festsetzung von Radabstellanlagen
 - Klärung der Planung, Herstellung und Finanzierung weiterer barrierefreier Zugänge zur U-Bahn

Technische Infrastruktur

- Darstellung des Leitungsbestandes, ggf. Festsetzung von Leitungsrechten

Radartechnisches Störpotenzial

- Klärung des radartechnischen Störpotenzials auf die Luftverteidigungsradaranlage TEMPELHOF im Rahmen eines signaturtechnischen Gutachtens
- Darstellung von Maßnahmen zur Fassadendämpfung

Umweltbelange

- Ergänzung des Umweltberichts, u.a. zu folgenden Themen
 - Denkmalschutz

- Erholung
- Altlasten (kein weiterer Untersuchungsbedarf)
- Niederschlagswasser / Versickerung (Machbarkeitsstudie zur Niederschlagswasserversickerung)
- Verkehrskonzept / Auswirkungen, Sicherung des bestehenden Rad-/ Gehweges
- Schall / Lärm (Schalltechnisches Gutachten / Festsetzungen von Schallschutzmaßnahmen)
- Luftschadstoffe
- Erschütterung (Erschütterungsgutachten / Festsetzungen zum Schutz vor Erschütterungen)
- Mikroklima
- Lichtemissionen / Werbeanlagen / Festsetzungen zur Beschränkung von Werbeanlagen
- Eingriffs- / Ausgleichsbilanz und Ausgleichsmaßnahmen, Benennung einer Ausgleichsfläche
- Berücksichtigung des Landschaftsprogramms und des StEP Klima

Finanzielle Auswirkungen

- Die Planung wird auf Kostenneutralität für das Land Berlin (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) geprüft.

Planzeichnung

- Ergänzung der Planzeichnung durch Nebenzeichnungen

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
1/17	Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL Schreiben vom 04.04.2016 Eingegangen am 12.04.2016	<p>Zum Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung gibt es unsererseits keine Hinweise. Umweltrelevante Informationen und Daten, die wir Ihnen zur Verfügung stellen könnten, liegen der GL nicht vor.</p> <p>Unsere Mitteilung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung vom 04.03.2010 gilt weiter. Eine abschließende Bewertung bezüglich der angemessenen Berücksichtigung der Grundsätze 4.8 und 4.9 LEP B-B ist weiterhin nicht möglich, da in dem Planentwurf (noch) keine Festsetzungen zum großflächigen Einzelhandel getroffen werden, die gemäß BauNVO in Kerngebieten sonst regelmäßig zulässig wären.</p>	<p>Zur Umweltprüfung keine Hinweise</p> <p>Zur Klärung der Zentrenverträglichkeit wird ein Einzelhandelsgutachten erarbeitet.</p> <p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einzelhandelsgutachten <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzung zur zulässigen Einzelhandelsnutzung im Kerngebiet <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
	Schreiben vom 04.03.2010	<p><i>Stellungnahme der GL zur Teilung des Teilung des Plangebietes VI-140 Gleisdreieck in die Bebauungspläne VI-140a bis i</i></p> <p>Die GL teilt gemäß Artikel 13 des Landesplanungsvertrages in der Fassung vom 01.02.2008 (GVBl. S. 37) die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung mit.</p> <p>Planungsabsicht</p> <p>Nach der Teilung des ursprünglichen Plangebietes sollen in den Geltungsbereichen der o.g. Bebauungspläne öffentliche Parkanlagen, Bahnanlagen, ein Sondergebiet Parken, Kern- und Mischgebiete festgesetzt werden.</p> <p>Die vorliegenden Unterlagen erlauben noch keine abschließende Bewertung der Planungsabsicht.</p> <p>Beurteilung der Planungsabsicht</p> <p><u>Rechtliche Grundlagen zur Beurteilung der Planungsab-</u></p>	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p><u>sicht</u></p> <p>Für diese Planung des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin ergeben sich die Erfordernisse der Raumordnung im Sinne des § 3 ROG insbesondere aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ dem Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) vom 18.12.2007 (GVBl. S. 629), ▪ der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin - Brandenburg (LEPB-B) vom 31.03.2009 (GVBl. S. 182) sowie ▪ dem FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (ABl. S. 2666). <p><u>Beurteilung</u></p> <p><u>Relevante Ziele und Grundsätze der Raumordnung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätze aus § 5 Abs. 1-4 LEPro 2007 (vorrangige Siedlungsentwicklung innerhalb raumordnerisch festgelegter Siedlungsbereiche; Vorrang von Innen- vor Außenentwicklung, Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes sowie Priorität der Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen; Entwicklung verkehrssparender Siedlungsstrukturen; Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels und Sicherung der verbrauchernahen Grundversorgung) ▪ Grundsatz aus § 6 Abs. 3 LEPro 2007 (Sicherung und Entwicklung siedlungsbezogener Freiräume für die Erholung) ▪ Grundsatz 4.1 LEP B-B (Siedlungsentwicklung vorrangig unter Nutzung bisher nicht ausgeschöpfter Entwicklungspotenziale und vorhandener Infrastruktur innerhalb vorhandener Siedlungsgebiete, räumliche Zuordnung und ausgewogene Entwicklung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung) ▪ Ziel 4.5 Abs. 1 Nr. 2 LEP B-B (Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen im in der Festlegungskarte 1 festge- 	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>legten Gestaltungsraum Siedlung)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundsätze 4,8 Abs. 1,3 und 5 sowie 4.9 LEP B-B (integrationsgebot für großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit Zentren relevantem Sortiment zu den Städtischen Kernbereichen sowie Ausnahmen davon für Einrichtungen zur Nahversorgung bzw. mit nicht zentrenrelevantem Kernsortiment) ▪ Ziel 1,3 FNP Berlin (Erhaltung und Ausbau der Netzstruktur und der Flächen der Bahnflächen) <p>Ein Widerspruch zu Zielen der Raumordnung ist derzeit nicht erkennbar.</p> <p>Gegenüber der geplanten Teilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes VI-140 bestehen keine Bedenken.</p> <p>Die Plangebiete der o.g. Bebauungspläne liegen nach der Festlegungskarte 1 des LEP B-B innerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung, in dem die Kommunen große Spielräume zur Binnendifferenzierung haben und die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen gemäß Ziel 4.5 Abs. 1 Nr. 2 LEP B-B ohne quantitative Beschränkung möglich ist. Mit der Nachnutzung der innerstädtischen Brache zur Siedlungsentwicklung und Entwicklung einer öffentlichen Parkanlage wird den Grundsätzen aus § 5 Abs. 1-3 und § 6 Abs. 3 LEPro 2007 sowie 4.1 LEP B-B weitgehend entsprochen.</p> <p>Nach der Festlegungskarte 2 des LEP B-B liegt das Gelände des Gleisdreiecks zwischen den Städtischen Kernbereichen „Gebiet/ Umfeld Potsdamer Straße“ im Westen, „Gebiet/ Umfeld Potsdamer Platz/ Leipziger Platz“ im Norden und „Gebiet/ Umfeld Mehringdamm/ Hallesches Tor/ Platz der Luftbrücke“ im Osten, Da die vorliegenden Unterlagen noch keine konkreten Angaben zu den vorgesehenen Festsetzungen enthalten, kann nicht abschließend beurteilt werden, ob aus landesplanerischer Sicht die Grundsätze 4.8 Abs. 1,3 und 5 und 4.9 LEP B-B hinreichend Berück-</p>	<p>Keine Bedenken gegenüber der Teilung des Bebauungsplanes VI-140</p> <p>Zur Klärung der Zentrenverträglichkeit wird ein Einzelhandelsgutachten erarbeitet.</p> <p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einzelhandelsgutachten <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzung zur zulässigen Einzelhandelsnutzung

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>sichtigung finden. Ggf. geplante großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollten i.S. des Integrationsgebotes in Orientierung auf die Städtischen Kernbereiche vorgesehen werden oder den in den Grundsätzen 4,8 Abs. 5 und 4.9 LEP B-B definierten Ausnahmenvoraussetzungen für die Nahversorgung bzw. nicht zentrenrelevante Einzelhandelseinrichtungen entsprechen. Die Begründungen zu den Bebauungsplänen sollten die Berücksichtigung der o.g. Grundsätze und die erforderliche Auseinandersetzung mit ihnen dokumentieren.</p> <p>Ziel 1.3 FNP Berlin ist im weiteren Verfahren zu beachten.</p> <p>Hinweis</p> <p>Diese Mitteilung gilt, solange die Grundlagen, die zur Beurteilung Ihrer Planungsanzeige geführt haben, nicht wesentlich geändert wurden.</p>	<p>im Kerngebiet</p> <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
2/3	<p>SenStadtUm IA / IB (Stadtentwicklungsplanung / Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte)</p> <p>Schreiben vom 26.02.2016 Eingegangen am 29.02.2016</p>	<p>Aufgrund der originären Zuständigkeiten der Referate I A und I B für die vorbereitende Bauleitplanung (Nr. 8 Abs. 2 ZustKatAZG) äußern sich die Referate zur Abstimmung der Bauleitplanung wie folgt zur:</p> <p>1. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Beachtung der regionalplanerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1)</p> <p>Es ist hierzu folgendes vorzutragen:</p> <p>Der FNP stellt innerhalb des Geltungsbereich "Gemischte Baufläche M2" und "Bahnfläche" dar. Im FNP sind die Darstellungen und Abgrenzung der Flächen generalisiert und die Bahnsignaturen symbolisch verortet. Maßgeblich für die bauleitplanerische Abgrenzung der Bau- von den Freiflächen ist der Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 (Anlage 4 "Abgrenzung der Nutzungsgebiete"). Der Bebauungsplan entspricht diesen Abgrenzungen.</p> <p>Aus der FNP-Darstellung "Bahnfläche" können im Regelfall nur Flächen für Bahnanlagen entwickelt werden. Die im Bebauungsplan geplanten anderweitigen Nutzungen von</p>	<p>Der Hinweis, dass die Funktion und der Betriebsablauf auf bestehenden oder geplanten gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen nicht durch</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>dargestellten Bahnflächen (z.B. Unter- und Überbauung) können nur unter folgenden Bedingungen aus der Darstellung im FNP entwickelt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die genaue Trassierung von (planfestgestellten) Bahnflächen (Bestand und Planung) ist innerhalb des Geltungsbereiches mit den zuständigen Fachverwaltungen und den Verkehrsbetrieben abzustimmen und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. ▪ die Funktion und der Betriebsablauf auf bestehenden oder geplanten gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen darf durch andere (angrenzende oder parallele/ überlagernde) Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. <p>Dies gilt analog vergleichbar ebenfalls für die bestehenden U-Bahntrassen, deren betriebsnotwendige Flächen nachrichtlich übernommen werden.</p> <p>Der Bebauungsplan berührt die regionalplanerische Festlegung Z 1.3 "Bahnflächen". Sie ist als Ziel der Raumordnung gem. § 4 Abs. 3 ROG zu beachten.</p> <p>2. Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilräumlichen Entwicklungsplanungen</p> <p>Es ist hierzu nichts vorzutragen.</p>	<p>andere Nutzungen beeinträchtigt werden darf, wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p> <p>Der Umfang der dargestellten planfestgestellten Bahnflächen entspricht dem Plan zur Freistellung von Flächen von Bahnbetriebszwecken vom 01.04.2008. Der Flächenumfang wird mit den zuständigen Fachverwaltungen und den Verkehrsbetrieben abgestimmt und im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p> <p>Die Nutzungsüberlagerung von Bahnflächen wird mit dem EBA, der DB und der zuständigen Senatsstelle abgestimmt.</p> <p>Der Umfang der betriebsnotwendigen, d.h. faktisch planfestgestellten U-Bahnflächen, wird in Abstimmung mit der BVG und SenStadtUm geklärt. Dann werden auch diese Flächen nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.</p> <p>In der Begründung wird die regionalplanerische Festlegung Z 1.3 "Bahnflächen" in das Kapitel "Planerische Ausgangssituation" übernommen.</p> <p>Die Planung wird in folgenden Punkten geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nachrichtliche Übernahme der betriebsnotwendigen U-Bahnflächen <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ggf. Nutzungsüberlagerung von Bahn- und U-Bahnflächen mit sonstigen Nutzungen / Kerngebietsnutzungen <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt und in folgendem Punkt geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Übernahme der regionalplanerischen Festlegung

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Z 1.3 "Bahnflächen" in das Kapitel "Planerische Ausgangssituation"
3/28	SenStadtUm I C1 (Freiraumplanung und Stadtgrün) Schreiben vom 08.03.2016 Eingegangen am 08.03.2016	Zum B-Plan 140ca "Urbane Mitte" hat SenStadtUm aus Sicht der Arbeitsgruppe I C1 Freiraumplanung und Stadtgrün keine Bedenken oder Anregungen.	Keine Bedenken oder Anregungen
4/37	SenStadtUm II A 15 (Städtebauliche Projekte) Schreiben vom 31.03.2016 Eingegangen am 31.03.2016	<p>Begründung:</p> <p><u>Punkt 3.1 - Festsetzungen zur Art der Nutzung - Kerngebiet</u></p> <p>Für die vom Eigentümer beabsichtigte Nutzung eines komplexen Standortes für Büronutzungen, Anlagen für kulturelle Zwecke und eine Hotelnutzung eignet sich die Festsetzung als Kerngebiet. Hierbei bleibt jedoch die im Wettbewerb geforderte und nachgewiesene Wohnnutzung von mindestens 10 Prozent unberücksichtigt. Aus Lärmschutzgründen war die Ansiedlung einer vornehmlich dem Wohnen dienenden Nutzung auf dem südlichen Baufeld im Übergang vom Ost- zum Westpark vorgesehen. Eine Festsetzung dieses Baufeldes als Kerngebiet widerspricht jedoch den bisherigen Absprachen zwischen dem Land Berlin und dem Grundstückseigentümer. Hier sollte mindestens ein Mischgebiet (§ 6 BauNVO) oder ein allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO) - abhängig vom jeweiligen Entwurf - vorgesehen werden, um der tatsächlich angestrebten Nutzung zu entsprechen.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird darauf hinweisen, dass das "Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung" anzuwenden ist. Bei einer Anzahl von mindestens 100 Wohnungen gemäß dem standardisierten Berechnungsschlüssels muss im Rahmen der Planung auch Bezug auf die damit in Verbindung stehende Infrastruktur bzw. Wohnfolgeeinrichtungen genommen werden und der Plan sollte</p>	<p>In den Auslobungsunterlagen zum städtebaulichen Realisierungswettbewerb „Urbane Mitte am Gleisdreieck“ wurde in den Nutzungsanforderungen formuliert, dass grundsätzlich eine angemessene Balance zwischen lebendiger Nutzungsdurchmischung innerhalb der Baukörper und der Möglichkeit wirtschaftlicher Erstellung und des Betriebs der Baukörper zu finden ist. Temporäres und permanentes Wohnen vervollständigen die Nutzungsmischung und tragen zur Lebendigkeit des Quartiers bei. 10%-20% der Flächen sollten für permanentes Wohnen vorgesehen werden, wobei dabei Standorte für ein qualitätsvolles Wohnen unter Beachtung der Lärmimmissionen gefunden werden sollten. Am 12. Juli teilte der Projektträger dem FB Stadtplanung mit, dass auf dem Grundstück der Urbanen Mitte kein Wohnen mehr vorgesehen ist. Vorgesehen sind nur „wohnungsnahe Nutzungen“ wie z.B. ein Hotel oder Service-Appartements. Die Zulässigkeit von Wohnungen wird daher in den Baugebieten der Urbanen Mitte ausgeschlossen.</p> <p>Die Prüfung zum „Berliner Modell der kooperativen Baulandgewinnung“ kann entfallen.</p>

Stand: 16.08.2017

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>in der bisherigen Begründung nicht dargelegt worden.</p> <p>In diesem Zusammenhang sollte auch explizit auf die Abstandsflächenproblematik und die Anforderungen an die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingegangen werden.</p> <p>Planzeichnungen:</p> <p>Die Verlängerung der Trebbiner Straße im südlichen Bau-feld ist nicht mehr Bestandteil des Baugebietes. Die Flächen dienen der Erschließung des Bau-feldes und sind entsprechend zu kennzeichnen.</p> <p>Es ist nicht ersichtlich, weshalb die denkmalgeschützten Trassen und Flächen der U-Bahnlinien sowie des U-Bahnhofes Gleisdreieck als Kerngebiet ausgewiesen wurden.</p>	<p>Auf die Abstandsflächenproblematik und die Anforderungen an die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird nach Auswahl eines Entwurfes in der Begründung eingegangen werden.</p> <p>Gemäß dem städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wird das Bau-feld Urbane Mitte über die Verlängerung der Schöneberger und Luckenwalder Straße sowie der Trebbiner Straße erschlossen. Es wird geprüft, ob die erforderliche Überführung der verlängerten Trebbiner Straße über eine Baulast oder über eine Festsetzung im zu erweiternden Bebauungsplan gesichert wird.</p> <p>Da die genaue Abgrenzung der betriebsnotwendigen U-Bahnflächen bisher nicht geklärt ist, wurden die Flächen - wie das übrige Baugebiet - zunächst als Kerngebiet ausgewiesen. Im weiteren Verfahren werden die U-Bahntrassen, der U-Bahnhof und sonstige betriebsnotwendige Flächen als faktisch planfestgestellte Flächen nachrichtlich übernommen und entsprechend "violett" dargestellt.</p> <p>Die Planzeichnung wird durch Nebenzeichnungen der unterschiedlichen Ebenen (UG, Ebene Hochbahnen, Ebene über Hochbahnen) ergänzt.</p> <p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schalltechnische Untersuchung <p>Die Planung wird in folgendem Punkt geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nachrichtliche Übernahme der betriebsnotwendigen U-Bahnflächen und Darstellung in "violett"

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			<p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ggf. Festsetzungen von Schallschutzmaßnahmen ▪ Die Zulässigkeit von Wohnungen wird ausgeschlossen ▪ Ermittlung der relevanten städtebaulichen Kennziffern ▪ Sicherung des Anschlusses an die Trebbiner Straße ▪ Ergänzung der Planzeichnung durch Nebenzeichnungen der unterschiedlichen Ebenen (UG, Ebene Hochbahnen, Ebene über Hochbahnen) <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt und in folgendem Punkt geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Überschreitung der nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen
5/39	<p>SenStadtUm, Wohnungsbauleitstelle</p> <p>Schreiben vom 31.03.2016</p> <p>Eingegangen am 31.03.2016</p>	<p>Ziel des Bebauungsplans VI-140ca ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter. Dabei ist es geplant, Wohnnutzungen im Kerngebiet in noch zu bestimmendem Maße zuzulassen.</p> <p>SenStadtUm weist darauf hin, dass das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung anzuwenden, soweit die Aufstellung oder die Änderung eines Bebauungsplans für die Herbeiführung der Genehmigungsfähigkeit eines Wohnungsbauprojekts erforderlich ist. Insofern ist die Anwendung des Berliner Modells bei dem Bebauungsplan zu prüfen.</p> <p>Dabei sind im Rahmen der Angemessenheit die Übernahme von Kosten für die durch das Projekt ausgelösten Bedarfe an Kindertageseinrichtungen und Grundschulplätzen zu vereinbaren, soweit diese nicht im Bestand gedeckt werden können. Darüber hinaus soll in den abzuschließen-</p>	<p>Am 12. Juli teilte der Projektträger dem FB Stadtplanung mit, dass auf dem Grundstück der Urbanen Mitte kein Wohnen mehr vorgesehen ist. Vorgesehen sind nur „wohnungsnahe Nutzungen“ wie z.B. ein Hotel oder Service-Appartements. Die Zulässigkeit von Wohnungen wird daher in den Baugebieten der Urbanen Mitte ausgeschlossen.</p> <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet ▪ Die Zulässigkeit von Wohnungen wird ausgeschlossen <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		den städtebaulichen Verträgen ein Anteil von 25% mietpreis- und belegungsgebundener Wohneinheiten vereinbart werden.	
6/14	SenStadtUm VII B22 (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen) Schreiben vom 08.03.2016 Eingegangen am 08.03.2016	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aus übergeordneter verkehrsplanerischer und -organisatorischer Sicht nimmt SenStadtUm zu dem B-Planverfahren wie folgt Stellung: Seite 45, 1.1.2.4 Erschließungskonzept Die verkehrliche Erschließung soll weitgehend autofrei erfolgen. Die Verkehre sollen auf kürzestem Wege in eine geplante Tiefgarage geführt werden. Aus den eingereichten Unterlagen sind derzeit keine verkehrlichen Standortbeurteilungen möglich. Im Rahmen der weiteren vertiefenden Planungen sind folgende Aussagen und Nachweise zu erbringen: <ul style="list-style-type: none"> ○ zum Verkehrsaufkommen aller Nutzungen ○ zur Dimensionierung sowie Lage der Zu-/ Ausfahrten der Tiefgarage ○ zum Ablauf und Umfang der Ver- und Entsorgung (die Gebäudegrundrisse lassen nicht erkennen, wo und wie diese erfolgen soll) ○ zum Umfang des Wirtschaftsverkehrs und deren zeitliche Verteilung Grundsätzlich sind die verkehrlichen Erschließungsprozesse in Größenordnungen und hinsichtlich der Prozesse zu erläutern. Für die verkehrliche Tragfähigkeit ist der Nachweis zu erbringen. Die Konkretisierung des Verkehrskonzeptes entsprechend Seite 47 sollte in Abstimmung mit den verkehrlich zuständigen Fachabteilungen des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg und der Abteilung VII der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erfolgen. ▪ Nicht nur die planfestgestellten Eisenbahn- und S-Bahn-Anlagen sind nachrichtlich lila darzustellen, son- 	<p>Zur Klärung der verkehrlichen Erschließung und seiner Auswirkungen wird ein Verkehrsgutachten erstellt, das die geforderten Inhalte von SenStadtUm VII B22 berücksichtigt.</p> <p>Die Konkretisierung des Verkehrskonzeptes wird in Abstimmung mit den verkehrlich zuständigen Fachabteilungen des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg und der Abteilung VII der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erfolgen.</p> <p>Nach Klärung des Umfangs der betriebsnotwendigen U-Bahnflächen werden auch diese Flächen nachricht-</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>dern auch die U-Bahn-Anlagen. Aufgrund der erheblichen Bedeutung der unterirdischen wie oberirdischen Bahnanlagen für die geplanten Bauvorhaben ist diese Darstellung erforderlich. Ggfs. sind die Bahnanlagen der verschiedenen Ebenen in Nebenzeichnungen darzustellen. Neben den Trassen selbst, sind auch alle betriebsnotwendigen Gebäude als planfestgestellt (lila) darzustellen.</p> <p>Die Ausführungen auf der Seite 50, Kapitel 3.6.2.2 und die zeichnerische Darstellung enthalten Widersprüche. Unstrittig erstreckt sich die Planfeststellung auf alle Brücken-, Stütz- und Viaduktbauwerke sowie alle bahnbetriebsnotwendigen Anlagenteile (Stellwerke, Gleichrichterwerke, Entwässerungen, Zugänge). Einzig offen ist derzeit zwischen dem Eigentümer und der BVG die Nutzung der Bögen und Räume unterhalb der Viaduktfläche. Insofern wird diese textliche Präzisierung und eine entsprechende (lila) Darstellung in den Zeichnungen, ggf. durch Nebenzeichnungen bzw. durch Erläuterungen gefordert. Zu dieser Thematik ist die BVG als TÖB am B-Planverfahren zu beteiligen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In beiden B-Plan-Entwürfen fehlt die Darstellung der Trassen der S1/ S2/ S25 (Nordsüdtunnel). ▪ An der westlichen Grenze des B-Plans mündet die Berlin-Potsdamer Stammbahn in den Nord-Süd-Fernbahntunnel. Die Einmündung wurde bereits mitgebaut. Von der DB Netz AG ist zu überprüfen, ob der Tunnelstützen der Stammbahn in den B-Plan hineinragt. Dann wäre auch er (lila) darzustellen. ▪ Es ist sicherzustellen, dass die Infrastrukturunternehmen (DB Netz AG und BVG) zur Instandhaltung/ Instandsetzung an die Trassen (Viadukte und Tunnel) herankommen und Bauräume (Abstandsflächen) zur Verfügung stehen. Die Anfahrt mit Arbeitsgeräten (z.B. Lkw, Bohrgeräte) muss möglich sein. Die Maße für die 	<p>lich in den Bebauungsplan übernommen. Der Grundstückseigentümer, SenStadtUm und die BVG führen diesbezüglich Gespräche.</p> <p>Die Planzeichnung wird durch Nebenzeichnungen der unterschiedlichen Ebenen (UG, Ebene Hochbahnen, Ebene über Hochbahnen) ergänzt.</p> <p>Die BVG ist am Verfahren beteiligt.</p> <p>Die Planzeichnungen werden überprüft und der Nordsüdtunnel ggf. ergänzt.</p> <p>Bei der DB Netz AG wird angefragt, ob der Tunnelstützen der Stammbahn in den B-Plan hineinragt.</p> <p>Bei der DB Netz AG und der BVG werden die erforderlichen Abstandsflächen abgefragt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Abstandsflächen sind von der DB Netz AG bzw. der BVG anzugeben.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es ist sicherzustellen, dass durch die geplanten Gebäude die vorhandenen U-, S- und Fern-Bahn-Anlagen (Tunnel und Viadukte) keinen Schaden (z.B. Lageveränderung, Rissbildung) nehmen. Dies kann z.B. durch genügend große Abstände der Gebäudegründungen von den Bahnanlagen gewährleistet werden. ▪ Um die Anforderungen an die Betriebssicherheit der bestehenden bzw. geplanten Anlagen zu spezifizieren, sind die zuständigen Technischen Aufsichtsbehörden (U-Bahn: SenStadtUm VII E 3; S- und Fern-Bahn: Eisenbahnbundesamt) einzubeziehen. ▪ Zur Vermeidung von zusätzlichen Lasten für die Berliner Verkehrsbetriebe AöR bittet SenStadtUm um eine planungsrechtliche Sicherung des Werkstattstandortes der BVG auf den im Bebauungsplangebiet befindlichen sowie angrenzenden Flächen. ▪ Für die geplante S-Bahnstrecke S21 mit Bahnhof am U-Bahnhof Gleisdreieck sowie die dazugehörigen Bahnanlagen ist der freizuhaltende Raum (Lage, Breite, Höhe) von der DB Netz AG anzugeben. Hierzu gehören möglicherweise auch Gebäude für die Bahnstromversorgung (z.B. „Gleichrichter-Unterwerk“) und die Leit- und Sicherungstechnik (z.B. „Abgesetzter Stellrechner“). Die spätere Baubarkeit der geplanten S-Bahnanlagen ist zu sichern. <p>Für die Sicherstellung der späteren Realisierung der S21-Trasse inklusive des geplanten S-Bahnhofs Gleisdreieck sind im abzuschließenden Städtebaulichen Vertrag Regelungen zu den notwendigen Vorleistungen für die Realisierung der S-Bahn-Trasse und des Bahnhofs zu treffen. Gegenstand des Vertrages müssen dabei u.a. die vom Investor auf seine Kosten zu erbrin-</p>	<p>Die weitere Planung wird mit der DB Netz AG, der BVG und SenStadtUm abgestimmt.</p> <p>Die zuständigen technischen Aufsichtsbehörden (U-Bahn: SenStadtUm VII E3; S- und Fern-Bahn: Eisenbahnbundesamt) werden in die Abstimmung der Planung einbezogen.</p> <p>Am 26.04.2016 wurde von Frau Lüscher als Senatsbaudirektorin mitgeteilt, dass die BVG im Bereich der Urbanen Mitte auf ihren Werkstattstandort verzichtet, wenn ihr ein adäquater Ersatzstandort angeboten wird. Die planungsrechtliche Sicherung wird in der weiteren Bearbeitung geprüft.</p> <p>Die DB Netz AG wird aufgefordert, die erforderlichen Angaben zum freizuhaltenden Raum für die geplante S-Bahnstrecke S21 mit Bahnhof zu machen.</p> <p>Die spätere Baubarkeit der geplanten S-Bahnanlagen wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Im abzuschließenden Städtebaulichen Vertrag werden die genannten Regelungen zur Sicherstellung der späteren Realisierung der S21-Trasse inklusive Bahnhof aufgenommen. Bei der Erarbeitung des Städtebaulichen Vertrages wird das Referat SenStadtUm VII C („ÖPNV-Referat“) eingebunden.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>genden Vorleistungen für die spätere Realisierung der S21 einschließlich der notwendigen Planungen sein sowie der Verzicht auf etwaige Ansprüche und Entschädigungen im späteren Planfeststellungsverfahren für die S21 (Lärm- und Erschütterungsschutz, Wertverlust, etc.), als ob bereits eine Veränderungssperre nach § 19 AEG gelten würde. Die Leistungserbringung ist darüber hinaus durch öffentliche Bürgschaften zu sichern. Bei der Erarbeitung des Städtebaulichen Vertrages ist das Referat SenStadtUm VII C („ÖPNV-Referat“) einzubinden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auf S. 18 ist der Begriff „DP AG“ zu ersetzen durch „DB AG“. ▪ Auf Seite 47 im Abschnitt 1.2.3 Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV) heißt es: „Das Gelände wird durch die U-Bahnen U1 und U2 im engen Takt angefahren und ist damit in verschiedenen Richtungen gut angebunden.“ <p>Grundsätzlich ist auf optimale Zugangssituationen zum S- und U-Bahnhof (attraktive Lage, kurze Wege ins Umfeld für gute Erschließungswirkung) und Barrierefreiheit zu achten. Ferner sollten die Wege zu den Bahnhöfen möglichst geradlinig sein, um mittels möglichst langer Sichtachsen eine hohe „Soziale Kontrolle“ zu ermöglichen. Verwinkelte Wege und versteckte Ecken sind zu vermeiden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass derzeit am Bahnhof Gleisdreieck nur ein nördlicher Bahnhofszugang besteht. Die geplante Bebauung umfasst insbesondere den Bereich westlich und teilweise südlich des Bahnhofs Gleisdreieck. Bei unveränderter Zugangssituation würden der Ziel- bzw. Toleranzwert der ÖPNV-Erschließungsstandards (Luftlinienentfernung von Siedlungsflächen zur nächstgelegenen Haltestelle)</p>	<p>Der Rechtschreibfehler in der Begründung wird korrigiert.</p> <p>In der weiteren Planung wird das Ziel einer guten und sicheren Zugangssituation zu den Bahnhöfen berücksichtigt.</p> <p>Die verkehrliche Anforderung zusätzlicher barrierefreier West- bzw. Süd-Zugänge zur U1, U2 und S21 werden in das Verkehrskonzept aufgenommen. Der Bau zusätzlicher Bahnzugänge bedarf jedoch der Zusammenarbeit der zuständigen Verkehrsträger und des Vorhabenträgers sowie eines Finanzierungskonzepts. Wenn die Zugänge Gegenstand des Bebauungsplans werden, muss die Finanzierung zum Zeitpunkt der Festsetzung geklärt sein.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>gemäß des Berliner Nahverkehrsplans teilweise überschritten werden. Hinsichtlich der ÖPNV-Erschließung wäre daher auf das Erfordernis zusätzlicher barrierefreier West- bzw. Süd-Zugänge zur Schnellbahn hinzuweisen. Die zusätzlichen Zugänge wären dabei auch schon erforderlich, bevor der dritte Bauabschnitt der S21 fertiggestellt wird.</p> <p>Im Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst sind entsprechende zusätzliche Zugänge (zweiter, südlicher Zugang zur U2, mehrere neue Zugänge zur U1 und S21) enthalten, welche die bessere Erschließung der Bauflächen westlich und südlich des Bahnhofs gewährleisten. Auch im Entwurf von COBE Berlin sind zusätzliche Zugänge enthalten, allerdings in reduzierter Zahl (kein zweiter, südlicher Zugang zur U2). Die verkehrliche Anforderung zusätzlicher barrierefreier West- bzw. Süd-Zugänge zur U1, U2 und S21 wäre auch im Text zum Verkehrskonzept aufzunehmen.</p> <p>Oberirdisch wird das Gebiet weitgehend autofrei konzipiert, die Erschließung soll lediglich hinsichtlich der Anforderungen des Lieferverkehrs, der Müllabfuhr und Feuerwehr gesichert werden. Eine planmäßige zusätzliche Buserschließung im Plangebiet ist nicht vorgesehen. Allerdings wäre in der Schöneberger Straße und in der Luckenwalder Straße als nördliche Anbindung des Plangebiets weiterhin eine grundsätzliche Busbefahrbarkeit aufrechtzuerhalten, sodass der nördliche Zugang des Bahnhofes Gleisdreieck durch Schienenersatzverkehre bzw. auch durch Linienfahrten (z.B. Zwischenendstelle für Teilfahrten) erreicht und in der Umgebung auch potentielle Haltestellen/ Endstellen eingerichtet werden könnten. Diese Anforderung wäre bei der vorgesehenen Konkretisierung des Verkehrskonzepts in den nächsten Planungsschritten zu berücksichtigen.</p>	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Am U- und S-Bahnhof sind genügend Fahrradabstellplätze vorzusehen.	<p>Im Verkehrskonzept wird auch das Erfordernis von Fahrradabstellplätzen am U- und S-Bahnhof berücksichtigt werden.</p> <p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsgutachten <p>Die Planung wird in folgenden Punkten geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nachrichtliche Übernahme der betriebsnotwendigen U-Bahnflächen ▪ Ggf. Ergänzung des Nordsüdtunnels <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrlicher Themenkomplex ▪ Klärung der Planung, Herstellung und Finanzierung weiterer barrierefreier Zugänge ▪ Ergänzung der Planzeichnung durch Nebenzeichnungen der unterschiedlichen Ebenen (UG, Ebene Hochbahnen, Ebene über Hochbahnen) <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt und in folgenden Punkten geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Korrektur eines Rechtsschreibfehlers
7/49	<p>SenStadtUm VIII D25 (Wasserbehörde)</p> <p>Schreiben vom 01.03.2016 Eingegangen am 02.03.2016</p>	<p>Grundsätzlich bestehen gegen die geplante Aufstellung des B-Plans VI-140ca keine Bedenken.</p> <p>Das Planungsgebiet liegt im Einzugsbereich des Mischwasserpumpwerkes Berlin VII - Tiergarten. Für dieses Einzugsgebiet wurde gemäß der Sanierungserlaubnis für die Mischwassereinleitungen seitens der Berliner Wasserbetriebe ein Sanierungskonzept erstellt.</p> <p>Um das Ziel der geplanten Sanierungsmaßnahme, die Reduzierung des Schadstoffeintrages aus den Regenüberläufen in die Oberflächengewässer, in diesem Gebiet nicht</p>	<p>Zur Klärung des Umgangs mit dem Niederschlagswasser wird ein Niederschlagswasserentsorgungskonzept erstellt, das die angemarkten Punkte berück-</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>zu gefährden, ist zumindest die teilweise Rückhaltung des Niederschlagswassers auf den Grundstücken anzustreben.</p> <p>Die ggf. seitens der Berliner Wasserbetriebe auferlegte Einleitungsbeschränkungen für die überplanten Grundstücke bezüglich der Schmutz- und /oder Niederschlagsentwässerung sind einzuhalten.</p> <p>Eine Rückhaltung des Niederschlagswassers auf den Grundstücken bzw. eine Versickerung des Niederschlagswassers über die belebte Bodenzone sowie über technische Anlagen, wie Mulden bzw. Mulden/Rigolen-Systeme oder Regenwassersammelbecken von u.a. Wegeflächen, Radwegen, Hofflächen, Verkehrsflächen und Dachflächen ist nur möglich bzw. erlaubnisfähig, sofern:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ hierdurch keine unzulässigen Bodenbelastungen verursacht werden, ▪ der Versickerungsraum frei von Altlasten ist und nicht aus Trümmer- oder Bauschutt oder Schuttbeimengungen besteht, ▪ die für die Entwässerung zur Verfügung stehenden Grünflächen ausreichend groß sind (Bemessung nach dem Regelwerk DWA-A138), ▪ der Abstand zwischen der Geländeoberkante und dem Bemessungsgrundwasserstand mindestens anderthalb Meter beträgt. <p>Gemäß Absatz Pkt. 12.4 sind noch keine Angaben zu Altlasten und ggf. Grundwasserschäden vorhanden.</p> <p><u>Hinweis:</u></p> <p>Wird das anfallende Niederschlagswasser gemäß Absatz Pkt. 1.2.4 in Leitungen (Kanal der Berliner Wasserbetriebe) abgeleitet, die anschließend in ein oberirdisches Gewässer als Vorflut münden, dann bedarf die sogenannte mittelbare Einleitung nach § 29 BWG einer wasserbehördlichen Genehmigung.</p>	<p>sichtigen wird.</p> <p>Der Hinweis zur ggf. erforderlichen wasserbehördlichen Genehmigung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Niederschlagswasserentsorgungskonzept <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzungen zur Niederschlagswasserversickerung <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
8/48	SenStadtUm IX C34 (Immissionsschutz) Schreiben vom 14.03.2016 Eingegangen am 14.03.2016	Zum Bebauungsplan VI-140ca hat SenStadtUm IX C34 zum Aspekt Luftreinhalte- und Lärmaktionsplanung nach § 47 BImSchG keine Anmerkungen.	Keine Anmerkungen
9/47	SenStadtUm X C2 (Tiefbau) Schreiben vom 30.03.2016 Eingegangen am 30.03.2016	Es wurden folgende Fachbereiche der Abteilung X beteiligt und um Stellungnahme gebeten: X F 1 X PS A X OI X PS E X OS X PW X OW X PI A X PI E Von den Beteiligten X OI gab es Einwendungen oder Hinweise, diese sind als Anlage beigelegt.	Keine Einwendungen oder Hinweise bis auf SenStadtUm X OI
9.1/47 .1	SenStadtUm X OI (Ingenieurbauwerke) Schreiben vom 30.03.2016 Eingegangen am 30.03.2016	<u>Bahnanlagen</u> Nach Begründung A.I. 3.9.2 sowie A.III. 3.6.2.2 gelten der U-Bahnhof und die U-Bahntrassen als gewidmete Bahnanlagen. Dies findet sich in den Planzeichnungen nicht wieder und wäre durch entsprechende farbliche Kennzeichnung in violett zu ergänzen. Die Aussage, der Umfang der betriebsnotwendigen Flächen könnte zurzeit nicht genau bestimmt werden und deshalb würde von einer Darstellung in der Planzeichnung abgesehen, ist nicht nachvollziehbar. Selbst wenn eine Darstellung noch nicht vollständig möglich ist, wären zumindest der U-Bahnhof und die oberirdischen Gleistrassen violett zu hinterlegen und zu gegebener Zeit durch weitere U-Bahnbetriebsnotwendige Flächen zu ergänzen. <u>Zufahrten zu den geplanten Gebäuden und unterirdischen Stellplätzen</u>	Entsprechend des Konzeptes für die Urbane Mitte wird es teilweise Nutzungsüberlagerungen mit den U- und S-Bahnflächen geben bzw. unterschiedliche Nutzungen in den verschiedenen Ebenen. Die Darstellung der U-Bahnlinien und des U-Bahnhofes als Kerngebiet sind in diesem Sinne symbolisch zu sehen. Im weiteren Verfahren werden die U-Bahntrassen, der U-Bahnhof und sonstige betriebsnotwendige Flächen als faktisch planfestgestellte Flächen nachrichtlich übernommen und "violett" dargestellt. Die Planzeichnung wird durch Nebenzeichnungen der unterschiedlichen Ebenen (UG, Ebene Hochbahnen, Ebene über Hochbahnen) ergänzt, auch um die sich überlagernden Nutzungen eindeutig festsetzen zu können.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>SenStadtUm X OI hat momentan im Planungsgebiet keine Brücken, Stützbauwerke ab 1,50 m sichtbarer Höhe oder andere Ingenieurbauwerke nach Allgemeinem Zuständigkeitsgesetz i.V.m. dem Zuständigkeitskatalog Nr. 10 Abs. 7.</p> <p>Aus den beiden Planungsvarianten - von Ortner & Ortner Baukunst und COBE Berlin - ist zunächst die Entstehung von Bauwerken, die der Zuständigkeit von SenStadtUm X OI zufallen würden, nicht vordergründig zu erkennen.</p> <p>Allerdings sind laut Begründung noch mehrere Punkte in der Klärung, die dazu führen könnten, dass weitere öffentliche Straßenverkehrsflächen oder öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zur Festsetzung kommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nach A.III. 1.2.1 „Motorisierter Individualverkehr“ sollen keine Straßen entstehen. Wie die Anforderungen an den Lieferverkehr, die Müllabfuhr und die Feuerwehr gesichert werden sollen, dazu fehlen Angaben. Der Vorschlag, die Ver- und Entsorgung per PKW / kleine Lkw entlang obligatorischer Feuerwehrwege zeitlich begrenzt zuzulassen, sollte kritisch überdacht werden. Feuerwehrezufahrten unterliegen nach StVO dem absoluten Halteverbot, so dass anderen Verkehrsteilnehmern zwar ein Überfahren rechtlich möglich ist, aber das Halten zum Ein- und Aussteigen sowie zum Be- und Entladen nicht gestattet ist. ▪ Nach A.III. 1.2.1 „Ruhender Verkehr“ soll der Stellplatzbedarf (Park & Ride, Car Sharing, Anwohner und Nutzer) nach Möglichkeit unterirdisch erfolgen. Die Anfahrtsmöglichkeiten sollen im direkten Bereich der öffentlichen Straßenanschlüsse liegen - Luckenwalder, Schöneberger sowie Trebbiner Straße. <p>Da nicht erklärt ist, was „im direkten Bereich“ bedeutet, und die Trebbiner Straße in deutlichem Abstand zum Plangebiet liegt, wird für die weiteren Planungsschritte</p>	<p>Zur Klärung der verkehrlichen äußeren und inneren Erschließung wird ein Verkehrsgutachten erstellt, das die angemarkten Punkte berücksichtigen wird.</p> <p>Auch dieser Punkt wird im zu erarbeitenden Verkehrsgutachten (s.o.) berücksichtigt.</p> <p>Die privaten Tiefgaragen und deren Zufahrten werden vollständig auf den privaten Baugrundstücken liegen.</p> <p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsgutachten

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		darauf hingewiesen, dass die privaten Tiefgaragen und deren Zufahrten vollständig auf den Baugrundstücken anzuordnen sind. Dem Land Berlin dürfen keine Aufgaben, weder Pflichten noch Kosten, zugunsten einer privaten Erschließung entstehen. Das gilt für den Bau, für den Betrieb und für die zukünftige Unterhaltung. In diesem Sinn lehnt SenStadtUm X OI vorsorglich die Übernahme von Stütz- oder Trogbauwerken bzw. Tunnelzufahrten in Zusammenhang mit neu entstehenden, privaten unterirdischen Stellplatzanlagen ab.	<p>Die Planung wird in folgendem Punkt geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nachrichtliche Übernahme der betriebsnotwendigen U-Bahnflächen <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrlicher Themenkomplex Ergänzung der Planzeichnung durch Nebenzeichnungen der unterschiedlichen Ebenen (UG, Ebene Hochbahnen, Ebene über Hochbahnen) <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
10/46	Landesdenkmalamt Berlin LDA - Fristverlängerung Schreiben vom 22.03.2016 Eingegangen am 22.03.2016	<p><u>LDA:</u> Für die TÖB-Stellungnahme des Landesdenkmalamts bezüglich des o.g. B-Planverfahrens bitte ich um Fristverlängerung bis zum 14.04.2016.</p> <p><u>BA FK:</u> Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme ist für Sie verlängert bis zum 14.04.2016.</p>	Fristverlängerung bis zum 14.04.2016
10/46	Landesdenkmalamt Berlin LDA Schreiben vom 14.04.2016	<p>Bezüglich des B-Planverfahrens bestehen seitens des Landesdenkmalamts Berlin erhebliche Bedenken.</p> <p>Im Geltungsbereich sowie in unmittelbarer Nähe befinden sich die Denkmale: <u>09040456</u> <u>Hoch- und Untergrundbahn, Stammstrecke</u> (heute Teil der U-Bahnlinien 1 und 2) zwischen U-Bahnhof Warschauer Straße und U-Bahnhof Ruhleben in den Bauabschnitten:</p> <ul style="list-style-type: none"> als Hochbahn zwischen den Stationen Warschauer Straße und Nollendorfplatz, mit Abzweig bis Mendelssohn-Bartholdy-Park, einschließlich Brückenbauten und Einfahrtrampe, 1896-1902 von Siemens & Halske (Ingenieur Heinrich Schwieger), diverse Umbauten; 	Die Beschreibung der Denkmale wird mit der Darstellung in der Begründung abgeglichen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ als Unterpflasterbahn zwischen den Stationen Nollendorfplatz und Olympiastadion, 1903-06 und 1908-13; ▪ als Dammbahn zwischen Olympiastadion und Ruhleben mit Brückenbauten, 1921-29 <p><i>Gesamtanlagen siehe:</i> Fern-, S- und U-Bahnhof Zoologischer Garten; U-Bahnhöfe Gleisdreieck, Hallesches Tor, Kottbusser Tor, Warschauer Straße</p> <p><i>Baudenkmale siehe:</i> U-Bahnhöfe Schlesisches Tor, Görlitzer Bahnhof, Prinzenstraße, Möckernbrücke, Bülowstraße, Nollendorfplatz, Wittenbergplatz, Ernst-Reuter-Platz, Deutsche Oper, Sophie-Charlotte-Platz, Kaiserdamm, Theodor-Heuss-Platz, Neu-Westend; Olympiastadion, Ruhleben</p> <p><i>(siehe Denkmalliste Tempelhof-Schöneberg, Gesamtanlage Hoch- und Untergrundbahn, Stammstrecke und siehe Denkmalliste Charlottenburg-Wilmersdorf, Gesamtanlage Hoch- und Untergrundbahn, Stammstrecke)</i></p> <p><u>09031096</u> <u>U-Bahnhof Gleisdreieck</u> (Hochbahnhof) und Umformerwerk, 1912-13 und 1925-26 von Sepp Kaiser (<i>siehe Gesamtanlage Hoch- und Untergrundbahn, Stammstrecke</i>) Luckenwalder-Straße 6A</p> <p><u>09097788</u> <u>Trebbiner Straße 8-9, Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs</u>, Lokschuppen, Beamtenhaus, Werkstattgebäude, 1873-79 von Faulhaber, 1895-1905; Wasserturm, 1908; Stellwerk, 1912</p> <p><u>09031194</u> <u>Luckenwalder Straße 4-6</u>, Paketbahnhof, 1908-13 von Hermann Struve</p> <p><u>09031193</u> <u>Luckenwalder Straße 3</u>, Kühlhaus II der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen, 1900-01 von Otto Stiehl und Theodor Kampffmeyer (D)</p>	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Der Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplans und seine unmittelbare Umgebung sind entscheidend durch den Bestand gewichtiger Verkehrs-, Technik- und Ingenieurdenkmale geprägt. Die geplanten Neubaukörper beider Bebauungsplanvarianten beeinträchtigen durch ihre extreme Verdichtung und durch ihre Höhe von bis zu 90 Metern OK die historisch gewachsene und stadtbildprägende Erfahrbarkeit der denkmalgeschützten Bauten sowohl vom nördlichen Teil als auch vom südlichen Teil des Parks am Gleisdreieck (Westpark). Die legendäre atmosphärische Strahlkraft der Ingenieurbauwerke für den umgebenden Stadtraum geht somit verloren. Das geschichtlich und stadträumlich hochbedeutende Kreuzungsbauwerk des U-Bahnhofs Gleisdreieck, seine Hallenanlagen und die hier verkehrstechnisch spektakulär zusammentreffenden Hochbahnviadukte beherrschen eindrucksvoll das für die Berliner Eisenbahngeschichte bedeutende Stadtquartier.</p> <p>Die Bebauungsplanvarianten beeinträchtigen die visuelle Authentizität und Erlebbarkeit der Denkmale sowie den historisch begründeten freien Stadtraum des Bahngeländes am Gleisdreieck. Die städtebauliche Form des Gleisdreiecks wird durch die geplante Bebauung nicht mehr vollständig erkennbar sein.</p> <p><u>B-Plan-Variante städtebaulicher Entwurf Ortner & Ortner:</u></p> <p>Das Landesdenkmalamt erkennt an, dass der städtebauliche Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst die Hochbahn der U-Bahnlinie U1 nicht durch ein zusätzliches Geschoss auf der geplanten Trasse der S21 unterbaut, sodass der freistehende Viadukt im Kreuzungspunkt zum U-Bahnhof Gleisdreieck nicht durch Neubauten berührt wird und einen leichten Abstand zur Unterbauung erhält. Ein leichtes Abrücken des südlichen Baukörpers von der Hochbahn in Analogie zum nördlichen Baukörper ist aus Sicht des Landesdenkmalamts unerlässlich, um die Verkehrsführung des Denkmals ansatzweise zu verdeutlichen.</p>	<p>Der Bahnhof Gleisdreieck zeigt nach Westen seine Rückseite, denn hier lagen historisch Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau des S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der Urbanen Mitte erfolgt ist.</p> <p>Der Sicht- und Erlebbarkeit der „hier verkehrstechnisch spektakulär zusammentreffenden Hochbahnviadukten“ wird eine größere Bedeutung beigemessen.</p> <p>In der Überarbeitung des Entwurfs von Ortner & Ortner Baukunst wird der Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen stärker beachtet und der Entwurf auf Verbesserungen geprüft. Das LDA wird in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs einbezogen.</p> <p>Die Bewertung des Entwurfs von Ortner & Ortner Baukunst aus denkmalpflegerischer Sicht wird zur Kenntnis genommen und bei der Auswahl eines der beiden städtebaulichen Entwürfe berücksichtigt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Die Baukörper erlauben an einigen wenigen Stellen eine Durchsicht auf die Hochbahn der U-Bahnlinie U2 und den U-Bahnhof Gleisdreieck. Die ein- bis zweigeschossigen Sockelgeschosse der geplanten Hochhäuser orientieren sich an der Höhe der Hochbahnviadukte, sodass optisch das Bemühen erkennbar ist, eine Unterscheidung zwischen Hauptverkehrsadern und Hochhausbebauung zu schaffen.</p> <p><u>B-Plan-Variante städtebaulicher Entwurf COBE:</u></p> <p>Der städtebauliche Entwurf von COBE Berlin sieht statt sechs nur fünf Hochhäuser vor. Die fünfgeschossigen Sockelgeschosse sowie die fünfgeschossigen Einzelbaukörper erschweren neben den wenigen Durchsichten jedoch zusätzlich durch ihre Höhe den Blick auf die Hochbahn und den U-Bahnhof. Die Unterbauung des Hochbahnviadukts der U-Bahnlinie U1 mit einem zusätzlichen Geschoss auf der geplanten Trasse der S21 engt das Denkmal sehr stark ein. Es ist als freistehendes, aufgeständertes Bauwerk nicht mehr erkennbar und schränkt seine Eigenschaft als prägnante Hauptverkehrsader vollkommen ein. Einer der 22-geschossigen Türme steht im Norden direkt an der Hochbahn der U-Bahnlinie U2 und beeinträchtigt die Erlebarkeit der Verkehrsführung neben der ohnehin hohen und dichten Bebauung zusätzlich und muss daher abgerückt werden.</p> <p><u>Hinweise für beide B-Plan-Varianten:</u></p> <p>Punkt IV.4 der Begründung zum B-Plan, der davon ausgeht, dass die B-Plan-Varianten keine Auswirkungen auf die Eigenart und auf das Erscheinungsbild der Denkmale haben, ist aus den bereits genannten Gründen nicht nachvollziehbar, sondern muss im Hinblick auf negative Auswirkungen auf den Denkmalbestand richtig gestellt werden.</p> <p>Aufgrund des komplizierten Baugrundes (Statik) im südlichen Geländeteil befürchtet das Landesdenkmalamt, dass dort weniger Bebauung als geplant realisiert werden kann und stattdessen mehr Bebauung im Mittel- und Nordteil des</p>	<p>Die Bewertung des Entwurfs von COBE Berlin aus denkmalpflegerischer Sicht wird zur Kenntnis genommen und bei der Auswahl eines der beiden städtebaulichen Entwürfe berücksichtigt.</p> <p>Am 26.04.2016 hat ein Gremium aus Vertretern von SenStadtUm, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und dem Eigentümer entschieden, dass der städtebauliche Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst die Grundlage für den Bebauungsplan darstellt. Dieser Entwurf wird weiter ausgearbeitet. Diese Entscheidung berücksichtigt auch die vom LDA bevorzugte Variante.</p> <p>In der Begründung wird der Punkt IV.4 zu den Auswirkungen auf die Denkmale entsprechend überarbeitet.</p> <p>Eine diesbezügliche Änderung der Planung ist nicht vorgesehen.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Geländes erfolgt. Dadurch würden der U-Bahnhof Gleisdreieck und die Hochbahnviadukte in ihrer Wirkung zusätzlich bedrängt werden.</p> <p>Das unter 1.2.8 genannte archäologische Verdachtsgebiet gilt nur für den B-Plan VI-140. Der hier vorliegende Bebauungsplanentwurf VI-140ca berührt keine bodendenkmalpflegerischen Belange.</p> <p>In dem ausgewiesenen Gebiet befinden sich keine bekannten archäologischen Fundstellen.</p>	<p>In der Begründung wird der Punkt 1.2.8 zum Bodendenkmalschutz entsprechend geändert.</p> <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> Entscheidung zu einem der beiden städtebaulichen Entwürfe / am 26.04.2016 wurde sich für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst entschieden Prüfen von Verbesserungsmöglichkeiten des Entwurfs unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Stellungnahme <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt und in folgenden Punkten geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Beschreibung der Denkmale in der Stellungnahme wird mit der Darstellung in der Begründung abgeglichen Punkte IV.4 zu den Auswirkungen auf die Denkmale Punkt 1.2.8 zum Bodendenkmalschutz
11/5	<p>Senatsverwaltung für Finanzen</p> <p>Schreiben vom 26.02.2016</p> <p>Eingegangen am 29.02.2016</p>	<p>Durch den B-Plan VI-140ca werden Belange der BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH berührt. Das Grundstück Trebbiner Str. 9 befindet sich im SILB und wird vom Deutschen Technikmuseum genutzt.</p> <p>Von Seiten des Deutschen Technikmuseums bestehen erhebliche Bedenken gegen die geplante Verkehrsanbindung der „Urbanen Mitte“ an die Trebbiner Straße:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Eingangssituation vor dem Museum ist ohnehin eng und unübersichtlich. Häufig nutzen Gruppen den 	<p>Die Bedenken der Senatsverwaltung für Finanzen (in Vertretung für die BIM und das Deutsche Technikmuseum) zur Verkehrsanbindung der Urbanen Mitte über die Trebbiner Straße werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Klärung der verkehrlichen Erschließung und seiner Auswirkungen wird ein Verkehrsgutachten erstellt, das die angemarkten Punkte berücksichtigen wird.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Bürgersteig als Treffpunkt vor bzw. nach dem Museumsbesuch. Auch die Gruppen, die auf ihre Busse warten, stehen stets im Pulk vor dem Eingang und damit schon fast auf der Trebbiner Straße. Neu ankommende Besucher weichen dann meist auf die Straße aus, um diese Gruppen zu umgehen und zum Eingang zu gelangen. Eine Baustellenzufahrt würde nicht nur die An- und Abfahrt der Reisebusse behindern. Sie gefährdet auch die Sicherheit der vielen Kinder, die einen Großteil der Besucher des Deutschen Technikmuseums ausmachen. Gleiches gilt für ein zu erwartendes erhöhtes Verkehrsaufkommen im Anschluss an die Bauphase.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Anlieferverkehr der benachbarten Veranstaltungshalle „Stadion“ belastet die Verkehrssituation bereits jetzt immens. Wenn vor oder nach großen Veranstaltungen Transporter und Lkw in die Trebbiner Str. einfahren, kommt es meist nach kürzester Zeit zu einem vollständigen Kollaps. Waghalsige Wendemanöver und stundenlange Staus mit hohem Lärmaufkommen sind die Folge. Die Nutzung als Baustellenzufahrt würde diese Situation vermutlich zu einem Dauerzustand oder zumindest zu einem häufigen Ärgernis für Besucher, Mitarbeiter und Gäste machen. ▪ Da die Anzahl der Pkw- und Bus-Parkplätze für ein Museum mit ca. 600.000 Besuchern im Jahr ohnehin stark begrenzt ist, kann eine weitere Reduzierung - auch vorübergehend - nicht hingenommen werden. Vielmehr müsste insbesondere das Angebot an Busparkplätzen erhöht werden. ▪ Wenn der seit einigen Jahren zu beobachtende Trend in den Besucherzahlen des Technikmuseums anhält, werden diese in den kommenden Jahren eher zunehmen und die geschilderten Probleme ebenso. ▪ Dringend empfohlen wird die Erarbeitung eines Verkehrsgutachtens im Rahmen des weiteren Bebauungs- 	<p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsgutachten <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrlicher Themenkomplex <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

[illegible]

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>19. Juli 1994 (ABl. S. 2331), zuletzt am 9. Juni 2011 (ABl. S. 2343) geändert, stellt die überörtlichen, konkretisierten Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege dar und ist behördenverbindlich.</p> <p>In der Planung erfolgt keine zeichnerische Sicherung der Verbindungsbrücke zwischen Ost- und Westpark (Generalszug). Diese Verbindung herzustellen war in allen bisherigen Parkplanungen landschaftsplanerisches Ziel.</p> <p><u>2. § 16 Eingriffe in Natur- und Landschaft zu § 14 Bundesnaturschutzgesetz</u></p> <p>Die Planung bedeutet einen Eingriff in Natur- und Landschaft. Nach Abzug des planungsrechtlich zulässigen Eingriffs ist eine Versiegelung von mindestens 10.659 m² ausgleichspflichtig. Dieser Ausgleichsbedarf kann lt. Gutachten nicht im Park am Gleisdreieck gedeckt werden. Lt. §17 NatSchGBIn sind unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft innerhalb einer bestimmten Frist von möglichst nicht über 2 Jahren auszugleichen oder zu ersetzen.</p> <p><u>3. Stadtentwicklungsplan Klima</u></p> <p>Die vorliegende Planung entspricht ebenfalls nicht den Zielen des Stadtentwicklungsplans Klima (Senatsbeschluss 31. Mai 2011).</p> <p>Die Planung ist daher entsprechend der gesetzlichen Grundlagen zu überarbeiten, eine Ausgleichsfläche ist nachzuweisen.</p>	<p>Im Rahmen des Umweltberichts wird der ausgleichspflichtige Eingriff festgestellt und entsprechende Ausgleichsmaßnahmen benannt. Es wird geprüft, wo der Eingriff ausgeglichen werden kann, Orte (Grundstücke) benannt und im Bebauungsplan festgesetzt bzw. in einem städtebaulichen Vertrag vereinbart.</p> <p>Es wird geprüft, inwieweit die Ziele des Stadtentwicklungsplans Klima stärker berücksichtigt werden können.</p> <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umweltbericht ▪ Eingriffs- / Ausgleichsbilanz und Ausgleichsmaßnahmen, Benennung einer Ausgleichsfläche <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
		<p>Sachgebiet Bodenschutz / Altlasten</p> <p>Das Plangebiet wird im Bodenbelastungskataster des Lan-</p>	<p>In der Begründung werden die Ausführungen zum</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>des Berlin (BBK) unter den Nummern 10120, 304 und 390 geführt. Die flurstücksbezogene Zuordnung (Gemarkung Kreuzberg, Flur 6) ergibt sich folgendermaßen:</p> <p>Flurstücke 3312, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319 -> Teilflächen von BBK-Nr. 390</p> <p>Flurstücke 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3328 -> Teilflächen von BBK 390</p> <p>Flurstücke 3411, 3412 -> Teilflächen von BBK-Nr. 390</p> <p>Flurstück 3327 -> Teilfläche von BBK-Nr. 304</p> <p>Flurstück 3409 -> entspricht Gesamtfläche von BBK-Nr. 10120</p> <p>Das Plangebiet wurde im Rahmen einer gutachterlichen Altlastenbewertung (Gutachten Urbane Mitte vom 28.05.2014) durch die Landplus GmbH, Rosenstraße 2 in 10178 Berlin untersucht. Der Altlastenverdacht konnte für die genannten Flurstücke ausgeräumt werden.</p> <p>Aus den durchgeführten Bodenuntersuchungen lässt sich jedoch schließen, dass im Zuge von Baumaßnahmen mit Bodenaushub ein abfallrechtlicher Handlungsbedarf entsteht. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil des Bodens nicht wiedereingebaut werden kann und entsprechend ordnungsgemäß entsorgt werden muss. Für alle Bereiche, in denen Boden eingebracht werden soll gilt, dass nur Boden verwendet werden darf, dessen Schadstoffkonzentrationen niedriger sind als die Z 1.1-Werte laut LAGA-Richtlinie über die Wiederverwertung von mineralischen Abfällen. Die Eignung der Materialien ist mit einem Zertifikat nachzuweisen. Dies gilt auch für den Fall, dass bei der Baumaßnahme anfallender Bodenaushub (wieder-) eingebracht werden soll. (§ 7 BBodSchG, § 12 BBodSchV, § 12 BlnBodSchG)</p> <p>Sofern während der Baumaßnahmen bisher nicht bekannte Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, sind die Arbeiten entsprechend § 6 Abs. 3 des Berli-</p>	<p>Thema Altlasten ergänzt.</p> <p>Die weiteren Hinweise werden zu Kenntnis genommen.</p> <p>In der Begründung werden die Ausführungen zum Thema Altlasten ergänzt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ner Bodenschutzgesetzes (BlnBodSchG) zu unterbrechen und es ist umgehend das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, Sachgebiet Bodenschutz/ Altlasten zu informieren.	
		<p>Sachgebiet Gewässer- und Immissionsschutz</p> <p><u>1. Grundsätzliche Hinweise zur Erschließung des Plangebietes</u></p> <p>Das Plangebiet umschließt die Nutzung STATION 10963 Berlin GmbH (B-Plangebiet VI-140cb) auf dem Grundstück Luckenwalder Str. 4-6 sowie den weiteren Veranstaltungsort „Kühlhaus Berlin“, der sich als Veranstaltungsort ebenso etabliert hat.</p> <p>Die STATION 10963 Berlin GmbH ist für die regelmäßig stattfindenden Großveranstaltungen und den damit zusammenhängenden umfangreichen Liefer- und Ladediens-ten bisher unzureichend erschlossen. Weiterhin störend für die Anwohner ist der umfangreiche Taxen-Verkehr bei Veranstaltungsende in der Luckenwalder Straße. Dem Umwelt- und Naturschutzamt liegen immer wieder Beschwerden über Lärm in den Abend-/ Nachtstunden in der Luckenwalder Str. / Schöneberger Str. vor, die bisher im Interesse der betroffenen Anwohner nur eingeschränkt befriedigend gelöst werden konnten.</p> <p>Die Anwohnerstraßen Luckenwalder Str. / Schöneberger Str. sind in Folge der vielfältigen vorhandenen Nutzungen bereits jetzt regelmäßig bei Veranstaltungsbeginn und -ende überlastet.</p> <p>Im Technikmuseum sind in den letzten Jahren Veranstaltungsflächen entstanden, die eine Nutzung für mehr als 1.000 Besucher im Neubau ermöglichen und damit auch einen hohen Verkehrs- und Stellplatzdruck auf das Umfeld indizieren.</p> <p>Das Plangebiet VI-140ca sieht eine umfassende Bebauung mit diversen Nutzungen vor, die eine Erschließung für Lie-</p>	Die Hinweise zur Erschließung des Plangebiets werden zur Kenntnis genommen und im zu erstellenden Verkehrsgutachten berücksichtigt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>ferdienste für die gewerblichen Nutzungen (Hotel, Gastronomie, Nahverbrauchermarkt, Büro's etc.) sowie auch für Anwohner (incl. Motorisiertem Individualverkehr (MIV)) erforderlich macht.</p> <p>Die nach den Planunterlagen vorgesehene „autofreie Zone“ wird begrüßt, aber aus hiesiger Sicht nur dann möglich sein, wenn unter den Neubauten umfangreiche Flächen für den ruhenden und liefernden Verkehr geschaffen werden. In Folge ggf. fehlender Stellplätze im Plangebiet wäre eine weitere massive Erhöhung des Stellplatzdrucks auf die Anwohnerstr. bzw. das Umfeld zu erwarten sein.</p> <p>Die zum 01.04.16 geplante Schließung der öffentlichen Nutzung des „Parkhaus am Gleisdreieck“ sowie die geplante Teilumwandlung zu Wohnungen wird dies noch verstärken, da bisher für Veranstaltungen von der Stiftung Deutsches Technikmuseum und von STATION 10963 Berlin GmbH das „Parkhaus am Gleisdreieck“ genutzt wurde.</p> <p><u>1.1 Erschließung des westlichen Plangebietes / Turm 1 bis 5</u></p> <p>Die Erschließung des Plangebietes Baufeld Turm 1 bis Turm 5 sollte für den Kfz-Verkehr mit einer Tiefgaragenzu- und abfahrt - auch für Lieferanten und Müllfahrzeuge - unterirdisch erfolgen.</p> <p>Die bisher privaten Straßenflächen sollten bezüglich der Sanierung und dem Ausbau durch den/ die Vorhabenträger finanziert werden.</p> <p>Da bei privaten Straßen die höheren Anforderungen der TA Lärm im Vergleich zur 16. BImSchV anzuwenden sind, wäre die öffentliche Widmung der Erschließungsstraßen nicht im Interesse für die betroffenen Anwohner. Das Umwelt- und Naturschutzamt sieht diesbezüglich die zwingende Erforderlichkeit einer stadtplanerischen Abwägung, da der Anwohnerschutz mit den Wünschen der Veranstaltungsstätten auf unbegrenzten Liefer- und Ladeverkehr -</p>	<p>Die Hinweise zur Erschließung über die Schöneberger Straße und zur schalltechnischen Beurteilung werden zur Kenntnis genommen und im zu erstellenden Verkehrsgutachten und der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>auch in der Nachtzeit - in Konflikt stehen werden.</p> <p>Die Erschließung der Gebäude - Baufeld Turm 1 bis Turm 5 - sollte aus o.g. Gründen ausschließlich unterirdisch über eine Zufahrt in Höhe der „Verlängerten Schöneberger Str.“ bzw. auf dem bisherigen Gelände der BVG erfolgen.</p> <p><u>1.2 Erschließung des südlichen Plangebietes / Turm 6 und 7</u></p> <p>Der bestehende Rad-/ Gehweg (Teil des Fernradweg Berlin-Leipzig) ist bisher nicht verbindlich als Verkehrsfläche für den Rad- und Fußverkehr gewidmet. In Folge fehlender öffentlich-rechtlicher Verbindlichkeit wurde im Sommer 2015 von den Eigentümern die private Beschilderung von Fahrradstraße (StVO Z 244.1) in „Radfahren erlaubt, Fußgänger haben Vorrang“ geändert. So wurde privatrechtlich Lieferverkehr auf der unter sehr beengten Verhältnissen angelegten Verbindung unter der U-Bahn-Trasse erlaubt, obwohl diese Kfz-Nutzung mit dem Rad- und Fußverkehr nicht vereinbar ist. Der Sicherung der Verkehrsflächen des Rad-/ Gehweg sollte deshalb im Planverfahren hohe Priorität eingeräumt werden.</p> <p>Eine Verbindung der Wegeführung für Kfz-Verkehr zwischen der Trebbiner Str. und der „Verlängerte Schöneberger Str.“ bzw. die Straßenführung auf dem Gelände der BVG über die vorhandene Wegeführung mit Querung unter der U-Bahn-Trasse sollte planungsrechtlich ausgeschlossen werden.</p> <p>Aufgrund der vorhandenen Tunnelanlagen der S-Bahn im Plangebiet ist eine unterirdische Erschließung des südlichen Plangebietes über das westliche Plangebiet nicht zu erwarten. Die zwingend vorzuhaltende Erschließung des südlichen Plangebietes - Baufeld Turm 6 und 7 - sowie der Anlieferung STATION 10963 Berlin GmbH im südlichen Hof vor Halle 8 sollte deshalb grundsätzlich nur über die Trebbiner Str. erfolgen. Das Plangebiet sollte deshalb auch die notwendige Erschließungsflächen auf dem Flurstück</p>	<p>Der bestehende Rad-/ Gehweg (Teil des Fernradweg Berlin-Leipzig) soll im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gesichert werden.</p> <p>Die Erdgeschossenebene soll - bis auf Fußgänger und Radfahrer - verkehrsfrei sein. Die Erschließung, Anlieferung und das Parken sollen unterirdisch erfolgen.</p> <p>Die Hinweise zur Erschließung des südlichen Plangebietes / Turm 6 und 7 werden zur Kenntnis genommen und im zu erstellenden Verkehrsgutachten berücksichtigt.</p>

Stand: 16.08.2017

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>VI-140cb sowie benötigte Teilflächen zur Erschließung über die Trebbiner Str. im Plangebiet im weiteren Planverfahren zusammengefasst zu betrachten.</p> <p>2. Immissionsschutz - Geräusche</p> <p><u>2.1 Immissionsorte</u></p> <p>Bisher beschwerderelevante Immissionsorte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempelhofer Ufer 35a (Hinterhaus) - Luckenwalder Str. 1 (Hofseite) <p>Bisher maßgebliche Immissionsorte sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Luckenwalder Str. 1, 2, 11, 15 - Schöneberger Str. 17a - 19 	<p>2005 wird das Baufeld Urbane Mitte über die Verlängerung der Schöneberger und Luckenwalder Straße sowie der Trebbiner Straße erschlossen. Es wird geprüft, ob die erforderliche Überführung der verlängerten Trebbiner Straße über eine Baulast oder über eine Festsetzung im zu erweiternden Bebauungsplan gesichert wird.</p> <p>Es werden folgende Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsgutachten einschl. Überprüfung der relevanten Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen ▪ Schalltechnische Untersuchung <p>Die Planung wird in folgendem Punkt geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ggf. Erweiterung des Geltungsbereichs zum Anschluss an die Trebbiner Straße <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrlicher Themenkomplex ▪ Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/Gehwegs (Fernradweg Berlin-Leipzig) ▪ Festsetzungen von Schallschutzmaßnahmen <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p> <p>Zur Klärung der Lärmbelastung und erforderlicher Schutzmaßnahmen wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt. Die benannten Immissionsorte werden im Gutachten berücksichtigt. Es wird geprüft, welche weiteren geplanten Standorte im Plangebiet zu berücksichtigen sind.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>- Trebbiner Str. 8-9</p> <p>Weitere maßgebliche Immissionsorte mit Wohn- und/ oder Hotelnutzungen sind im Plangebiet zu erwarten und sollten im weiteren Planungsverfahren gutachterlich ermittelt und eindeutig ausgewiesen werden.</p> <p><u>2.1 Verkehrsgeräusche</u></p> <p>2.1.1 Bezüglich der Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Straßen sowie Schienen mit ihren Auswirkungen innerhalb und außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Planes erfolgt durch das Umwelt- und Naturschutzamt keine inhaltliche Prüfung /Beurteilung. Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.</p> <p>2.1.2 Gleichwohl besteht eine immissionsschutzrechtliche Zuständigkeit des Umwelt- und Naturschutzamtes in Verbindung mit der unter Ziffer 1. beschriebene Erschließung mit Zu- / Abfahrten von den privaten Verkehrsflächen, Tiefgargen etc. entstehenden zusätzlichen Verkehrsgeräuschen. Dies bedarf einer dezidierten schalltechnischen Untersuchung zur Klärung, ob und unter welchen Voraussetzungen die Kriterien der Ziffer 7.4 der TA Lärm eingehalten werden.</p> <p><u>2.2 Weitere Geräuscheinwirkungen innerhalb des bisherigen Plangebietes</u></p> <p>Über vg. Verkehrsgeräuschen im Zusammenhang mit nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen im Sinne des BImSchG bedarf es einer schalltechnischen Untersuchung mit weitergehenden qualifizierte Angaben / Beurteilungen der Geräuschimmissionen der sogenannten „nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen“ wie z.B. gastronomischen Betriebe, Außengastronomie, Nahversorgermarkt, Anlieferung für Hotel, Wellness- und Fitnessbetriebe, Geschäfte sowie ggf. geplanten kleineren Gewerbebetriebe.</p>	<p>Am 12. Juli teilte der Projektträger dem FB Stadtplanung mit, dass auf dem Grundstück der Urbanen Mitte kein Wohnen mehr vorgesehen ist. Vorgesehen sind aber „wohnungsnahe Nutzungen“ wie z.B. ein Hotel oder Service-Appartements.</p> <p>Die benannten Punkte werden in der zu erstellenden schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.</p> <p>Die benannten Punkte werden in der zu erstellenden schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Aus hiesigen Erfahrungen ist festzuhalten, dass derartige Nutzungen erhebliche Geräuschemissionen verursachen können und in ihrer Wechselwirkung bereits im Vorfeld der Planung betrachtet werden sollten. Eine Beurteilung ist aus hiesiger Sicht im Bebauungsplanverfahren umfassend geboten, da eine dezidierte immissionsschutzrechtliche Betrachtung im Baugenehmigungsverfahren nicht mehr möglich ist (kein aufgedrängtes Recht nach BauO Bln).</p> <p>Eine Einstufung der geplanten Wohn- und Hotelgebäude sollte aufgrund der hohen Verdichtung im städtischen Raum als „Mischgebiet“ bzw. „Kerngebiet“ mit Immissionsrichtwerten der TA Lärm i.H.v. 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts vorgesehen werden.</p> <p><u>2.3. Weitere Geräuschemissionen außerhalb des Plangebietes mit Einwirkungen auf das Plangebiet</u></p> <p><u>2.3.1 Plangebiet VI-140b Parkhaus „Am Gleisdreieck“</u></p> <p>Angrenzend an das Plangebiet VI-140ca befindet sich nördlich das Plangebiet VI-140b. Derzeit befindet sich dort das Parkhaus „Am Gleisdreieck“ mit derzeit 1.500 Stellplätzen, welche bisher auch zur Nachtzeit (z.B. in Verbindung mit den großen Veranstaltungsstätten Tempodrom, Premium Berlin, Technikmuseum sowie einer kleineren Veranstaltungsfläche im Bereich Luckenwalder Str. 5) genutzt werden. Aufgrund offener Fassade und offenem Parkdeck sowie der Lage der Ausfahrten mit Abführung des Verkehrs auf der Südseite wird Anlagenlärm indiziert, der zumindest für den Worst-Case-Fall der lautesten Nachtstunde gem. TA Lärm relevant sein dürfte.</p> <p>Alternativ zur ausschließlichen Nutzung als Parkhaus ist dort eine Teilumnutzung in Wohnen geplant. Es soll im Falle einer Teilumnutzung eine Reduzierung der Stellflächen erfolgen. Auch in diesem Fall ist eine Geräuscheinwirkung auf das Plangebiet (insb. Turm 1) zu erwarten.</p> <p>Eine Beurteilung der Geräuscheinwirkungen auf das Plangebiet in Verbindung mit dem bestehenden Parkhaus wird</p>	<p>Die benannten Punkte werden in der zu erstellenden schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.</p>

Stand: 16.08.2017

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>technisch nicht für eine im Plangebiet vorgesehene neue Wohn-, Hotel- und Büronutzung ausgelegt. Bisher liegt dem Umwelt- und Naturschutzamt für die Nutzungen der STATION 10963 Berlin GmbH nur schalltechnische Beurteilungen aus dem Jahre 2011 vor, die eine Begutachtung anhand der damals vorhandenen Immissionsorte berücksichtigten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Müller BBM GmbH: The Station, Berlin Schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung Bericht Nr. M72 378/2 v. 11.01.2011 ▪ Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH: Lärmtechnische Untersuchung für die Umnutzung des ehemaligen Postbahnhofes am Gleisdreieck v. 29.04.2011 <p>Das Nutzungskonzept der verschiedenen Veranstaltungen und der sukzessive Ausbau der Veranstaltungshallen der Station 10963 Berlin GmbH hat sich seit dem verändert, so dass diese schalltechnischen Untersuchungen nicht mehr zutreffend sind.</p> <p>Das Umwelt- und Naturschutzamt kann nicht ausschließen, dass aufgrund der im Plangebiet VI-140ca vorgesehenen neuen Nutzungen eine schalltechnische Optimierung der Hallen der Station 10963 Berlin GmbH - auch mit baulichen Maßnahmen an den Dachkonstruktionen und Verglasungen - erforderlich wird, damit bei heranrückender Wohn- und Hotelnutzung die Immissionsrichtwerte der TA Lärm sicher eingehalten werden können.</p> <p>Aus hiesiger Sicht spricht bereits der Umstand ggf. erforderlicher schalltechnischen Ertüchtigungen für eine Integration des nicht abgeschlossenen Plangebietes VI-140cb (STATION 10963 Berlin GmbH) in den Plan VI-140ca bzw. für eine gemeinsame Betrachtung in einem Planverfahren.</p> <p><u>Liefer- und Ladelärm im Bereich Anlieferung STATION</u></p>	<p>Der Bebauungsplan VI-140 c ist erst im Mai 2015 in die Bebauungspläne VI-140 ca und cb geteilt worden (BA-Beschluss vom 28.04.2015, BVV z.K. am 20.05.2015). Eine erneute Zusammenführung ist nicht vorgesehen. Der Fachbereich Stadtplanung wird das Erfordernis einer parallelen Aufstellung der beiden Bebauungspläne prüfen.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p><u>10963 Berlin GmbH Halle 8</u></p> <p>Die STATION 10963 Berlin GmbH hat hinter Halle 8 - angrenzend zur geplanten Bebauung Baufeld Turm 6/7 - ihre Anlieferzone für Lkw. Diese wird insbesondere in der Nachtzeit zur Entlastung der Anwohner in der Luckenwalder Str. genutzt.</p> <p>Die Vereinbarkeit der Wohnnutzung an der Nord- und Westseite Turm 6 mit der Anlieferzone der STATION 10963 Berlin GmbH an der Halle 8 ist aus hiesiger Sicht nicht gegeben.</p> <p>Diesbezüglich wird dringend empfohlen, für den Turm 6 bzw. das dortige Baufeld bereits jetzt zumindest an der Nord- und Westfassade ausschließlich Gewerberäume (z.B. Büro) vorzusehen, da aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzamtes eine anderweitige Konfliktlösung nicht realisierbar ist. Eine Einschränkung der Liefer- und Ladetätigkeiten in der Nachtzeit für die südl. Anlieferzone der STATION 10963 Berlin GmbH würde erhebliche Geräuschverlagerungen für die Anwohner im Bereich der Luckenwalder Str. bedeuten. Dies wird unsererseits im Interesse der Veranstaltungsstätte STATION 10963 Berlin GmbH und der Anwohner Luckenwalder Str. abgelehnt.</p> <p>Ein weiteres Veranstaltungsgebäude ist das „Kühlhaus Berlin“ in der Luckenwalder Str. 5, welches in einer schalltechnischen Untersuchung ebenso berücksichtigt werden sollte.</p> <p>Durch die vielen Besucher der STATION 10963 Berlin GmbH sowie auch das „Kühlhaus Berlin“ tritt regelmäßig verhaltensbedingter Lärm in der Luckenwalder Str. auf, der bei größeren Veranstaltungen nicht mehr vermieden werden kann. Dieser verhaltensbedingte Lärm wird auch das Plangebiet betreffen, da der Abfluss der Besucherströme neben der Nutzung der U-Bahn (Gleisdreieck) auch den Weg zum geplanten S-Bahnhof Gleisdreieck (S21) sowie durch den Gleisdreieckpark (West) nach Schöneberg er-</p>	<p>Die benannten Punkte werden in der zu erstellenden schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.</p> <p>Am 12. Juli teilte der Projektträger dem FB Stadtplanung mit, dass auf dem Grundstück der Urbanen Mitte kein Wohnen mehr vorgesehen ist. Vorgesehen sind aber „wohnungsnahe Nutzungen“ wie z.B. ein Hotel oder Service-Appartements.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>warten lassen.</p> <p>Die Dachterrasse des denkmalgeschützten Büro- und Geschäftshaus Schöneberger Str. 14-15 wird als weitere Veranstaltungsstätte für ca. 200 Personen genutzt, die in einer schalltechnischen Begutachtung aller relevanten Veranstaltungsstätten nicht unerwähnt bleiben sollte, aber aus hiesiger Sicht zum Plangebiet von untergeordneter Bedeutung sein wird.</p> <p>Als weitere Veranstaltungsstätte für bis zu 1.000 Personen innerhalb eines Gebäudes ist das Technikmuseum in der Trebbiner Str. zu nennen, welches die dort gegebene südliche Dachterrasse mit bis zu 300 Personen in der Nachtzeit nutzen darf. Diese Veranstaltungsstätte sollte in der schalltechnischen Gesamtbetrachtung mit berücksichtigt werden, auch wenn bezogen auf das Plangebiet von einer untergeordneteren Bedeutung ausgegangen werden kann.</p> <p>Im Bereich des „Park am Gleisdreieck (Ost)“ befinden sich eine offene Veranstaltungsfläche für temporäre Nutzungen. Diese ist bezogen auf Immissionsorte im südlichen Plangebiet jedoch auch von einer untergeordneten Bedeutung, so dass von einer diesbezüglichen gutachterlichen Prüfung im Rahmen einer schalltechnischen Beurteilung derzeit abgesehen werden kann.</p> <p>Da es sich bei den Planungen im Plangebiet VI-140ca um „heranrückende Wohnbebauung“ handelt, ist aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzamtes das Rundschreiben Nr. 3/2014 bei der Grundlagenermittlung der schallschutztechnischen Untersuchungen und der Abwägung im Bebauungsplanverfahren zwingend mit zu berücksichtigen.</p> <p>Fazit</p> <p>Die zwingend erforderliche schalltechnische Untersuchung sollte das Plangebiet sowie die in den angrenzenden Bereichen auf das Plangebiet einwirkenden Schallquellen vollständig betrachten. Weiterhin sind zu erwartender verhaltensbedingter Lärm, diverse Verkehrsströme sowie Lie-</p>	<p>Die Zulässigkeit von Wohnungen wird ausgeschlossen (s.o.).</p> <p>Zur Klärung der Lärmbelastung und erforderlicher Schutzmaßnahmen wird eine schalltechnische Untersuchung erstellt. Die benannten Punkte werden im Gutachten berücksichtigt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>fer- und Ladetätigkeiten auf privaten Flächen - auch in der Nachtzeit - klärungsbedürftig und soweit dies den Veranstaltungsstätten unmittelbar zuzuordnen ist, als Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung mit zu betrachten.</p> <p>Eine Konfliktlage zwischen den heranrückenden schutzwürdigen Nutzungen des Plangebietes (insbesondere Wohnen und Hotel) und den vorhandenen Nutzungen muss weitestgehend ausgeschlossen werden.</p> <p>Das Umwelt- und Naturschutzamt geht davon aus, dass das Plangebiet vollständig als „Kerngebiet“ bzw. „Mischgebiet“ im Sinne Ziffer 6.1.c) TA Lärm ausgewiesen wird und keinesfalls die Wohngebäude im Plangebiet als „allgemeines Wohngebiet“ ausgewiesen werden.</p> <p>Es würden grundsätzliche Bedenken des Umwelt- und Naturschutzamtes gegen eine Einstufung der Wohngebäude im Plangebiet VI-140ac als „allgemeines Wohngebiet“ entstehen.</p> <p>Vorgenanntes ist für das Umwelt- und Naturschutzamt als zuständige Ordnungsbehörde sehr wesentlich.</p> <p>Im Falle von Beschwerden ist eine Überprüfung der Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm erforderlich. Bei Geräuschen von nicht „genehmigungsbedürftigen Anlagen“ hat eine schalltechnischer Nachweis bei vorgenannten Geräuschquellen 0,5 m außerhalb von der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes nach DIN 4109 zu erfolgen.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass der bauliche Schallschutz im Planverfahren entsprechend der Rechtsprechung und im Interesse der bereits vorhandenen Nutzungen ausreichend gewürdigt und umgesetzt wird, damit eine Beschränkung der vorhandenen Nutzungen nicht zu befürchten sein wird.</p>	<p>Am 12. Juli teilte der Projektträger dem FB Stadtplanung mit, dass auf dem Grundstück der Urbanen Mitte kein Wohnen mehr vorgesehen ist. Vorgesehen sind aber „wohnungsnahe Nutzungen“ wie z.B. ein Hotel oder Service-Appartements.</p> <p>Es besteht daher nicht mehr die Absicht, ein Allgemeines Wohngebiet festzusetzen</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>2. Immissionsschutz - Luftschadstoffe durch Verkehr</p> <p>Die diesbezüglichen ordnungsbehördlichen Zuständigkeiten liegen bei der o.a. Senatsverwaltung, so dass durch das Umwelt- und Naturschutzamt keine Prüfung / Beurteilung erfolgte.</p> <p>3. Immissionsschutz - Erschütterungen durch Bahnverkehr</p> <p>Die diesbezüglichen ordnungsbehördlichen Zuständigkeiten liegen bei der o.a. Senatsverwaltung als Aufsichtsbehörde für den schienengebundenen U-Bahnverkehr sowie beim Eisenbahnbundesamt (DB-Netz / S-Bahn / R-Bahn), so dass durch das Umwelt- und Naturschutzamt keine Prüfung / Beurteilung erfolgte.</p> <p>4. Immissionsschutz - Lichtemissionen</p> <p>Im Plangebiet sind diverse gewerbliche Nutzungen zu erwarten, die zum Zwecke der Werbung auch umfangreiche Werbeanlagen erwarten lassen. Aufgrund der Erfahrungen zu den Lichtbeschwerden im Bereich der Mühlenstr. / Mercedes Benz Arena sowie auch immer wieder bestehenden Beschwerden zu bauaufsichtlich zugelassenen Werbeanlagen wird die Erstellung eines Gutachtens zu Werbeanlagen und deren zu erwartenden Lichtemissionen für erforderlich gehalten.</p> <p>5. Gewässerschutz</p> <p><u>5.1 Abwasserbeseitigung</u></p> <p>Für gewerbliche Abwässer und deren Einleitung in das Netz der Berliner Wasserbetriebe sowie angeschlossene Abwasserbehandlungsanlagen ist das Umwelt- und Naturschutzamt zuständige Ordnungsbehörde.</p> <p>Angaben zum Abwasseraufkommen, das durch den Betrieb von Abwasseranlagen anfallen wird sowie zu den ggf. in Frage kommende Abwasserbehandlungsanlagen und den Abwassereinleitkonzentrationen sind keine Angaben</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird geprüft, ob ein Gutachten zu Werbeanlagen und deren zu erwartenden Lichtemissionen erforderlich ist.</p> <p>Abwasserbeseitigung ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>enthalten. Da Abwasseranlagen und Abwasserbehandlungsanlagen der Anzeige- / Genehmigungspflicht nach § 38 BWG unterliegen und Einleitungen von Abwässern in die öffentliche Abwasseranlage (Schmutzwasser- / Mischwasserkanalisation) ggf. der Anzeige- / Genehmigungspflicht nach IndV i.V.m der AbwV unterliegen können, sind hierfür aufgrund der eigenständigen Verfahren textliche Festsetzungen in dem Bebauungsplan nicht erforderlich.</p> <p><u>5.2 Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffe</u></p> <p>Da im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen eine Auflagenerteilung möglich ist (aufgedrängtes Recht), sind hierfür keine gutachterlichen Betrachtungen oder textliche Festsetzungen in dem Bebauungsplan erforderlich.</p> <p><u>5.3 Niederschlagsentwässerung / -bewirtschaftung</u></p> <p>Die ordnungsbehördlichen Zuständigkeiten liegen bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Daher erfolgte durch das Umwelt- und Naturschutzamt keine Beurteilung.</p> <p>Unabhängig des vorgenannten besteht eine indirekte Zuständigkeit des Umwelt- und Naturschutzamtes:</p> <p>Die Entscheidung zu Niederschlagswasser, welches im Bereich von Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Abfüll- und Umschlaganlagen für wassergefährdende Stoffe, Kälteanlagen auf Dächern) anfällt und mit wassergefährdenden Stoffen verunreinigt sein kann, und deshalb nicht bzw. erst nach einer geeigneten Abwasserbehandlung in die öffentliche Kanalisation eingeleitet werden darf, obliegt dem Umwelt- und Naturschutzamt.</p> <p>Aus den Unterlagen geht bereits hervor, dass aufgrund der hohen Verdichtung des Plangebietes und der diversen Tunnelbauten im Umfeld eine Versickerung von Niederschlägen erhebliche Risiken beinhaltet. Eine Einleitung der</p>	<p>Regelungen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung.</p> <p>Zur Klärung der Niederschlagswasserentsorgung wird ein Niederschlagswasserentsorgungskonzept erstellt. Dabei werden die genannten Punkte berücksichtigt.</p> <p>Es werden folgende Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schalltechnische Untersuchung ▪ Ggf. Gutachten zu Werbeanlagen und deren zu erwartenden Lichtemissionen ▪ Niederschlagswasserentsorgungskonzept <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Zulässigkeit von Wohnungen wird ausgeschlossen. ▪ Festsetzungen von Schallschutzmaßnahmen ▪ Ggf. Festsetzungen zur Beschränkung von Wer-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Niederschläge in den Mischkanal der BWB sollte im Interesse des Gewässerschutzes ausgeschlossen werden, da bei Starkregen eine Einleitung von Mischkanalabwasser (Fäkalien) in den Landwehrkanal zu befürchten ist. Aus hiesiger Sicht wäre eine getrennte Regenentwässerung mit Einleitung von ausschließlich Regenwasser von Niederschlagsflächen in den Landwehrkanal geboten. Dies sollte im Planverfahren im Rahmen eines Entwässerungskonzeptes betrachtet werden.</p> <p>Eine Nutzung der geplanten Versickerungen von Niederschlägen oder Einleitung von Regenwasser in den Landwehrkanal von Flächen mit Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen ist in einem solchen Konzept auszuschließen. Im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren ist zwar diesbezüglich eine Prüfung und ggf. Auflagenerteilung möglich (aufgedrängtes Recht), jedoch wird angeregt hier die entsprechenden Flächen bereits jetzt als Vorhalteflächen auf den betroffenen Anliefer- und Dachflächen mit zu untersuchen, da aufgrund der geplanten Größe der im Plangebiet beabsichtigten Baumassen entsprechende Technikflächen umfänglich sein werden.</p> <p>Aufgrund der Erfahrungen mit dem Umfang von notwendigen Technikflächen sowie der planerischen Wunsches der Gestaltung von Gründächern wird angeregt, die Möglichkeiten einer Nutzung von Gründächern, denen die Vorgaben für Anlagen mit wassergefährdenden Stoffen entgegen stehen, durch den Vorhabenträger mit bilanzieren zu lassen, da der Flächenanteil aus hiesiger Sicht als relevant anzusehen ist und bei der Bilanzierung etwaiger Dachbegrünungskonzepte berücksichtigt werden sollte.</p> <p><i>(Fundstellen zu Rechtsgrundlagen nicht übernommen)</i></p>	<p>beanlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzungen zur Niederschlagswasserversickerung <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
14/36	<p>BA FK, Abteilung für Familie, Gesundheit und Personal</p> <p>Schreiben vom 18.03.2016</p> <p>Eingegangen am 18.03.2016</p>	<p>Die geplante Fläche ist als „MK“ Kerngebiet ausgewiesen, d.h. vorwiegende Unterbringung von Handel, Wirtschaft und Verwaltung und nur ausnahmsweise Wohnnutzung. Aus diesem Grund werden aktuell keine kommunalen sozi-</p>	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>alpanerischen Sachverhalte gesehen, die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingebracht werden könnten.</p> <p><u>Allerdings wird der Bereich „Gesundheit“ deutlich tangiert.</u></p> <p>Dies beruht insb. auf den Schlussfolgerungen im Teil II „Umweltbericht“; konkret Abschnitte 1.2.7 und 2.3.1.1</p> <p>In Bezug auf den Stadtentwicklungsplan Klima wird festgehalten, dass das Gebiet zur weiteren Erwärmung der Berliner Innenstadt beiträgt. Hitzestress führt zu einer erhöhten Morbidität und Mortalität durch Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Risikogruppen sind Kleinkinder, Senioren sowie Menschen mit einschlägigen Vorerkrankungen (vgl. Abschnitt 5.1.4 „Kernindikator 4: Bioklima Sozialräumliche Verteilung der bioklimatischen Belastung in Berlin, in Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2016, S. 119). Dies hat auch dahingehend Relevanz, als das Gebiet an klimatisch bereits stark belastete Gebiete angrenzt und für diese damit eine Steigerung der Belastung erwartet wird (Begründung S. 29).</p> <p>Beeinträchtigungen werden ferner in Bezug auf die Erholungsvorsorge geäußert und dies betrifft ebenfalls beide Varianten (Begründung S. 37).</p> <p>Unter Beachtung des Umstands, dass der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg im Hinblick auf die integrierte Betrachtung von Umweltbelastungen zu den am stärksten benachteiligten Berliner Bezirken gehört (vgl. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2016, S. 171) ist eine derartige Bebauung, deren Ausgleichsbedarfe auch nicht am Park am Gleisdreieck erbracht werden können, da „dieser bereits vollständig belegt ist“ (Begründung S. 41), mit dem Grundsatz der Beachtung gesundheitsfördernder Lebens- und Arbeitsbedingungen (§§ 1 und 7 Gesundheitsdienst Gesetz) nur schwer vereinbar.</p> <p>Dem wäre aus meiner Perspektive letztlich wohl nur durch</p>	<p>Eine Reduzierung der Versiegelung und die Festsetzung einer geringeren Geschosshöhe werden geprüft. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 für das Baufeld Urbane Mitte eine GFZ von 3,5 vereinbart wurde.</p> <p>Im Rahmen des Umweltberichts werden der ausgleichspflichtige Eingriff festgestellt, entsprechende Ausgleichsmaßnahmen benannt und im Bebauungsplan festgesetzt bzw. in einem städtebaulichen Vertrag vereinbart.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		einen geringeren Grad an Versiegelung und eine geringere Geschosszahl abzuwenden.	<p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gutachten zu mikroklimatischen Auswirkungen <p>Die Planung wird in folgendem Punkt geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ggf. Reduzierung der zulässigen GRZ <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umweltbericht ▪ Eingriffs- / Ausgleichsbilanz und Ausgleichsmaßnahmen <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
15/51	BA FK, Schul- und Sportamt Schreiben vom 31.03.2016 Eingegangen am 31.03.2016	<p>In dem Bebauungsgebiet werden u.a. Wohnungen entstehen.</p> <p>Das Gebiet befindet sich in der Bezirksregion I, Schulregion I, Südliche Friedrichstadt. Es liegt im gemeinsamen Einschulungsbereich der Fanny-Hensel-Grundschule (02G19) und der Clara-Grunwald-Grundschule (02G32).</p> <p>Aus dem genannten Wohnungsbau wird Infrastrukturbedarf resultieren, den es in der nächstgelegenen Grundschule abzusichern gilt, sofern dort Platzkapazitäten vorhanden sind. Bei angenommenen 100 Wohneinheiten entsteht ein Grundschulplatzbedarf in Höhe von 11 Grundschulplätzen.</p> <p>In der Schulregion I ist das Angebot an Grundschulplätzen im Schuljahr 2015/2016 ausreichend. Die vorhandene Grundschulkapazität entspricht dem Grundschulplatzbedarf.</p> <p>Prognostisch -für das Schuljahr 2021/22- schätzt das Schulamt ein, dass in dieser Region die derzeitigen Platzkapazitäten durch die sehr dynamischen Geburten- und Zuzugsentwicklungen durch den in Realisierung befindlichen Wohnungsneubau voraussichtlich nicht ausreichend sind unter der Annahme, dass alle Kinder der Altersstufe 0 bis unter 6 Jahren, in 6 Jahren (Schuljahr 2021/22) noch in der Schulregion I leben auch einen Schulplatz in der Schul-</p>	<p>Die zulässigen Nutzungen im geplanten Kerngebiet müssen noch konkretisiert werden.</p> <p>Am 12. Juli teilte der Projektträger dem FB Stadtplanung mit, dass auf dem Grundstück der Urbanen Mitte kein Wohnen mehr vorgesehen ist. Vorgesehen sind nur „wohnungsnahen Nutzungen“ wie z.B. ein Hotel oder Service-Appartements. Die Zulässigkeit von Wohnungen wird daher in den Baugebieten der Urbanen Mitte ausgeschlossen.</p> <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet ▪ Die Zulässigkeit von Wohnungen wird ausgeschlossen <p>Die Begründung wird in folgenden Punkten ergänzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Ermittlung des Infrastrukturbedarfs (Schule, Kita, öffentliche Grünflächen) sowie die Prüfung des „Berliner Modells“ entfällt, da keine Wohnnut-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>region nachfragen. Aufgrund des dynamischen Wohnungsneubaus und unter Beachtung der zu sichernden Fußläufigkeit, bestehen Überlegungen, die Einschulungsbereiche mehrerer Grundschulen der Schulregion I und Schulregion II neu zu ordnen. Im Ergebnis dieser schulorganisatorischen Maßnahmen können sich die getroffenen Prognoseaussagen verändern.</p> <p>Im weiteren Verfahren soll dieser Schulplatzbedarf bzw. der Umgang damit nachgewiesen werden. Sollte zum Zeitpunkt X ein aus dem Wohnungsbauvorhaben resultierender Grundschulplatzbedarf nachgewiesen werden, ist dieser über einen städtebaulichen Vertrag nach dem „Berliner Modell“ bzw. der „Modellrechnung zum Nachweis der zusätzlichen Grundschulbedarfe im Rahmen des Abschlusses Städtebaulicher Verträge“ (Sen BJW Handreichung) abzusichern.</p> <p>Die Abstimmung der konkreten Ausgestaltung erfolgt, wenn die Anzahl der Wohneinheiten verbindlich feststeht. In Abhängigkeit vom Zeitpunkt des Abschlusses eines städtebaulichen Vertrages, sollte die Bedarfs- und Angebotssituation sowie die prognostische Einwohner- bzw. Schülerzahlenentwicklung noch einmal geprüft werden.</p> <p>Das B-Plan-Gebiet liegt weit entfernt zur nächstgelegenen Grundschule und ist durch verkehrliche Barrieren geprägt. Daher sind im weiteren Verfahren die Schulwegbedingungen mit zu betrachten. Es gilt, dass die Fußläufigkeit (maximal 1.500 Meter Fußweg) sowie ein sicherer Schulweg der Kinder vom Wohnort zum Schulstandort gewährleistet werden.</p>	<p>zung mehr vorgesehen ist.</p>
16/51.1	<p>BA FK, Jugendamt - Jugendhilfeplanung</p> <p>Schreiben vom 08.04.2016 Eingegangen am 08.04.2016</p>	<p>Die bei der BIM befindliche Fläche Luckenwalder Straße 7 grenzt unmittelbar an das B-Plan Gebiet an.</p> <p>Das Jugendamt sowie das Schul- und Sportamt haben für diese Fläche im Rahmen der Clusterung die Liegenschaft Luckenwalder Straße 7 für gemeinsame Fachbedarfe an-</p>	<p>Der Hinweis zur Nachnutzung der Luckenwalder Straße 7 wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die zulässigen Nutzungen im geplanten Kerngebiet müssen noch konkretisiert werden.</p> <p>Am 12. Juli teilte der Projektträger dem FB Stadtpla-</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>gemeldet.</p> <p>Das Jugendamt weiß nicht, ob dies im weiteren Verfahren von Relevanz ist.</p> <p>Aufgrund des gegenwärtigen Planungsstandes von 10.000 m² BGF Wohnen würde lt. Berliner Modell ein Bedarf von bis zu 18 Tagesbetreuungsplätzen entstehen, wovon für 9 Plätze nach dem Berliner Modell ein Wohnfolgebedarf über einen städtebaulichen Vertrag gesichert werden kann.</p>	<p>nung mit, dass auf dem Grundstück der Urbanen Mitte kein Wohnen mehr vorgesehen ist. Vorgesehen sind nur „wohnungsnahe Nutzungen“ wie z.B. ein Hotel oder Service-Appartements. Die Zulässigkeit von Wohnungen wird daher in den Baugebieten der Urbanen Mitte ausgeschlossen.</p> <p>Die Ermittlung des Infrastrukturbedarfs (Schule, Kita, öffentliche Grünflächen sowie die Prüfung des „Berliner Modells“ entfällt, da keine Wohnnutzung mehr vorgesehen ist.</p> <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet ▪ Die Zulässigkeit von Wohnungen wird ausgeschlossen
17/33	BA FK, Immobilienverwaltung Schreiben vom 29.02.2016 Eingegangen am 31.02.2016	<p>Nach Prüfung seitens der Serviceeinheit Facility Management, in eigentumsrechtlicher Hinsicht, werden folgende Hinweise gegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In der Begründung zum B-Plan, I. Pkt. 2.2, (Seite 7) „Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse“ ist angegeben, dass sich alle Flurstücke in der Flur 6 befinden. Das teilweise betroffene Straßenland, Flurstücke 2288 und 3132 befindet sich jedoch in der Flur 5. ▪ Weiterhin ist für die betroffene Teilfläche der Schöneberger Str. ein falsches Flurstück angegeben. Das aufgeführte Flurstück 2289 befindet sich in privatem Eigentum. Es handelt sich zwar auch um Straßenland der Schöneberger Straße, dieses Flurstück ist aber nicht vom B-Plan VI-140ca betroffen. Beim betroffenen Straßenland handelt es sich um das Flurstück 2288. <p>Allgemein ist anzumerken, dass die Kostenneutralität für den Bezirk, auch für die geplanten Erschließungsmaßnah-</p>	<p>In der Begründung werden die fehlerhaften Angaben zu Flurstücken und Fluren korrigiert.</p> <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Planung wird auf Kostenneutralität für das Land Berlin (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) geprüft. <p>Die Begründung wird in folgendem Punkt korrigiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ fehlerhaften Angaben zu Flurstücken und Fluren

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		men (Motorisierter Individualverkehr, Fuß- und Radwege), einschließlich deren dinglicher Sicherung, gelten muss. <u>Anlage:</u> Flurkartenauszug Schöneberger Straße	
18/40	BA FK, Abteilung Finanzen Schreiben vom 31.03.2016 Eingegangen am 31.03.2016	Die Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans soll eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung sichern. Unter Berücksichtigung der Festlegung in IV Nr. 5 des Bebauungsplans - Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- und Investitionsplanung -, dass sich der Vorhabenträger zur Übernahme aller entstehenden Kosten für die Realisierung des Vorhabens verpflichtet, werden keine Einwände geäußert.	Bei dem Bebauungsplan VI-140ca handelt es sich um keinen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, sondern um einen "Angebots-" Bebauungsplan gemäß § 9 BauGB. Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> Die Planung wird auf Kostenneutralität für das Land Berlin (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) geprüft. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.
19/18	Eisenbahn-Bundesamt Schreiben vom 31.03.2016 Eingegangen am 05.04.2016	Das Eisenbahn-Bundesamt wurde als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes zu dem Entwurf des Bebauungsplans VI-140ca beteiligt. Die Entwürfe des Bebauungsplans umfassen schutzwürdige Nutzungen, Verkehrsflächen und in diesem Zusammenhang auch Bahnanlagen. Die Betriebsanlagen der Bahn genießen Bestandsschutz. Der Vorrang der Fachplanung ist zu berücksichtigen. Es ist sicherzustellen, dass bei der Umsetzung des Bebauungsplanes und auch für die Zukunft gewährleistet wird, dass keinerlei Beeinträchtigungen und/oder Gefährdungen für die Betriebsanlagen der Bahn und des Eisenbahnbetriebes eintreten. Erforderlichenfalls sind entsprechende Vorkehrungen vom Bauherrn zum Schutz der Betriebsanlagen zu treffen. Auf Seite 15 der Begründung wird auf eventuelle Freistel-	Der Vorrang der Fachplanung wird berücksichtigt. Es sind weitere Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG und dem Eisenbahn-Bundesamt, auch in Hinblick auf die Konfliktfreiheit der Planung, vorgesehen. Es werden folgende Fachgutachten erstellt: <ul style="list-style-type: none"> Schalltechnische Untersuchung Erschütterungsgutachten Ggf. Gutachten zu elektromagnetischen Feldern Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> Festsetzungen von Schallschutzmaßnahmen Konfliktfreiheit der Planung mit den planfestgestellten Bahnflächen

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>lungen eingegangen. Entsprechende Anträge nach § 23 AEG wären im Bedarfsfall beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen. Da laut der Begründung weitere Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG und dem Eisenbahn-Bundesamt, auch in Hinblick auf die Konfliktfreiheit der Planung vorgesehen werden, sind zu diesem frühen Zeitpunkt diesbezüglich keine weiteren Ausführungen erforderlich.</p> <p>Die Begründung enthält zunächst relativ allgemein gehaltene Ausführungen zu den im Plangebiet zu erwartenden Schallimmissionen. Da in dem Bebauungsplan schutzwürdige Nutzungen, inklusive Wohnungen, geplant sind, werden im weiteren Verfahren schalltechnischen Untersuchungen erforderlich, da die strategischen Lärmkarten keine geeignete Grundlage darstellen.</p> <p>Zum Teil sind schutzwürdige Nutzungen im direkten Umfeld der Verkehrsanlagen geplant. Daher sind in dem Bebauungsplan Aussagen hinsichtlich der zu erwartenden Erschütterungsimmissionen erforderlich. Gleiches gilt ggf. für elektromagnetische Felder.</p>	Die Begründung wird entsprechend ergänzt.
20/19	<p>Deutsche Bahn AG / DB Immobilien - Zwischenbescheid</p> <p>Schreiben vom 07.03.2016 Eingegangen am 10.03.2016</p>	<p>Die Deutsche Bahn AG informiert darüber, dass sie eine konzern- und bundesweit einheitliche Prozessregelung für den Ablauf der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) getroffen hat.</p> <p>Die operative Ausführung der Aufgaben für die konzernweite TÖB-Beteiligung erfolgt durch die jeweilige Niederlassung der DB Immobilien. In Zukunft will die DB AG mit einem bundesweit einheitlichen Verfahren noch effizienter alle Beteiligten fristgerecht einbinden. Für die Städte und Gemeinden hat das den Vorteil, dass somit eine klare Ansprechpartnerregelung in ihrer Region gilt.</p> <p>Grundsätzlich richtet sich das Interesse darauf, dass alle von der Deutschen Bahn AG im Einzugsbereich dieses Vorhabens wahrzunehmenden Belange prinzipiell Berücksichtigung finden.</p> <p>In Erarbeitung einer auch die Interessen der Deutschen</p>	(Zwischenbescheid mit in Aussichtstellung einer Stellungnahme)

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Bahn AG währenden Stellungnahme hat die DB AG die Unterlagen zu o.g. Vorgang an die Fachbereiche der Deutschen Bahn AG zur Kenntnis, Prüfung und Abgabe Ihrer fachtechnischen Stellungnahme weiter geleitet.</p> <p>Nach Abschluss der Prüfung erhalten Sie federführend durch uns eine gesamtheitliche Stellungnahme der Deutschen Bahn AG.</p> <p>Die DB AG bittet, dieses Schreiben als Zwischenbescheid zu betrachten.</p>	
20/19	<p>Deutsche Bahn AG / DB Immobilien - Fristverlängerung</p> <p>Schreiben vom 07.03.2016</p> <p>Eingegangen am 10.03.2016</p>	<p><u>DB Immobilien:</u></p> <p>Vorab per Mail ein Antrag auf Terminverlängerung für die Abgabe der Stellungnahme zum B-Plan VI-140ca "Urbane Mitte".</p> <p><u>BA FK:</u></p> <p>Die Terminverlängerung bis zum 21.04.2016 wird seitens des FB Stadtplanung gewährt.</p>	Fristverlängerung bis zum 21.04.2016
20/19	<p>Deutsche Bahn AG / DB Immobilien</p> <p>Schreiben vom 20.04.2016</p> <p>Eingegangen am 21.04.2016</p>	<p>Die DB Immobilien - Region Ost, als von der DB Netz AG, der DB Energie GmbH sowie der DB Kommunikationstechnik GmbH AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet folgende Gesamtstellungnahme:</p> <p><u>Lage des Geltungsbereiches:</u></p> <p>Land: Berlin</p> <p>Bezirk: Friedrichshain-Kreuzberg, OT Kreuzberg</p> <p>Gemarkung: Kreuzberg, Flur 9, div. Flurstücke</p> <p>Bahnstrecke: (6134) Bln. Hbf. - Bln. Südkreuz</p> <p>Bahn-km: ca. zwischen km 5,11 und 5,64</p> <p>Lage: links der Bahn.</p> <p>Die DB Immobilien - Region Ost ist Dienstleister des DB-Konzerns für den Immobilienbereich und nimmt die Koordinierungsfunktion wahr. Sie leitet die verfahrensrechtlichen Schritte zur Bewertung von Maßnahmen Dritter auf und im Näherungsbereich von Bahnanlagen ein.</p> <p>Grundsätzlich richtet sich das Interesse darauf, dass alle</p>	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>von der Deutschen Bahn AG im Einzugsbereich dieses Planverfahrens wahrzunehmenden Belange prinzipiell Berücksichtigung finden.</p> <p><u>Im Namen der DB Netz AG wird folgendes mitgeteilt:</u></p> <p>Die DB Netz AG teilt nach einhergehender Prüfung des Bebauungsplanes VI-140ca mit, dass die DB Netz AG aus folgenden Gründen dem Bebauungsplan VI-140ca nicht zustimmen kann:</p> <p>Die Angabe der Freihaltung des Lichtraums für die Trasse der S21 ist nicht ausreichend, da unter anderem Platz für Rettungswege, Tiefbau, Kabelführungssysteme, Instandhaltungstreifen und Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden muss. Besonders zu beachten ist, dass auch wenn es sich hier um eine S-Bahn handelt, nicht das Lichtraumprofil der S-Bahn verwendet werden darf, sondern das in der EBO vorgeschriebene Lichtraumprofil mit den dazugehörigen Schutzabständen zu allen Seiten, insbesondere nach oben (Überbauung), zu berücksichtigen ist. Der notwendige Nachweis der freigehaltenen lichten Höhe ist in den vorgelegten Unterlagen nicht erkennbar.</p> <p>Ein Hinweis zum Punkt 1.1.2.2 Nördliches Plangebiet (Seite 45 und 54) :</p> <p>Die Beschreibung „Dadurch wird die Übertragung von Schwingungen weitgehend ausgeschlossen.“ ist zu ungenau. Fakt ist, dass Schwingungen und Erschütterungen seitens der Bahn in die Gebäude eingebracht werden.</p>	<p>Zurzeit (August 2016) sind SenStadtUm VII C und die DB Netz in Verhandlungen zur Beauftragung einer Untersuchung zur Trassierung der S21. Die Beauftragung eines Ingenieurbüros wird voraussichtlich Ende 2016 erfolgen. Ein Ergebnis liegt voraussichtlich erst Ende 2017 vor.</p> <p>Verlässliche Angaben können nach Auffassung von SenStadtUm VII C und der DB Netz erst mit Vorlage des Ergebnisses gemacht werden.</p> <p>Die Projektträgerin ist bereits in Vorleistung gegangen und hat einen Bahnhof unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen durch Prof. Oestreich (mit verantwortlich für die Bahnhöfe Gesundbrunnen und Unter den Linden) entwerfen lassen. Diese Studie mit detaillierten Berechnungen wurde bereits bei dem städtebaulichen Wettbewerb berücksichtigt. Die Projektträgerin würde die Studie gern zur Verfügung stellen und damit zu einer Beschleunigung beitragen wollen.</p> <p>Es wird ein Erschütterungsgutachten erstellt, in dem die Schwingungen und Erschütterungen der Bahn in Bezug auf ihre Auswirkungen auf Gebäude untersucht werden sollen.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Zurzeit ist die DB Netz AG mit der zuständigen Senatsverwaltung in Abstimmung für eine neue Trassierung, da aufgrund geänderter Regelwerke die bisherige Planung nicht mehr für den Bebauungsplan herangezogen werden darf.</p> <p>Des Weiteren ist folgender Änderungswunsch auf Seite 8 bei Punkt 2.5.1 zu berücksichtigen: "...im Plangebiet selbst gibt es keine öffentlichen oder privaten Straßen, lediglich Rettungswege und Zuwegungen für die Deutsche Bahn AG."</p> <p>Bei inhaltlichen oder fachtechnischen Fragen im Rahmen dieser Stellungnahme der DB Netz AG wenden Sie sich bitte an die</p> <p>DB Netz AG Regionalbereich Ost Produktionsdurchführung Berlin Produktionsplanung und -Steuerung I.NP-O-D-BLN (P) Granitzstraße 55-56 13189 Berlin Ansprechpartner: Frau Stäsche Tel.: 030 297-40316 Fax: 030 297-40958.</p> <p><u>Allgemeine Hinweise und Bedingungen:</u></p> <p>Gemäß Artikel 1 § 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz - ENeuOG vom 27.12.1993 (BGGL. I S 2378)- ist die Deutsche Bahn AG über die Liegenschaften der Deutschen Reichsbahn Verfügungsberechtigt. Es ist davon auszugehen, dass alle Grundstücke und Grundstücksteile, über die die Deutsche Bahn AG gemäß Artikel 1 § 22 ENeuOG Verfügungsberechtigt ist, im allgemeinen dem besonderen Eisenbahnzweck dienen und die entsprechenden baulichen Anlagen gemäß Artikel 5 § 18 ENeuOG als planfestgestellten Bahnanlage zu verstehen sind, die nicht überplant werden dürfen. Die Planungshoheit über diese Grundstücke</p>	<p>Das Ergebnis der Untersuchung wird Ende 2017 vorliegen.</p> <p>Der Satz wird in der Begründung entsprechend ergänzt.</p> <p>Im weiteren Verfahren wird geklärt, ob und unter welchen Voraussetzungen die DB mit einer tlw. Nutzungsüberlagerung der planfestgestellten Flächen einverstanden ist.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>liegt beim Eisenbahnbundesamt.</p> <p>Durch die Planungen dürfen der DB Netz AG keine Schäden oder nachteilige Auswirkungen auftreten.</p> <p>Diese Stellungnahme gilt nicht als Zustimmung für Bau-, Kreuzungs- oder Näherungsmaßnahmen Dritter auf DB AG-Gelände und berücksichtigt nicht die Belange von Bundesbehörden wie dem Eisenbahnbundesamt und dem Bundeseisenbahnvermögen.</p> <p>Für Kreuzungen und Näherungen von Versorgungs-, Informations- und Verkehrsanlagen mit Bahnanlagen oder sonstigen Eisenbahngrundstücken sowie sonstige Baumaßnahmen im unmittelbaren Näherungsbereich der Bahnanlage, die im Zuge der Realisierung von Bauleitplanungen erforderlich sind, müssen besondere Anträge mit Bahnlageplänen Maßstab 1:1000 und entsprechende Erläuterungsberichte an die</p> <p>Deutsche Bahn AG DB Immobilien - Region Ost Eigentumsmanagement Caroline Michaelis - Straße 5 - 11 10115 Berlin</p> <p>in mind. 4 - facher Ausfertigung gestellt werden.</p> <p>Es ist zu gewährleisten, dass der Betrieb und die Unterhaltung sämtlicher Anlagen der Deutschen Bahn AG in diesem Bereich nicht beeinträchtigt oder gar gefährdet werden. Beeinflussungen und Beschädigungen der Anlagen der Deutschen Bahn AG sind auszuschließen.</p> <p>Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, die aus der Vorbereitung, der Bauausführung und dem Betrieb abgeleitet werden können und sich auf Eisenbahnflurstücke und auf darauf befindlichen Sachen auswirken, haftet der Bauherr.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erschütterungsgutachten <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung mit der Deutschen Bahn zum erforderlichen Lichtraumprofil der geplanten S21 ▪ Ggf. Festsetzungen zum Schutz vor Erschütterungen ▪ Abstimmung möglicher Nutzungsüberlagerungen planfestgestellter Bahnflächen <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt und in folgenden Punkten geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergänzung unter Punkt 2.5.1
21/23	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - Zentrale Leitungs-	<u>Stellungnahme Planung / Prüfung Ingenieurbauwerke U-Bahn:</u>	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>verwaltung</p> <p>Schreiben vom 03.03.2016</p> <p>Eingegangen am 04.03.2016</p>	<p>Die geplante Baumaßnahme betrifft Anlagen der U-Bahnlinie U 1+2.</p> <p>Die Stellungnahme geht gesondert per E-Mail oder Post zu.</p> <p><u>Stellungnahme Technische Gebäudeausrüstung / Maschinelle Anlagen U-Bahn:</u></p> <p>In dem benannten Bereich befinden sich Be- und Entwässerungsanlagen der U-Bahn. Es wird um Beachtung der Grüneintragungen auf den zugestellten Zeichnungen gebeten. Für Rückfragen steht Frau Zielisch unter der Tel. Nr. 256 23814 zur Verfügung.</p> <p><u>Stellungnahme Bereich Omnibus:</u></p> <p>Vorsorglich weist die BVG auf ihren Omnibuslinienverkehr im Planbereich Schöneberger Str. hin. Die BVG geht davon aus, dass die Arbeiten so ausgeführt werden, dass ihre dort verkehrenden Omnibuslinien während der gesamten Bauzeit planmäßig verkehren können. Sollten in diesem Zusammenhang Maßnahmen erforderlich werden, die den Omnibuslinienbetrieb beeinträchtigen, bittet die BVG, bei Umleitungen 12 Wochen bzw. bei Haltestellenverlegungen 10 Tage vor Baubeginn einen Ortstermin mit Herrn Kruse unter der Tel.-Nr.: 256 29136 (Alternativ: Herrn Koos Tel. 256-29135 oder Herrn Ploeger Tel. 256-29770) anzuberaumen.</p> <p>Alle Angaben beruhen auf Bestandsplänen der BVG. Die Maßangaben sind als Anhaltspunkte zu betrachten und entbinden nicht von der Sorgfaltspflicht. Die genaue Lage muss vor Ort überprüft werden. Bei Schadensverursachung gehen sämtliche Kosten einschließlich möglicher Folgekosten zu Lasten des Bauherrn bzw. des Bauausführenden. Die mitgeschickten Unterlagen müssen während der Bauausführung auf der Baustelle vorliegen.</p> <p><u>Anlage:</u></p>	<p>Der Leitungsbestand der BVG wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis auf den Omnibuslinienverkehr in der Schöneberger Straße wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p> <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Plan: Bearbeitung BVG - Gleisdreieck Sanitär	
21.1/2 3.1	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) Schreiben vom 10.03.2016 Eingegangen am 10.03.2016	<p>Die BVG hat davon Kenntnis erlangt, dass das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin in der Zeit vom 15.02.2016 bis 15.03.2016 ein Verfahren zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im Hinblick auf den Bebauungsplan VI-140ca Urbane Mitte durchführt. Das Verfahren berührt den Aufgabenbereich der Berliner Verkehrsbetriebe, Anstalt des öffentlichen Rechts, in mehrfacher Hinsicht; ergänzend zu der auf die E-Mail-Anfrage vom 17.02.2016 nach § 4 Abs. 1 BauGB von der Leitungsverwaltung der BVG mit Schreiben vom 03.03.2016 bereits abgegebenen Stellungnahme zu den Themenkomplexen TGA/ Maschinelle Anlagen U-Bahn sowie Omnibusverkehr, erlaubt die BVG sich zu den auf der Internetseite des Bezirksamtes veröffentlichten Unterlagen folgende Hinweise und Anregungen:</p> <p>1 Sachverhalt</p> <p>Zutreffend wird unter Ziffer III.3.6.1 des Entwurfes der Bebauungsplanbegründung darauf hingewiesen, dass der im Plangebiet gelegene U-Bahnhof Gleisdreieck gemeinsam mit den zugehörigen U-Bahnviadukten unter Denkmalschutz steht. Die Anlagen sind Anfang des vergangenen Jahrhunderts errichtet worden und werden seitdem für Zwecke des öffentlichen Nahverkehrs genutzt.</p> <p>Die Anlagen beinhalten u.a. Gleichrichterwerk, Trafostation, Stellwerk, sowie diverse Räumlichkeiten, die letztlich dem Zweck dienen, den U-Bahnverkehr zu ermöglichen.</p> <p>Die vorgenannten Nutzungen sind für den Geschäftsbetrieb der BVG unverzichtbar. Alternativstandorte, auf die die Nutzungen verlagert werden könnten, existieren nicht.</p> <p>Darüber hinaus ist in Erinnerung zu rufen, dass die BVG, wie ebenfalls im Entwurf der Bebauungsplanbegründung zutreffend ausgeführt, in den vergangenen Jahren erhebliche Investitionen im Plangebiet veranlasst hat, um die örtli-</p>	<p>Es muss geklärt werden, welche Nutzungen für den Betrieb der U-Bahn erforderlich sind und welche Nutzungen auch an einem anderen Standort untergebracht werden können. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die BVG kein Eigentümer der von ihnen genutzten Flächen ist, sondern diese anmietet.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>chen Nutzungen mittel- und langfristig weiterbetreiben zu können. Die von der BVG genutzten Anlagen am Standort „Gleisdreieck“ wurden in den vergangenen Jahren umfassend saniert; es sind seit dem Jahr 2010 Investitionen für BVG-Anlagen im Plangebiet von mindestens einer Million € getätigt worden.</p> <p>Aufgrund der Historie des Areals und der Anlagen ist von einer Widmung der BVG-Einrichtungen für Zwecke des Nahverkehrs auszugehen. In der Bebauungsplanbegründung wird auf das Preußische Kleinbahngesetz abgestellt; allerdings heißt es unter Ziffer III.3.6.2.2, der „Umfang der betriebsnotwendigen Flächen (Anmerkung: könne) zurzeit nicht genau bestimmt werden“; deswegen werde „zunächst von einer Darstellung in der Planzeichnung abgesehen“.</p> <p>War das Gleisdreieckgelände ursprünglich gesamthafte Bahnfläche, gab es im Zuge der Privatisierung der ehemaligen Deutschen Bahn verschiedene Entwicklungen, die im Bebauungsplanverfahren zu beachten sind. So liegt mit Datum vom 27.08.2003 der zur Information als Anlage 1 beigefügte Feststellungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über das Vorliegen einer Bahneinheit nach dem Gesetz über die Bahneinheiten vor. In dem einschlägigen Lageplan sind die von der BVG genutzten Anlagen und Flächen in Form eines Übersichtsplans gekennzeichnet. Eine Differenzierung zwischen Bahntrassen, Bahnhof und Viadukten oder sonstigen baulichen Anlagen ist in diesem Kontext nicht vorgenommen worden.</p> <p>Jenseits der vorgenommenen Eintragungen in das Bahngrundbuch hat sich die Rechtsnachfolgerin der Deutschen Bahn, die Vivico, anlässlich der städtebaulichen Entwicklung des Gleisdreieckareals mit städtebaulichem Rahmenvertrag vom 27.09.2005 gegenüber dem Land Berlin verpflichtet, die von der BVG in dem entsprechenden Gebiet unterhaltenen Nahverkehrsnutzungen durch eine gesonderte vertragliche Regelung zu sichern, siehe dazu Ziffer</p>	<p>Der Feststellungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über das Vorliegen einer Bahneinheit ist für das Thema Planfeststellung nicht relevant (gemäß Abstimmung mit SenStadtUm "Schienenverkehrsrecht, Technische Bahnaufsicht").</p> <p>Es besteht Klärungsbedarf über den genauen Umfang der betriebsnotwendigen Flächen, die in den Bebauungsplan als nachrichtliche Übernahme von Bahnflächen einfließen sollen. Diese Flächenausweisung sollte die unterschiedlichen Ebenen, Freihaltebereiche für Wartungen, Über- und Unterbaumöglichkeiten, u.ä. beinhalten. Für den Bebauungsplan muss die Abgrenzung von einem Vermesser vorgenommen und von den zuständigen Stellen bestätigt werden. Nur dann kann die U-Bahnfläche belastbar nachrichtlich übernommen werden.</p> <p>Es ist nicht klar, ob die U-Bahn in das Bahngrundbuch eingetragen wurde. Denn in dem Schreiben von SenStadtUm an die BVG vom 27.08.2003 heißt es: <i>"Auf eine Weiterleitung des von mir bestätigten Planes an das zuständige Amtsgericht zur Eintragung in das Grundbuch wird von meiner Seite verzichtet. Eine Entscheidung über das weitere Vorgehen wird Ihnen überlassen."</i> Dieser Punkt wird geklärt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>12 des Rahmenvertrages.</p> <p>Eine solche Sicherung ist jedoch bis heute (noch) nicht erfolgt; ob und in welchem Umfang die Belange der BVG in dem unter Ziffer I.3.9.1 der Bebauungsplanbegründung angesprochenen Freistellungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes vom 09.07.2008 erfasst und abgewogen worden sind, kann die BVG momentan nicht abschließend nachvollziehen.</p> <p>Ebenfalls klärungsbedürftig ist, welche kaufvertraglichen Regelungen bei der Veräußerung des Geländes „Urbane Mitte“ an den jetzigen Investor 2014/2015 getroffen worden sind und inwieweit die Belange der BVG an dieser Stelle angemessen erfasst und berücksichtigt wurden.</p> <p>Grundsätzlich geht die BVG davon aus, dass eine Entwicklung von Bahnflächen nach AEG die seit langem bestehende öffentlich-rechtliche Prägung der ausgeübten Nahverkehrsnutzungen unberührt lässt. Sollten dazu keine hinreichend aussagekräftigen vertraglichen Regelungen existieren, waren und sind das Land Berlin und die Rechtsnachfolger der Deutschen Bahn verpflichtet, Maßnahmen zum Schutz der BVG zu ergreifen.</p> <p>Ergänzend zu den öffentlich-rechtlichen Regelungen besteht für Teile des Gleisdreieckgeländes seit vielen Jahren ein Mietvertrag, der den lokalen Gegebenheiten nur in Teilen Rechnung trägt. Aufgrund dieses Vertrages hat die BVG zusätzlich zu den vorgenommenen Investitionen in der Vergangenheit erhebliche Nutzungsentgelte an die jeweiligen zivilrechtlichen Grundstückseigentümer gezahlt. Auf Einzelheiten ist erforderlichenfalls im Verlaufe der weiteren Auseinandersetzungen zurückzukommen.</p>	<p>In Ziffer 12 des städtebaulichen Rahmenvertrages von 2005 heißt es: <i>"Vivico verpflichtet sich, mit der BVG eine gesonderte vertragliche Regelung zur Sicherung des öffentlichen Personennahverkehrs der BVG im Vertragsgebiet einschließlich der zwei vorhandenen Gleichrichterwerke zu schließen."</i></p> <p>Wenn diesbezüglich der Vertrag von der Vivico nicht erfüllt wurde, sollte von SenStadtUm und dem BA FK die Vertragserfüllung von der Vivico bzw. ihrem Rechtsnachfolger gefordert werden.</p> <p>Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (FB Stadtplanung) hat keinen Einblick in die Grundstückskaufverträge der Urbanen Mitte.</p> <p>In dem Freistellungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes von 2008 wurden u.a. die von der U-Bahn genutzten Flächen nach AEG von Bahnbetriebszwecken freigestellt und aus der Widmung entlassen. Zu diesem Zeitpunkt wäre eine Klärung des öffentlichen-rechtlichen Status der U-Bahnflächen sinnvoll gewesen. Es ist davon auszugehen, dass die BVG an dem Verfahren, dass zur Freistellung der Flächen führte, beteiligt wurde.</p> <p>Die Betriebsanlagen der BVG im Plangebiet liegen auf Privatgrundstücken, die angemietet werden. Ein Erwerb der genutzten Grundstücksfläche und eine öffentlich-rechtliche Sicherung hätte den Konflikt mit den Entwicklungsabsichten des neuen Eigentümers verhindern können. Die BVG ist wesentlich dafür verantwortlich, zur rechtsverbindlichen Klärung beizutragen.</p> <p>Natürlich wird die Funktion der U-Bahnlinien und des U-Bahnhofs als wichtiger Bestandteil des Berliner</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Angesichts der komplexen Historie des Gleisdreieckgeländes hat die BVG die planerischen Überlegungen für Folgenutzungen nach Aufgabe des Eisenbahnbetriebes zur Kenntnis genommen. Insbesondere hinsichtlich der am 20.05.2015 beschlossenen Fortführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140ca wurde vorausgesetzt, dass von Anfang an eine Bestandsaufnahme der BVG-Nutzungen erfolgt und diese mit der Planung gesichert werden sollten.</p> <p>Obwohl die Sicherung der BVG-Nutzungen nunmehr unter III.1 des Entwurfes der Bebauungsplanbegründung als wesentliches Planungsziel bezeichnet wird, ist eine Beteiligung der BVG in dem durchgeführten Werkstattverfahren sowie dem anschließenden städtebaulich-architektonischen Wettbewerb nicht in ausreichendem Umfang erfolgt.</p> <p>Konsequenz ist, dass weder der Entwurf der Bebauungsplanbegründung noch die beiden Planzeichnungen der Wettbewerbssieger Einzelheiten der BVG-Nutzungen aufnehmen und inhaltlich berücksichtigen. Dies gilt gleichermaßen für die Sicherung der BVG-Anlagen wie für Wechselwirkungen zwischen BVG- und anderen Nutzungen, etwa unter dem Aspekt des Immissionsschutzes.</p> <p>Die BVG versteht das aktuell laufende Beteiligungsverfahren so, dass bewusst in einem ersten Schritt zwei alternative städtebaulich-architektonische Konzepte zur Diskussion gestellt werden sollen, bevor weitere Weichenstellungen, insbesondere im Hinblick auf einen „Masterplan“ und daran anknüpfende konkretisierende Planungen, getroffen werden sollen.</p> <p>Auch im Frühstadium der Planungen ist jedoch Sorge dafür</p>	<p>ÖPNV-Netzes weiterhin gewährleistet. Inwieweit sonstige Nutzungen der BVG an diesem Standort verbleiben können, muss abgewogen (insbesondere durch SenStadtUm VII) und mit dem Eigentümer abgestimmt werden.</p> <p>Der Bebauungsplan übernimmt planfestgestellte Flächen nachrichtlich. Für die U-Bahnflächen liegt zwar keine Planfeststellung vor. Aufgrund der historischen Nutzung als U-Bahnanlage kann jedoch von einer faktischen Planfeststellung ausgegangen werden, deren Umfang sich in Wesentlichen auf die betriebsnotwendigen Flächen bezieht. Dieser Flächenumfang muss von der BVG verbindlich und rechtssicher benannt werden und wird dann als Bahnfläche (violette Farbe) in den Bebauungsplan übernommen. Der Bebauungsplan kann jedoch keine Planfeststellung ersetzen. Die BVG in Verbindung mit SenStadtUm VII muss im Rahmen des laufenden B-Planverfahrens eine verbindliche Klärung herbeiführen. Das ist dem Bezirksamt nur eingeschränkt möglich.</p> <p>Der Aspekt des Immissionsschutzes wurde bisher nur grundsätzlich beachtet. Es ist vorgesehen, sowohl eine schalltechnische Untersuchung als auch ein Erschütterungsgutachten zu beauftragen, um die Vereinbarkeit der festzusetzenden Nutzungen zu gewährleisten.</p> <p>In den frühzeitigen Beteiligungsverfahren werden alle im weiteren Verfahren zu berücksichtigenden Belange gesammelt.</p> <p>Es ist kein Ziel des Bebauungsplans, die U-Bahn und die für den U-Bahn-Betrieb erforderlichen Flächen zu überplanen. Die B-Plandarstellung (U-Bahnflächen sind als MK dargestellt) vermittelt diesbezüglich un-</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>zu tragen, dass die BVG-Nutzungen im Plangebiet von allen verantwortlichen Beteiligten einschließlich des Eigentümers der Grundstücke und Investors zur Kenntnis genommen und respektiert werden. Planungen, die diesen Anforderungen nicht genügen, haben zu unterbleiben. Anderenfalls wird von BVG-Seite abzuwägen sein, ob und welche rechtlichen Schritte in Betracht kommen.</p> <p>2 Anregungen für die weitere Planung</p> <p>Die BVG fasst die aus dem dargestellten Sachverhalt resultierenden Anregungen für die weitere Planung nachstehend zusammen:</p> <p><u>2.1 Sicherung aller BVG-Anlagen im Plangebiet</u></p> <p>Die BVG beabsichtigt, die eingangs erwähnten Nutzungen fortzuführen, und zwar auch im Hinblick auf die in unserem vorangegangenen Schreiben vom 03.03.2016 angesprochenen Anlagen und Verkehre. Geeignete Festsetzungen und nachrichtliche Übernahmen sind mithin in den Bebauungsplanentwurf aufzunehmen.</p> <p>Planungen, die auf eine „Vertreibung“ von BVG-Nutzungen hinauslaufen, ist nachdrücklich entgegenzutreten. Bei dem Gleisdreieckgelände handelt es sich um Flächen, die seit jeher für Bahn- und Nahverkehrszwecke prädestiniert waren und sind. Auch wenn die Deutsche Bahn ihre Nutzungen aufgegeben hat, gilt der Nahversorgungsauftrag der BVG unverändert fort.</p> <p>Die Widmung und der Bestand der maßgeblichen Bahneinheiten sind zu gewährleisten. Jenseits der öffentlich-rechtlichen Belange des Nahverkehrs und der besonderen bahnrechtlichen Vorschriften ist in der Bauleitplanung auch das ausgeübte zivilrechtliche Nutzungsrecht der BVG einschließlich der aus den vorgenommenen Investitionen erwachsenden Vertrauenstatbestände zu würdigen. Die BVG ist kein „normaler Mieter“, der von einem Grundstückserwerber ohne Bereitstellung und Finanzierung von Alternati-</p>	<p>gewollt ein falsches Bild.</p> <p>Wie schon oben erläutert fehlt eine Planfeststellung der U-Bahnflächen, auf die sich die Bebauungsplanung verbindlich beziehen kann. Für die rechtsverbindliche Festlegung des im Bebauungsplan zu übernehmenden Flächenumfangs ist die BVG zuständig.</p> <p>Zu Festsetzungen und nachrichtlichen Übernahmen s.o.</p> <p>Natürlich soll der U-Bahnbetrieb am Gleisdreieck aufrechterhalten werden. Für die Planfeststellung der U-Bahnflächen / -anlagen ist allerdings die BVG verantwortlich. Das ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung (s.o.).</p> <p>Es gibt keine rechtliche Verknüpfung zwischen der Planfeststellung der Anlagen der DB und der BVG. Es sind unterschiedliche Antragsteller und damit auch unterschiedliche Verfahren.</p> <p>Die BVG hat rechtsverbindlich zu belegen, welche Flächen als gewidmet in den Bebauungsplan zu übernehmen sind.</p> <p>Was die darüber hinaus gehende Anmietung von Räumen und Flächen durch die BVG betrifft, kann das nur auf einer privatrechtlichen Ebene zwischen der BVG und dem Eigentümer geklärt werden. Das ist</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>ven aus dem Plangebiet „entfernt“ werden kann.</p> <p><u>2.2 Vermeidung von Nutzungskonflikten</u></p> <p>Zwingende Voraussetzung für eine Überplanung des Gleisdreieckareals ist sodann, dass die aus dem Nebeneinander der Verkehrs- und der sonstigen Nutzungen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit entstehenden Konflikte vertieft untersucht und durch individuelle Festsetzungen bewältigt werden müssen. Vorrangig zu nennen ist hier der Immissionsschutz. Von den im Plangebiet betriebenen Trassen gehen erhebliche Erschütterungen und Lärmbeeinträchtigungen aus. Diese Auswirkungen sind von sämtlichen Nachbarn als ortsüblich zu dulden; eine Ansiedlung „sensibler“ Nutzungen in unmittelbarer Nachbarschaft zu emittierenden Anlagen ist zu vermeiden.</p> <p>Aufgrund des nach beiden Wettbewerbsentwürfen beabsichtigten unmittelbaren Angrenzens von BVG und sonstigen Nutzungen erfordert die avisierte Planung jenseits visionärer Hochhausbeschreibungen schon jetzt fundierte Untersuchungen zur Eignung der Flächen für die dargestellten Modelle. Solche Untersuchungen sind zum heutigen Zeitpunkt nicht einmal ansatzweise erkennbar. Die mit dem Betrieb der BVG-Anlagen einhergehenden Beeinträchtigungen sind bisher nicht geprüft; die BVG regt an, dieses Thema in den kommenden Monaten genauer zu analysieren und stellt die Erteilung entsprechender Auskünfte gerne in Aussicht.</p> <p>Planungen, die erkennbare Nutzungskonflikte auslösen und BVG-Anlagen gefährden, wird die BVG widersprechen müssen. Nach unserem öffentlichen Auftrag ist die BVG gehalten, Bestand und Betrieb ihrer Anlagen dauerhaft zu garantieren. Dies mag in der weiteren Planung berücksichtigt werden.</p> <p><u>2.3 Wahrung von Beteiligungsrechten und Verfahrenstransparenz</u></p>	<p>kein Gegenstand der Bebauungsplanung.</p> <p>Der Aspekt des Immissionsschutzes wurde bisher nur grundsätzlich beachtet. Es werden eine schalltechnische Untersuchung und ein Erschütterungsgutachten beauftragt, um die Vereinbarkeit der geplanten Nutzungen zu gewährleisten.</p> <p>In den Gutachten werden auch die Auswirkungen auf die Anlagen, Bauwerke und Flächen der U-Bahn berücksichtigt.</p> <p>An die frühzeitigen Beteiligungsverfahren schließt die</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Zu Recht hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz unter dem 26.05.2015 ausgeführt, dass die vorliegende Bebauungsplanung dringende Gesamtinteressen Berlins im Sinne von § 7 Abs. 1 Nr. 2 AGBauGB berührt. Auch der Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 und die getroffenen bahnrechtlichen Entscheidungen sind für die Bauleitplanung von herausragendem Interesse.</p> <p>In jedem Fall gehen die BVG davon aus, dass die geschützten Rechte des landeseigenen Unternehmens BVG auch vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg erkannt und im Laufe der weiteren Planung ordnungsgemäß bewertet werden. Insbesondere schlägt die BVG vor, den Entwurf der Bebauungsplanbegründung und die korrespondierende Planzeichnung mit Ausweisung von Festsetzungen und nachrichtlichen Übernahmen im Hinblick auf die gebotene Sicherung von BVG-Anlagen und -flächen zu überarbeiten, und zwar losgelöst von der ohnehin ausstehenden Entscheidung über die Auswahl zwischen den Vorstellungen der Wettbewerbssieger. Erst im Anschluss sollte ein erneutes Beteiligungs- und ein formelles Auslegungsverfahren durchgeführt werden.</p> <p>Die BVG erlaubt sich, auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz über ihre Stellungnahme zu dem Bebauungsplanentwurf zu informieren.</p> <p><u>Anlage:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Feststellungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über das Vorliegen einer Bahneinheit nach dem Gesetz über die Bahneinheiten 	<p>Entwurfserstellung des Bebauungsplanes an, in der nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen die Planung überarbeitet und konkretisiert wird. Erst danach erfolgt der nächste Verfahrensschritt.</p> <p>Das BA FK wird mit der BVG und SenStadtUm VII eine Abstimmung zu den in der Stellungnahme benannten Punkten durchführen.</p> <p>Es werden folgende Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schalltechnische Untersuchung ▪ Erschütterungsgutachten <p>Die Planung wird in folgenden Punkten geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nachrichtliche Übernahme der betriebsnotwendigen U-Bahnflächen <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Planzeichnung wird durch Nebenzeichnungen der unterschiedlichen Ebenen (UG, Ebene Hochbahnen, Ebene über Hochbahnen) ergänzt. <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
	<p>Anlage</p> <p>SenStadtUm VII F322</p> <p>Schreiben vom 27.08.2003</p> <p>Eingegangen am 03.09.2003</p>	<p><u>Feststellungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über das Vorliegen einer Bahneinheit nach dem Gesetz über die Bahneinheiten</u></p> <p>Nach § 8 des Gesetzes über die Bahneinheiten vom 19. August 1895 in der Fassung vom 8. Juli 1902 stimmt SenStadtUm der als Anlage beigefügten Zeichnung mit Eintragungen gem. § 4 über die Flächen der Bahneinheit gehö-</p>	<p>Der Feststellungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über das Vorliegen einer Bahneinheit ist für das Thema Planfeststellung nicht relevant (gemäß Abstimmung mit SenStadtUm "Schienenverkehrsrecht, Technische Bahnaufsicht").</p>

[illegible]

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>sein.</p> <p><u>Zusätzliche Hinweise</u></p> <p>Eine ausreichende Löschwasserversorgung ist nicht dargestellt.</p> <p><u>Sonstige Bemerkungen:</u></p> <p>Die Löschwasserversorgung ist entsprechend der DVGW-Arbeitsblätter herzustellen. Bei der Bemessung der Löschwassermenge sind die Löschanlagen der Gebäude und die Steigleitungen „nass“ zu berücksichtigen.</p> <p>Für die Planung und Ausführung der Gebäude sind die Muster-Richtlinien und Verordnungen (Hochhäuser, Beherbergungsstätten, Verkaufsstätten, Versammlungsstätten und Garagen) einzuhalten.</p> <p>Befinden sich Gebäudeeingänge mehr als 50 m vom öffentlichen Straßenland entfernt, sind Flächen für die Feuerwehr entsprechend „Muster-Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr“ vorzusehen.</p> <p>Bereiche des B-Planes werden von der Berliner Feuerwehr für die Brandbekämpfung, Löschwasserversorgung und Personenrettung für den Nord-Süd-Tunnel im Bereich der Bahn AG genutzt.</p> <p>Bei der in Punkt 3.9.2.1 erwähnten Klärung mit dem Eisenbahnbundesamt und der DB AG ist die Berliner Feuerwehr Direktion West Fachbereich 1 einzubinden.</p>	<p>gesichert, es ist kein Umbau vorgesehen. Der Tiefspiegelbrunnen ist daher von der Planung nicht betroffen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis, dass die Feuerwehr Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes nutzt, wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Berliner Feuerwehr wird in die Abstimmung mit dem EBA und der DB AG eingebunden.</p> <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung mit dem EBA, der DB AG und der Berliner Feuerwehr über deren Flächenansprüche und einer zustimmungsfähigen Nutzungsüberlagerung <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
23/24	<p>Berliner Stadtreinigung BSR</p> <p>Schreiben vom 22.03.2016</p> <p>Eingegangen am 24.03.2016</p>	<p>Reinigung</p> <p>Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigung werden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt.</p> <p>Von Seiten der Abfallwirtschaft ist eine separate Stellungnahme beigelegt.</p> <p>Auch aus reinigungstechnischer Sicht bestehen keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme.</p> <p>Die BSR möchte jedoch die Gelegenheit nutzen, um auf einige Anforderungen an die bauliche Gestaltung des öffentlichen Straßenlandes hinzuweisen, die für eine qualitativ gute und kostengünstige Leistungserbringung zwingend erforderlich sind.</p> <p>Folgende Punkte sollten nach Möglichkeit Berücksichtigung finden:</p> <p>Neu geplante Straßen müssen so befestigt sein, dass sie von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 26t und einer max. Einzelachslast von 11,5t dauernd benutzt werden können. Die erforderliche Mindestbreite liegt bei 3,50 m. Ggf. vorgesehene Wendeplätze sollten für die Fahrzeuge der BSR mit einem Radius von mind. 12,50 m geplant werden.</p> <p>Um die maschinelle Reinigung nicht zu behindern, sollten Fahrbahnkanten durchgängig, also ohne Hindernisse wie vorstehende Regeneinläufe o. Ä., ausgeführt werden. Querbeparkung sollte vermieden werden. Zudem ist es für die Fahrzeuge der BSR sinnvoll, dass Bordsteinkanten an Kreuzungen und Überwegen in einer Mindestbreite von 1,60 m abgeflacht werden.</p> <p>Bei der Einrichtung von Stellflächen für den ruhenden Verkehr ist es für künftig Reinigung durchzuführende Reinigungsarbeiten von Vorteil, die Einläufe für die Oberflächenentwässerung so anzulegen oder auszusparen, dass</p>	<p>Keine Einwände</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sind jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>diese nicht durch parkende Fahrzeuge verstellt werden können. Zum Absaugen der Schlammfänge werden Baggeraugfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 261 und einem Schwenkbereich des Säugrüssels von 5 m eingesetzt. Werden Schlammfänge der Oberflächenentwässerung im Gehwegbereich so angelegt, dass sie über 5 m von der Bordsteinkante entfernt sind, sollte eine Zufahrt für diese Fahrzeuge gewährleistet sein. Auf den Einsatz von Kastenrinnen zur Entwässerung sollte gänzlich verzichtet werden.</p> <p>Bei der Gestaltung der Gehwegbereiche ist sowohl aus Sicht der Reinigung als auch der Müllabfuhr die gebundene Pflasterbauweise der ungebundenen vorzuziehen. Zur Vermeidung von Wildwuchs sollte auf wassergebundene Wegedecken verzichtet werden. Durch die Wahl eines geeigneten Verlegematerials und ggf. einer entsprechenden Versiegelung kann zudem der Entstehung hartnäckiger Verschmutzungen durch z. B. Kaugummis entgegengewirkt werden. Bei einer vorgesehenen Aufstellung von Rollern im Gehwegbereich bitten die BSR zu beachten, dass die ungehinderte Zu- und Abfahrt für die zur Gehwegreinigung zugelassenen Kleinkehrfahrzeuge mit einer äußersten Breite von 1,60 m gewährleistet wird. Für die ordnungsgemäße maschinelle Reinigung von ggf. entstehenden Radwegen ist ebenso ein auf der gesamten Länge von Aufbauten freier Raum von mind. 1,60 m Breite erforderlich. Absenkungen/ Überquerungsmöglichkeiten vom Gehweg auf die Straße erleichtern sowohl die Arbeit der Reinigung als auch der Müllabfuhr.</p> <p>Erhöht angelegte Baumeinfassungen oder ähnliche Aufbauten sollten in der Form gestaltet werden, dass sie möglichst ohne Vorsprünge gerade bis zur Gehwegebene verlaufen, um eine optimale Reinigung der Gehwege zu gewährleisten. Zudem sollten Baumeinfassungen aus reinigungstechnischer Sicht nur mit gefestigter Erde (Verzicht auf Gitter, Kiesel etc.) angelegt werden. Bei der Verwen-</p>	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>derung von Abdeckungen ist es eine große Erleichterung für uns, wenn diese das Aussaugen von Abfällen ermöglichen, dabei aber Kiesel ö. Ä., zurückhalten. Begleitgrün sollte nur auf Flächen angelegt werden, die nicht zwangsläufig betreten werden müssen. Beim Anlegen von unbefestigten Flächen ist es wünschenswert, wenn auf Kieselsteine verzichtet wird.</p> <p>Bei der Installation von Papierkörben bittet die BSR um Verwendung von Pfosten mit einer minimalen Höhe von 1,30 m und einem Durchmesser von 0,08 m. Bei einem hohen Abfallaufkommen sollte ggf. der Einsatz von Unterflurpapierkörben ermöglicht werden. Um Behinderungen bei der Reinigung zu vermeiden, ist es erforderlich, dass Verkehrsschilder und Werbeplakate in einer Mindesthöhe von 2,10 m angebracht werden. Auch bei der Installation sonstiger gestalterischer Elemente sollte eine ungehinderte Reinigung gewährleistet bleiben.</p> <p>Bitte teilen Sie uns den Tag der Verkehrsübergabe rechtzeitig mit. Darüber hinaus benötigt die BSR eine Übersicht der als öffentliche Verkehrsfläche gewidmeten Bereiche (Widmungskarte). Die BSR weist zudem darauf hin, dass nach Abschluss der Baumaßnahme durch Ihr Haus zu prüfen ist, ob neue Gehwege, die keinem Anlieger zugeordnet werden können, entstanden sind und uns über die daraus resultierende Winterdienstpflicht gem. § 4 Abs. 4 Straßenreinigungsgesetz (StrReinG) zu informieren.</p> <p>Um eventuelle Beschädigungen an neuen oder wiederhergestellten Gehwegen zu verhindern, bitten die BSR zusätzlich um eine Meldung solcher Gehwegabschnitte und des entsprechenden Zeitraumes, in welchem diese nicht mit Kleinkehrfahrzeugen befahren werden sollen.</p> <p>Müllabfuhr</p> <p>Grundsätzlich bestehen gegen das geplante Vorhaben keine Einwände. Im weiteren Verfahren möchte die BSR jedoch anregen für das geplante Vorhaben ein detailliertes</p>	<p>Grundsätzlich keine Einwände.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Entsorgungskonzept einzuarbeiten.</p> <p>In der Begründung lautet es im Abschnitt III, 1.2 Verkehrskonzept, dass die Erschließung hinsichtlich der Anforderungen des Lieferverkehrs, der Müllabfuhr und der Feuerwehr gesichert werden soll. Aus Sicht der BSR ist diese Beschreibung nicht ausreichend formuliert. Aufgrund der Größe des Kerngebietes und der verschiedenen ansässigen Gewerbeeinrichtungen ist die Sicherstellung der ordnungsgemäßen und umweltverträglichen Abfallentsorgung zwingend zu gewährleisten und für das Plangebiet detailliert zu formulieren (z.B. die Befahrbarkeit durch Sammelfahrzeuge innerhalb des Plangebietes und deren Oberflächenbefestigung, Wendemöglichkeiten, Lage von Gehwegüberfahrten, Anzahl und Lage der Behälterstandplätze u.v.m.).</p> <p>Die BSR möchte darauf hinweisen, dass Behälterstandplätze innerhalb von Gebäuden in der Regel nur niveaugleich und unmittelbar an für Sammelfahrzeuge erreichbaren Wegen zu errichten sind. Weitere Anforderungen an 3-achsige Sammelfahrzeuge und deren Befahrbarkeit auf Zufahrtsstraßen sind zu berücksichtigen. Eine Verfügbarkeit von kleineren Entsorgungsfahrzeugen besteht nicht.</p>	<p>Die verkehrlichen Anforderungen der Entsorgung werden im Rahmen der weiteren Ausarbeitung des städtebaulichen Entwurfs berücksichtigt.</p> <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> Verkehrskonzept <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
24/22	Berliner Wasserbetriebe Schreiben vom 23.03.2016 Eingegangen am 30.03.2016	<p>Gemäß den beiliegenden Übersichtsplänen befinden sich im Bereich des Bebauungsplangebietes in der Luckenwalder Straße und in der Schöneberger Straße sowie außerhalb des Bebauungsplangebietes in der Trebbiner Straße Trinkwasserleitungen und Mischwasserkanäle der Berliner Wasserbetriebe (BWB). Diese stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung.</p> <p><u>Trinkwasserversorgung</u></p> <p>Die äußere Erschließung des Standortes bezüglich der Trinkwasserversorgung ist gesichert.</p> <p>Ob eine Trinkwasserversorgung aus Richtung Trebbiner Straße möglich ist, kann derzeit nicht eingeschätzt werden. Der hier relevante Bebauungsplan VI-140 sieht in Verlän-</p>	<p>Der Vorhabenträger prüft im Rahmen der Konkretisierung des Projektes, ob eine Trinkwasserversorgung aus Richtung Trebbiner Straße erforderlich ist. Daraus können sich Festsetzungserfordernisse im Bebauungsplan ergeben.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>gerung der Trebbiner Straße weder öffentliches Straßenland noch eine freizuhaltende Trassenoption vor.</p> <p>Inwieweit sich aus der geplanten Nutzungsverdichtung ein Bedarf für Neuberührungen in den nicht öffentlichen Straßen (Trassenoption und leitungsrechtliche Sicherung beachten) oder Leitungsverstärkungen am vorhandenen Leitungsnetz ergeben, ist im weiteren Planungsverfahren zu prüfen. Hier sind genauere Aussagen erst nach Vorliegen von Trinkwasserbedarfswünschen (Hausanschlussanträge) möglich.</p> <p>Aufgrund der Bebauungshöhe kann das Betreiben privater Druckerhöhungsanlagen erforderlich werden. Jegliche Folgemaßnahmen im Rohrnetz (z.B. Rohrnetzerweiterung) gehen zu Lasten des Veranlassers.</p> <p>Die innere Erschließung kann entsprechend den jeweiligen Erfordernissen vorgenommen werden. Die Dimensionierung der Versorgungsleitungen erfolgt grundsätzlich nur entsprechend dem Trinkwasserbedarf. Löschwasser kann nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trinkwasserversorgungsnetzes bereitgestellt werden.</p> <p><u>Entwässerung</u></p> <p>Gemäß unseres Schreibens NA-V/N/Tht vom 29.05.2006 zum gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140 „Gleisdreieck“ kann vom Baugrundstück nur sehr eingeschränkt Regenwasser in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden. Der Regenwasserspitzenabfluss ist auf 10 l/s*ha zu begrenzen.</p> <p>Für öffentlich gewidmete Straßenflächen erfolgt keine Einleitungsbeschränkung.</p> <p>Schmutzwasserhausanschlüsse sind uneingeschränkt möglich. Dies gilt nicht, wenn das Schmutzwasser über eine Pumanlage eingeleitet werden soll.</p> <p>Laut Begründung zum Bebauungsplan unter Punkt 1.2.6 Technische Infrastruktur befinden sich auf dem Grundstück</p>	<p>Die weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Klärung der Niederschlagswasserentsorgung wird ein Niederschlagswasserentsorgungskonzept erstellt. Bei der Konzepterarbeitung wird berücksichtigt, dass nur sehr eingeschränkt Regenwasser in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden kann und der Regenwasserspitzenabfluss auf 10 l/s*ha zu begrenzen ist.</p> <p>Die weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Ver- und Entsorgungsleitungen für Wasser und Abwasser. Diese Ver- und Entsorgungsleitungen befinden sich nicht im Eigentum der BWB.</p> <p>Baumaßnahmen sind derzeit im Bebauungsplangebiet von unserem Unternehmen nicht vorgesehen.</p> <p>Zur Sicherstellung eines reibungslosen Bauablaufes beachten Sie bitte, dass die Erschließungsinvestitionen bis zum März des Vorjahres bei den BWB angemeldet und die Planung beauftragt sein müssen.</p>	
		<p>Grundsätzlich gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anlagen der BWB zur Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung werden nur in öffentlich gewidmetem Straßenland (Eigentümer Land Berlin) eingebaut. ▪ Außerhalb dieser Flächen vorhandene oder geplante Anlagen der BWB sind dauerhaft durch beschränkte persönliche Dienstbarkeiten (Geh-, Fahr- und Leitungsrechte) zugunsten der BWB zu sichern. ▪ Anlagen der BWB, einschließlich der dazugehörigen Sicherheitsstreifen, dürfen nicht bebaut, überlagert oder mit Tiefwurzeln bepflanzt werden. ▪ Den Mitarbeitern der BWB muss der Zugang zu ihren Anlagen, gegebenenfalls mit Fahrzeugen von bis zu 26 t Gesamtgewicht, ermöglicht werden. ▪ Die Kosten für Planung und Bau von Anlagen zur Trinkwasserver- und Abwasserentsorgung außerhalb des öffentlich gewidmeten Straßenlandes werden nicht von den BWB getragen. <p>Die als Anlage beigefügten Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB sind einzuhalten.</p> <p>Es wird gebeten, die Belange der BWB im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu berücksichtigen.</p> <p><u>Anlagen:</u></p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Niederschlagswasserentsorgungskonzept <p>Die Planung wird in folgendem Punkt geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ggf. Erweiterung des Geltungsbereichs bis zum Anschluss an die Trebbiner Straße <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzungen zur Niederschlagswasserversickerung ▪ Ggf. Festsetzung von Leitungsrechten <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lageplan Wasserversorgung M 1:2500 ▪ Lageplan Entwässerung M 1:2500 ▪ Schreiben NA-V/N/Tht vom 29.05.2006 <p>Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB</p>	
	<p>Anlage: Berliner Wasserbetriebe - NA-V/N/Tht Schreiben vom 29.05.2006</p>	<p><u>Trinkwasserversorgung</u></p> <p>Gemäß den beiliegenden Anlagen befinden sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes Wasserversorgungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe, die im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen.</p> <p>Inwieweit sich aus Planungsabsichten Bedarf für Neubehrohungen oder Leitungsverstärkungen ergibt, lässt sich aus den vorliegenden Unterlagen nicht erkennen. Aussagen hierzu können erst nach Vorliegen konkreter Bedarfsangaben abgegeben werden.</p> <p><u>Entwässerung</u></p> <p>Gemäß den beiliegenden Anlagen befinden sich im Bereich des Bebauungsplanentwurfes in der Dennewitzstraße, der Flottwellstraße, am Schöneberger Ufer, der Luckenwalder Straße, der Trebbiner Straße, am Tempelhofer Ufer, der Möckernstraße sowie der Yorckstraße Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe, die im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen.</p> <p>Die Flächen des Geltungsbereiches wurden bei der Dimensionierung des Entwässerungsnetzes als nicht angeschlossen betrachtet und somit auch nicht berücksichtigt. Von diesen Flächen sind Regenwasser-Hausanschlüsse nur mit einer starken Einschränkung der abzunehmenden Regenabflussmenge von Dachflächen und gering verschmutzten Hofflächen möglich. Es ist von einer abzunehmenden Regenwassermenge von 10 l/s*ha auszugehen. Im Bereich zwischen Trebbiner Straße und Luckenwalder Straße ist ebenfalls mit Einschränkungen der abzunehmenden</p>	<p>Zur Klärung der Niederschlagswasserentsorgung wird ein Niederschlagswasserentsorgungskonzept erstellt. Darin wird die Möglichkeit geprüft werden, Regenwasser in den Landwehrkanal zu leiten. Die Planung wird mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung abgestimmt.</p> <p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Niederschlagswasserentsorgungskonzept <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzungen zur Niederschlagswasserversicherung <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>menden Niederschlagsmenge in die Kanalisation zu rechnen.</p> <p>Es wird empfohlen, die Möglichkeit einer Direkteinleitung von Regenwasser in den Landwehrkanal in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zu prüfen und dafür gegebenenfalls öffentliche Flächen mit einem Leitungsrecht zu sichern. Die BWB möchten darauf hinweisen, dass sich im nordwestlichen Teil in unmittelbarer Nähe des Geltungsbereiches ein Mischwasserkanal Ei-Profil 1100 bzw. 960 (mit ca. 1,30 m Abstand von Plangebietsgrenze bis Rohrachse) befindet.</p> <p>Die BWB plant für die Jahre 2007/2008 die flächendeckende Sanierung der Entwässerungsanlagen im Bereich des Plangebietes.</p> <p>Es wird gebeten, die Belange der Berliner Wasserbetriebe im weiteren Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen.</p>	
25/32	<p>AIRDATA AG</p> <p>Schreiben vom 22.02.2016</p> <p>Eingegangen am 22.02.2016</p>	<p>Die AIRDATA AG teilt mit, dass von ihrer Seite keine Einwände gegen das geplante Vorhaben bestehen.</p> <p>In dem angegebenen Bereich werden keine Richtfunkstrecken von ihnen betrieben.</p>	Keine Einwände
26/21	<p>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr</p> <p>Schreiben vom 31.03.2016</p> <p>Eingegangen am 31.03.2016</p>	<p>Die Belange der Bundeswehr werden durch das o.a. Vorhaben berührt und beeinträchtigt, das Planungsgebiet erstreckt sich in einer Entfernung von ca. 2,21 km bis 2,74 km zur Luftverteidigungsradaranlage TEMPELHOF.</p> <p>Gegen die Umsetzung der Planung gibt es keine Einwände, sofern eine Bauhöhe von 90,6 m über Normalnull nicht überschritten wird.</p> <p>Sollten die geplanten Bebauungen höher gebaut werden, so ragen diese in den Erfassungsbereich der Luftverteidigungsradaranlage TEMPELHOF hinein. Eine Beeinträchtigung der Radarerfassung wäre hierbei nicht auszuschließen. Es ist daher empfehlenswert das Bauvorhaben außerhalb des angeordneten Schutzbereiches signaturtechnisch durch einen Gutachter bewerten und begleiten zu</p>	<p>Zur Klärung, ob die Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof beeinträchtigt wird, wird ein signaturtechnisches Gutachten erstellt. Die Hinweise der Bundeswehr werden dabei beachtet.</p> <p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Signaturtechnisches Gutachten <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ggf. Festsetzung zur Fassadendämpfung <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>lassen.</p> <p>Aus Sicht der Bundeswehr sollte das signaturtechnische Gutachten folgende Punkte beinhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ermittlung des radartechnischen Störpotenzials des geplanten Bauvorhabens auf die Luftverteidigungsradaranlage TEMPELHOF ▪ Ein Fassadendämpfungskonzept, um eine Mehrwegeausbreitung und somit Spiegelziele zu vermeiden. <p>Innerhalb des Schutzbereiches der Luftverteidigungsradaranlage TEMPELHOF, in welchem sich das südlichste zu errichtende Gebäude befindet, liegt keine Befreiung von der Genehmigungspflicht gemäß Schutzbereichgesetz vor. Die Genehmigung der Schutzbereichbehörde ist somit erforderlich.</p> <p>Da diese Forderungen im derzeitigen Bebauungsplanverfahren gegebenenfalls nicht alle umgesetzt werden können, ist aus hiesiger Sicht eine weitere Beteiligung der Bundeswehr auch im sich anschließenden Bauantragsverfahren anzustreben.</p>	
37/20	<p>Bundesnetzagentur (BNetzA)</p> <p>Schreiben vom 22.02.2016</p> <p>Eingegangen am 22.02.2016</p>	<p>Auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Angaben wurde eine Überprüfung des angefragten Gebiets durchgeführt. Der beigefügten Anlage können die Namen und Anschriften der in dem ermittelten Koordinatenbereich tätigen Richtfunkbetreiber, die als Ansprechpartner in Frage kommen, entnommen werden. Durch deren rechtzeitige Einbeziehung in die weitere Planung ist es ggf. möglich, Störungen des Betriebs von Richtfunkstrecken zu vermeiden.</p> <p>Da die angefragte Standortplanung ggf. auch in der Nähe liegende Messeinrichtungen des Prüf- und Messdienstes der BNetzA beeinflusst, wurde die Anfrage zur ergänzenden Prüfung weitergeleitet an die</p> <p>Bundesnetzagentur Referat 511 (5110-5) Canisiusstr. 21 55122 Mainz.</p>	(Weiterleitung an die Bundesnetzagentur in Mainz.)

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Durch das Referat 511 wird noch untersucht, ob die notwendigen Schutzabstände zu den vorhandenen funkttechnischen Messeinrichtungen der BNetzA eingehalten werden. Sollten hier noch besondere Festlegungen zu berücksichtigen sein, wird die Bundesnetzagentur darüber in einem gesonderten Schreiben in Kenntnis setzen.</p> <p>Grundlegende Informationen zur Bauleitplanung im Zusammenhang mit Richtfunkstrecken sowie ergänzende Hinweise stehen Ihnen auf der Internetseite der Bundesnetzagentur zur Verfügung:</p> <p>www.bundesnetzagentur.de/bauleitplanung</p> <p><u>Anlage:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Betreiber von Richtfunkstrecken 	<p>Die genannten Betreiber von Richtfunkstrecken wurden über die Planungen informiert. Die Unterlagen wurden den Betreibern zugesendet.</p>
27.1/2 0	<p>LAN-COM-East GmbH</p> <p>Schreiben vom 21.04.2016</p> <p>Eingegangen am 21.04.2016</p>	<p>Die LAN-COM-East betreibt im angefragten Gebiet folgende Richtfunkstrecken:</p> <p>Koordinaten der Endpunkte der Richtfunkstrecke (nach WGS 84):</p> <p><u>Richtfunkverbindung zwischen dem Relais IHZ und dem Relais Steglitzer Damm</u></p> <p>Relais IHZ:</p> <p>N 52°31' 09,0" E 13° 23,22,0", Antennenhöhe ca. 97 m</p> <p>Relais Steglitzer Damm:</p> <p>N 52°27'02,4" E 13° 20' 13,1", Antennenhöhe ca. 55 m</p> <p>Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich ca. 80m</p> <p><u>Richtfunkverbindung zwischen dem Relais Sonnenallee und dem Relais Reuter West</u></p> <p>Relais Sonnenallee:</p> <p>N 52°28'15,0" E 13° 27'53,0" Antennenhöhe ca. 64 m</p> <p>Relais Reuter West:</p>	<p>Bei der Festsetzung der zulässigen Gebäudehöhe im südlichen Bau Feld wird die Richtfunkverbindung zwischen dem Relais IHZ und dem Relais Steglitzer Damm berücksichtigt. Die Höhe der Richtfunkverbindung liegt bei ca. 80 m über Grund. Die geplante Gebäudehöhe im Entwurf Ortner & Ortner liegt bei maximal 49 m. Eine Beeinträchtigung ist nicht zu erwarten.</p> <p>Die weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>N 52°32'03,8" E 13° 14'33,7" Antennenhöhe ca. 83 m Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich ca. 60m <u>Benötigter Abstand zur Richtfunkstrecke: > 10m.</u> Ein Ausweichen an den Endstandorten ist aufgrund der Montagemöglichkeiten nur begrenzt möglich. Die Richtfunkstrecken kreuzen das Baugrundstück nicht oder in großer Höhe, so ist eine Beeinträchtigung durch den Bau nicht zu erwarten. Jedoch ist für die Aufstellung der Baukräne am südlichen Baustellenbereich eine Abstimmung erforderlich, da diese zu Beeinflussungen oder Störungen des Betriebes der Richtfunkstrecke durch den Schwenkbereich führen können.</p>	
27.2/20	LAN-COM-East GmbH Schreiben vom 28.04.2016 Eingegangen am 28.04.2016	<p>Die LAN-COM-East betreibt im angefragten Gebiet folgende Richtfunkstrecken: Koordinaten der Endpunkte der Richtfunkstrecke (nach WGS 84): <u>Richtfunkverbindung zwischen dem Standort Kurfürstendamm und dem Standort KAU</u> Standort Kurfürstendamm: N 52°29,56,4" E 13° 1 7,59,7" Antennenhöhe ca. 25m Standort KAU: N 52°29'39,0" E 13° 24,30,5" Antennenhöhe ca. 58m Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich ca. 35-40m <u>Benötigter Abstand zur Richtfunkstrecke: > 10m.</u> Ein Ausweichen an den Endstandorten ist aufgrund der Montagemöglichkeiten nur begrenzt möglich. Die Richtfunkstrecken kreuzen das Baugrundstück in ausreichender Höhe, so ist eine Beeinträchtigung durch den</p>	<p>Bei der Festsetzung der zulässigen Gebäudehöhe im südlichen Bau Feld wird die Richtfunkverbindung zwischen dem Standort Kurfürstendamm und dem Standort KAU berücksichtigt. Die Höhe der Richtfunkverbindung liegt bei ca. 35-40 m über Grund. Die geplante Gebäudehöhe in diesem Bereich liegt im Entwurf von Ortner & Ortner bei ca. 26 m. Nach dem jetzigen Planungsstand verläuft die Richtfunkstrecke außerdem südlich des Gebäudes. Eine Beeinträchtigung ist nicht zu erwarten. Die weiteren Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Bau nicht zu erwarten.</p> <p>Jedoch ist für die Aufstellung der Baukräne am südlichen Baustellenbereich eine Abstimmung erforderlich, da diese zu Beeinflussungen oder Störungen des Betriebes der Richtfunkstrecke durch den Schwenkbereich führen können.</p>	
28/13	<p>IT-Dienstleistungszentrum Berlin ITDZ-Berlin</p> <p>Schreiben vom 01.03.2016</p> <p>Eingegangen am 01.03.2016</p>	<p>Im Bereich des Bebauungsplanes befinden sich in der Verkehrsfläche (Gehweg) Luckenwalder Str. sicherheitstechnische Anlagen des ITDZ.</p> <p>Leider findet das ITDZ weder in der Begründung zum Bebauungsplan noch auf den Zeichnungen einen Vermerk (z.B. "Öffentliche Verkehrsflächen sind nicht Bestandteil der Festsetzung" oder ähnliches).</p> <p>Das ITDZ bittet um Mitteilung, ob die Verkehrsflächen Bestandteil des Bebauungsgebietes werden.</p>	<p>Teile der Schöneberger und Luckenwalder Straße liegen - wie in der Planzeichnung dargestellt - im Geltungsbereich des Bebauungsplans und werden als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Durch diese Festsetzung soll der Bestand gesichert werden.</p> <p>Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p>
28.1/1 3.1	<p>IT-Dienstleistungszentrum Berlin ITDZ-Berlin</p> <p>Schreiben vom 02.03.2016</p> <p>Eingegangen am 02.03.2016</p>	<p>Aufgrund des eingereichten Planentwurfes wurde festgestellt, dass fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen des IT-Dienstleistungszentrums Berlin betroffen sind.</p> <p><u>Bemerkungen</u></p> <p>Im angefragten Bereich befinden sich in der Straßenverkehrsfläche sicherheitstechnische Anlagen des ITDZ (Deckung 0,60-1,00 m). Bei Tiefbauarbeiten beigefügte Richtlinie zum Schutz der Telekommunikationslinien des ITDZ - Berlin (Rili -TKL).</p> <p>Weitere Einzelheiten können den beigefügten Unterlagen entnommen werden.</p> <p><u>Anlagen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lage der sicherheitstechnischen Anlagen ▪ Richtlinie zum Schutz der Telekommunikationslinien des ITDZ - Berlin (Rili -TKL) 	<p>Im Bebauungsplan wird die Luckenwalder Straße lediglich im Bestand gesichert. Der Leitungsbestand (fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen des IT-Dienstleistungszentrums Berlin) im Gehwegbereich der Luckenwalder Straße wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p> <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
29/11	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG	Die WGI GmbH wird von der NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG (nachfolgend NBB genannt)	Der Leitungsbestand wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Schreiben vom 26.02.2016 Eingegangen am 29.02.2016	<p>beauftragt, Auskunftersuchen zu bearbeiten und handelt namens und in Vollmacht der NBB. Die NBB handelt im Rahmen der ihr übertragenen Netzbetreiberverantwortung namens und im Auftrag der GASAG Berliner Gaswerke AG, der EMB Energie Mark Brandenburg GmbH, der Stadtwerke Belzig GmbH, der Gasversorgung Zehdenick GmbH, der SpreeGas Gesellschaft für Gasversorgung und Energiedienstleistung mbH, der NGK Netzgesellschaft Kyritz GmbH, der Netzgesellschaft Hohen Neuendorf (NHN) Gas mbH & Co.KG, der Rathenower Netz GmbH, der Stadtwerke Forst GmbH und der Netzgesellschaft Forst (Lausitz) mbH & Co. KG.</p> <p>Es wird hiermit ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den beigefügten Planunterlagen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich sind. Mit Abweichungen muss gerechnet werden. Dabei ist zu beachten, dass erdverlegte Leitungen nicht zwingend geradlinig sind und daher nicht auf dem kürzesten Weg verlaufen. Darüber hinaus sind aufgrund von Erdbewegungen, auf die die NBB keinen Einfluss hat, Angaben zur Überdeckung nicht verbindlich. Die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen sind in jedem Fall durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Querschnitte, Suchschlitze, Handschachtungen usw.) festzustellen. Im unmittelbaren Bereich der Leitung ist auf den Einsatz von Maschinen zu verzichten und in Handschachtung zu arbeiten.</p> <p>Die abgegebenen Planunterlagen geben den Bestand zum Zeitpunkt der Auskunftserteilung wieder. Es ist darauf zu achten, dass zu Beginn der Bauphase immer das Antwortschreiben mit aktuellen farbigen Planunterlagen vor Ort vorliegt. Digital gelieferte Planunterlagen sind in Farbe auszugeben. Bitte prüfen Sie nach Ausgabe die Maßstabsgenauigkeit. Die Auskunft gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für eigene Leitungen der NBB, so dass gegebenenfalls noch mit Anlagen anderer Versor-</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>gungsunternehmen und Netzbetreiber zu rechnen ist, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssen.</p> <p>Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus den Planunterlagen ist nicht zulässig. Stillgelegte Leitungen sind in den Plänen nicht oder nur unvollständig enthalten.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Verwirklichung des oben genannten Bebauungsplanes bestehen seitens der NBB zurzeit keine Planungen.</p> <p>Eine Versorgung des Planungsgebietes ist grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen unter Beachtung der DIN 1998 herzustellen. Darüber hinaus notwendige Flächen für Versorgungsleitungen und Anlagen sind gemäß § 9 Abs. 1 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.</p> <p>Nach Auswertung des Bebauungsplans und der entsprechenden Begründung ist folgendes zu beachten bzw. in die weitere Planung einzuarbeiten:</p> <p>Bei Baumpflanzungen ist ohne Sicherungsmaßnahmen ein Abstand zu Leitungen von mindestens 2,5 m von der Rohraußenkante und Stromkabel zu den Stammachsen einzuhalten. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind in Abstimmung mit der NBB Schutzmaßnahmen festzulegen. Ein Mindestabstand von 1,5 m sollte jedoch in allen Fällen angestrebt werden. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind nur flach wurzelnde Bäume einzupflanzen, wobei gesichert werden muss, dass beim Herstellen der Pflanzgrube der senkrechte Abstand zwischen Sohle Pflanzgrube und Oberkante ihrer Leitungen und Kabel mindestens 0,3 m beträgt. Weiter ist zwischen Rohrleitung/ Kabel und zu dem pflanzenden Baum eine PVC-Baumschutzplatte einzubringen. Der Umfang dieser Einbauten ist im Vorfeld protokollarisch festzuhalten.</p> <p>Beim Ausheben der Pflanzgrube ist darauf zu achten, dass die Leitungen/ Kabel der NBB nicht beschädigt werden. NBB weist darauf hin, dass bei notwendigen Reparaturen</p>	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>an der Leitung/ Kabel der jeweilige Baum zu Lasten des Verursachers der Pflanzung entfernt werden muss.</p> <p>Sofern im Rahmen des Abrisses von baulichen Anlagen die Trennung von Leitungen notwendig wird, wird gebeten, dies frühzeitig bei der NBB zu beauftragen.</p> <p>Ist im Baubereich eine Gas-Straßenbeleuchtung vorhanden, wenden Sie sich bitte an den Betreiber: Vattenfall Europe Netzservice GmbH, BerlinLicht, Seilerstraße 16, 13353 Berlin, Tel. 0800 110 2010, E-Mail: berlinlicht@vattenfall.de. Die Zuständigkeit für die Zuleitungen liegt ebenfalls beim Betreiber. Des Weiteren weist die NBB darauf hin, dass die Zuleitungen zu vorhandenen und ehemaligen Gas-Straßenlampen nicht vollständig in unseren Plänen dokumentiert sind.</p> <p>Fragen hinsichtlich außer Betrieb befindlicher Gasleitungen, ausgenommen Hausanschlussleitungen, sind zusätzlich an die Colt Technology Services GmbH zu richten, da diese Leitungen möglicherweise mit Kabeln belegt sind oder eine Belegung geplant ist. Ansprechpartner sind Herr Radan, Tel.-Nr.: 030 8844 2325 und Hr. Zickert, Tel.-Nr.: 030 8844 2326, Fax: 030 8844 2300.</p> <p>Sollte der Geltungsbereich Ihrer Auskunftsanfrage verändert werden oder der Arbeitsraum den dargestellten räumlichen Bereich überschreiten, ist der Vorgang erneut zur Erteilung einer Auskunft der NBB vorzulegen.</p> <p><u>Anlagen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan (Maßstab 1:500 / Plangröße DIN A1) ▪ Legende Gas 	
30/7	<p>Vattenfall Europe Business Services GmbH</p> <p>Schreiben vom 30.03.2016</p> <p>Eingegangen am 31.03.2016</p>	<p>In dem betrachteten Gebiet befinden sich Mittel- und Niederspannungsanlagen sowie 110-kV Kabelanlagen der Stromnetz Berlin GmbH. Es ist zu beachten, dass diese Kabelanlagen nicht überbaut/ überpflanzt werden dürfen. Dem Schreiben liegt ein Plan mit den vorhandenen Anla-</p>	<p>Der Leitungsbestand der Stromnetz Berlin GmbH wird bei der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>gen bei.</p> <p>Über Planungen oder Trassenführungen für die Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung kann Vattenfall zurzeit keine Aussage treffen.</p> <p>Als fachlicher Ansprechpartner für Rückfragen steht der Bereich Vattenfall Europe Netzservice GmbH, Netzanlagenbau Berlin, Hr. Grieger, Tel.-Nr. 030/49 202-2297 gern zur Verfügung. Bitte die Eingabenummer 11 60 16 53 nennen.</p> <p>Die beigegefügte „Richtlinie zum Schutz von 1 - 110kV Kabelanlagen der Stromnetz Berlin GmbH“, die „Richtlinie zum Schutz von Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin der Vattenfall Europe Netzservice GmbH“ und die „Allgemeinen Hinweise für Leitungsanfragen bei geplanten Bauvorhaben“ sind genau zu beachten.</p> <p><u>Anlagen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan mit den vorhandenen Anlagen ▪ Richtlinie zum Schutz von 1 - 110kV Kabelanlagen der Stromnetz Berlin GmbH ▪ Richtlinie zum Schutz von Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin der Vattenfall Europe Netzservice GmbH ▪ Allgemeinen Hinweise für Leitungsanfragen bei geplanten Bauvorhaben 	<p>Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p> <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
30.1/7 .1	Vattenfall Europe Wärme AG Schreiben vom 29.03.2016 Eingegangen am 01.04.2016	<p>Den Bebauungsplan hat Vattenfall hinsichtlich der Belange der Vattenfall Europe Wärme AG geprüft.</p> <p>Das Planungsgebiet befindet sich im Fernwärmeinteressengebiet der Vattenfall Europe Wärme AG.</p> <p>Für Rückfragen zur Fernwärmeversorgung der geplanten Gebäude steht dem Investor der Bereich Kundenbetreuung gern zur Verfügung.</p>	<p>Bei der weiteren Planung wird berücksichtigt, dass sich das Plangebiet im Fernwärmeinteressengebiet befindet.</p> <p>Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich.</p> <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
31/27	Vodafone Kabel Deutschland	Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen	Der Leitungsbestand von Vodafone Kabel wird bei der

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	GmbH Schreiben vom 24.02.2016 Eingegangen am 03.03.2016	unseres Unternehmens, deren Lage aus den beiliegenden Bestandsplänen ersichtlich ist. Vodafone weist darauf hin, dass ihre Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung ihrer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigt Vodafone mindestens drei Monate vor Baubeginn einen Auftrag, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. <u>Anlagen:</u> <ul style="list-style-type: none"> 2 Lagepläne Kabelschutzanweisung Stand September 2015 	weiteren Planung berücksichtigt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Eine Änderung der Planung ist nicht erforderlich. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.
32/31	QSC AG Schreiben vom 24.05.2016 Eingegangen am 24.05.2016	Die Belange der QSC AG werden nicht berührt.	Keine Einwände
33/1	Industrie- und Handelskammer IHK Berlin Schreiben vom 29.03.2016 Eingegangen am 31.03.2016	Aus Sicht der IHK ist das gewählte Vorgehen mit einer umfassenden Bürgerbeteiligung im Werkstattverfahren und der Vertiefung des daraus entstandenen Konsenskonzeptes in einem städtebaulichen Wettbewerb sehr positiv zu bewerten. Auch die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange auf Basis von zwei Alternativkonzepten aus dem Wettbewerb stellt ein gelungenes Vorgehen dar. Somit ist eine frühzeitige und umfassende öffentliche Diskussion der Entwicklung dieses wichtigen Stadtquartiers möglich, die Entscheidung für eine Bebauungsvariante wird unter Einbeziehung der Öffentlichkeit getroffen und die Realisierung kann somit nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens zügig erfolgen. Das ist für die Investitionssicherheit der Bauherren von hoher Bedeutung. Für das weitere Verfahren möchte die IHK aus Sicht der Wirtschaft folgende Hinweise geben:	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<ul style="list-style-type: none"> Der beabsichtigte Einzelhandelsanteil ist auf seine Verträglichkeit zu den umliegenden Zentren hin zu überprüfen, da die Einzelhandelsentwicklung der Urbanen Mitte nicht zur Schädigung benachbarter Zentren führen darf. Zu betrachten ist auch die Summenwirkung der Einzelhandelsflächen für den gesamten Standort. Zu begrüßen ist ein durchmisches, urbanes Quartier. Dem besonderen Standort mit der Nähe zu Kunst- und Kultureinrichtungen Rechnung zu tragen, ist zu prüfen, ob der Anteil an Flächen/ Räumen für Kunst- und Kulturschaffende im Plangebiet erhöht und preisgünstig zur Verfügung gestellt werden kann. Die Mischung von Gewerbe, Handel, Wohnen, Kultur in verdichteten Urbanen Räumen macht in besonderem Maße die Attraktivität Berlins aus und ist ein wichtiger Standortfaktor. Dies sollte bei der Neuentwicklung von Quartieren Berücksichtigung finden. Für eine rentierliche Nutzung der Erdgeschosszonen ist die Attraktivität der Erschließung und des Umfeldes von hoher Bedeutung. Der Entwurf des Büros COBES schafft einen attraktiven eigenen Außenraum für das Quartier, z.B. mit Bereichen für Außengastronomie. Dies ist im Entwurf Ortner + Ortner nicht erkennbar. Die Attraktivität der Erdgeschosszonen wird hier eingeschränkt. Die verkehrliche Erschließung und die daraus resultierenden Belastungen durch den MIV sind im Weiteren sehr detailliert und großräumig zu untersuchen. Besonders sind die Auswirkungen auch im Zusammenhang mit der Nutzung des STATION und des Technikmuseums zu betrachten (z.B. Spitzenbelastungen durch Veranstaltungen, Besucherverkehr, Zulieferung). Zu prüfen ist, ob eine verkehrliche Erschließung direkt vom Schöneberger Ufer erfolgen kann, damit die 	<p>Zur Klärung der Zentrenverträglichkeit wird ein Einzelhandelsgutachten erstellt.</p> <p>Der Hinweis, Flächen/ Räume für Künstler preisgünstig zur Verfügung zu stellen, wird zur Kenntnis genommen und an den Eigentümer weitergegeben. Das ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.</p> <p>Der Hinweis auf die Attraktivität der Erdgeschosszonen wird zur Kenntnis genommen und wurde bei der Entscheidung am 26.04.2016 für einen der beiden städtebaulichen Entwürfe berücksichtigt.</p> <p>Zur Klärung der verkehrlichen Erschließung und seiner Auswirkungen wird ein Verkehrsgutachten erstellt, das die benannten Punkte berücksichtigen wird.</p> <p>Es werden folgende Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Einzelhandelsgutachten Verkehrsgutachten <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkreti-</p>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Schöneberger Straße und die Luckenwalder Straße keine zusätzliche Belastung erfahren.	siert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Festsetzung der Zulässigkeit von Einzelhandel im Kerngebiet ▪ Verkehrlicher Themenkomplex Die Begründung wird entsprechend ergänzt.
34/25	Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin - LAGetSi Schreiben vom 18.03.2016 Eingegangen am 21.03.2016	Die Prüfung der übersandten Planungsunterlagen hat aus meiner Sicht keine Einwände oder konkrete Hinderungsgründe oder sonstige umweltrelevante Aspekte ergeben. Aus dem Zuständigkeitsbereich des LAGetSi sind mir keine immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bekannt, die von dem Bebauungsplanverfahren betroffen wären.	Keine Einwände

Anlage 2

Bebauungsplanentwurf VI-140ca
Auswertung, Abwägung und Ergebnis
der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Teil A

Vorbemerkung

Mit Veröffentlichung in der Tagespresse und auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg wurde die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB über die Planung zum Bebauungsplan VI-140ca frühzeitig unterrichtet. Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung, Stand 12. Februar 2016, sowie die städtebaulichen Entwürfe konnten vom 15. Februar bis 15. März 2016 im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie im Internet eingesehen werden.

Während der Beteiligungsfrist wurden 146 Stellungnahmen abgegeben, davon 143 Bürger-Stellungnahmen sowie zwei Stellungnahmen von relevanten benachbarten Grundstückseigentümern, der STATION Berlin und dem Deutschen Technikmuseum. Die Bürger-Stellungnahmen werden in Teil A, die Stellungnahmen der benachbarten Grundstückseigentümer und des Gremiums FahrRat in Teil B ausgewertet und abgewogen.

Die Stellungnahmen wurden anonymisiert und nummeriert. Inhaltlich wurden die Stellungnahmen thematisch geordnet und bei gleichem Inhalt in Gruppen zusammengefasst. In der Spalte 2 (Nr. der Stellungnahme) sind die Nummern der Stellungnahmen aufgeführt, in denen eine inhaltlich übereinstimmende Stellungnahme abgegeben wurde.

Die einzelnen Zeilen mit den inhaltlichen Themen wurden laufend durchnummeriert (lf. Nr.), um Querverweise herstellen zu können.

Der detaillierten Abwägung wird eine Zusammenfassung vorangestellt.

Inhalt**Auswertung, Abwägung und Ergebnis 1****der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB 1****Teil A 1****Vorbemerkung 1****Inhalt 2****1 Zusammenfassung der Stellungnahmen mit Abwägung 6**

1.1	Flächennutzungsplan	6
1.2	Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005)	6
1.3	Planungsrecht	7
1.3.1	§34 BauGB	7
1.4	Städtebau	8
1.4.1	Zustimmung zum Konzept	8
1.4.2	Ablehnung des Konzepts	8
1.4.3	Sichtachse	9
1.4.4	Nettobauland	9
1.4.5	Zu hohe Dichte	9
1.5	Denkmalschutz	11
1.6	Nutzung	11
1.7	Verkehr	15
1.7.1	Verkehrssituation im Umfeld / Verkehrskonzept und –prognose	15
1.7.2	Trebbiner Straße	15
1.7.3	Modal- Split	16
1.7.4	Sicherheit	16
1.7.5	Parken / Stellplatzsituation	16
1.8	Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck	17
1.8.1	Parkübernutzung	17
1.8.2	Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität	17
1.8.3	Verschattung	18
1.9	Auswirkungen auf die Umwelt	18
1.10	Lärm	19
1.11	Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide)	19
1.12	Mikroklima	20

Stand: 16.08.2017

1.13	Wind	20
1.14	Monitoring	21
1.15	Eingriff / Ausgleich	21
1.16	Bürgerbeteiligung	22

Auswertung, Abwägung und Ergebnis

1	Flächennutzungsplan	26
2	Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005)	26
3	Planungsrecht	30
3.1	§ 34 BauGB	30
4	Städtebau	32
4.1	Zustimmung zum Konzept	32
4.2	Ablehnung des Konzepts	34
4.3	Sichtachse	47
4.4	Nettobauland	49
4.5	Zu hohe Dichte	49
4.6	Erhalt der Gebäudehöhen	54
4.7	Reduzierung der Gebäudehöhen	54
4.8	Bewertung der städtebaulichen Konzepte	61
4.9	Kritik an der Darstellung der städtebaulichen Konzepte	62
4.10	Wohnqualität	63
5	Denkmalschutz	63
5.1	Stellungnahme Denkmalschutz	68
6	Nutzung	68
6.1	Nutzungskonzept	68
6.2	Umfang der geplanten Nutzung	71
6.3	Büros	71
6.4	Beherbergung / Hotel	71
6.5	Einzelhandel	72
6.6	Kultur	72
6.7	Wohnen	73

Stand: 16.08.2017

6.8	Verödung, Sicherheitsbedenken	74
6.9	Nutzen für die ansässigen Bewohner	75
6.10	Vorschläge für Alternative Nutzungen	76
7	Verkehr	77
7.1	Verkehrssituation im Umfeld	77
7.2	Überlastung des Verkehrsnetzes / Erforderlichkeit eines Verkehrskonzepts / -gutachtens	80
7.3	Trebbiner Straße	87
7.4	Modal-Split	88
7.5	Verkehrsprognose	89
7.6	Sicherheit	90
7.7	Parken / Stellplatzsituation	92
7.7.1	Bestandssituation	92
7.7.2	Debis-Parkhaus	94
7.7.3	Bedarfsermittlung und -deckung	95
7.7.4	Lösungsvorschlag Bürger: Einbahnstraßenregelung	96
7.7.5	Lösungsvorschlag Bürger: Parkraumbewirtschaftung	97
7.8	Fußgänger- / Radverkehr	98
7.9	Geplante S-Bahnlinie S 21	100
7.10	Verkehrskonzept / -gutachten - Bürgerbeteiligung	100
8	Auswirkungen auf den Gleisdreieckpark	101
8.1	Parkübernutzung	101
8.2	Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität	104
8.3	Verschattung	116
9	Auswirkungen auf die Umwelt	118
9.1	Lapro / StEP Klima	118
9.2	Versiegelung	119
9.3	Lärm	120
9.3.1	Gewerbelärm	120
9.3.2	Verkehrslärm	120
9.4	Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide)	122
9.5	Mikroklima	124
9.6	Wind	125
9.7	Monitoring	127
9.8	Eingriff / Ausgleich	127

Stand: 16.08.2017

10 Auswirkungen auf den Menschen	129
10.1 Psycho-Soziale Auswirkungen	129
11 Bürgerbeteiligung	129
11.1 Bisherige Bürgerbeteiligung	129
11.2 Thema Hochhäuser im Werkstattverfahren	135
11.3 Konsenskonzept	136
11.4 Transparentes Verfahren	139
12 Planungsprämissen	140
13 Verweis auf Gleisdreieck-Blog	144

1 ZUSAMMENFASSUNG DER STELLUNGNAHMEN MIT ABWÄGUNG

1.1 Flächennutzungsplan

Stellungnahmen: 1

- Im Flächennutzungsplan ist keine Bebauung mit M2 westlich der Bahn (U2) und südlich der Bahn (U1) ausgewiesen.

Abwägung

Der FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 28. Januar 2016 (ABl. S. 296), stellt für das westliche Plangebiet in symbolischer Breite Bahnfläche dar, das östliche und südliche Plangebiet ist als gemischte Baufläche M2 (GFZ > 1,5) dargestellt.

Im FNP sind die Darstellungen und Abgrenzung der Flächen generalisiert und die Bahnsignaturen symbolisch verortet. Der Bebauungsplan entspricht diesen Abgrenzungen.

1.2 Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005)

Stellungnahmen: 7

- Warum wurde im städtebaulichen Vertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 und somit eine extrem hohe bauliche Dichte vertraglich festgeschrieben?
- Der Rahmenvertrag soll die planerische Abwägung der Baufläche und der GFZ nicht ersetzen
- Die Berechnung des Netto-Baulandes im Rahmenvertrag ist nicht nachvollziehbar
- Planung des Rahmenvertrags nicht mehr zeitgemäß.
- Keine Beteiligung der Öffentlichkeit beim Abschluss des Rahmenvertrags

Abwägung

Ziel des städtebaulichen Rahmenvertrags sowie des Bebauungsplans VI-140ca ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Vereinbarung der GFZ erfolgte vor dem folgenden Hintergrund: Gegenstand des städtebaulichen Rahmenvertrages von 2005 war die Entwicklung des gesamten Areals der ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhöfe. Das Vertragsgebiet umfasste die Fläche zwischen der Yorckstraße im Süden, der Möckernstraße im Osten, dem Tempelhofer Ufer und der Luckenwalder Straße ausschließlich des Deutschen Technikmuseums in Norden und der Flottwellstraße sowie der Dennewitzstraße im Westen. Das Areal war zum damaligen Zeitpunkt überwiegend für Bahnzwecke gewidmet, es wurde seit langer Zeit nicht mehr genutzt und lag brach. Mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag wurden die Voraussetzungen für die Entwicklung des Gebiets Gleisdreieck, hier Parkanlage und Baufelder geschaffen. Als Zielsetzung wurde die Entwicklung der Fläche einerseits als eine öffentliche Parkanlage und andererseits als attraktive städtische Nutzung mit insbesondere Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen sowie die Sicherung des Standorts des Deutschen Technikmuseums formuliert. Dabei wurden von dem circa 58,8 ha großen Vertragsgebiet circa 12,6 ha für Bebauung – davon circa 4,3 ha für die Urbane Mitte – und circa 30,0 ha als öffentliche Park- und Freiflächen vorgesehen. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag nimmt die Bebauung also nur rund ein Fünftel des gesamten Vertragsgebiets ein. Auf den Bauflächen sollen nach den Zielen des städtebaulichen Rahmenvertrags ein attraktiver Nutzungsmix mit insbesondere Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen entstehen sowie die zentrale Lage des Gebiets an einem Umsteigepunkt zwischen mehreren ÖPNV-Linien ausgenutzt werden. Speziell für das Baufeld „Urbane Mitte“ ist im Rahmenvertrag eine bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz vorgesehen. Die starke Einschränkung der für die Bebauung zur Verfügung stehenden Fläche wurde durch die Vereinbarung des zulässigen Nutzungsmaßes ausgeglichen.

Die Vereinbarungen des Rahmenvertrages gehen also über die Entwicklung der Urbanen Mitte Berlin hinaus und haben die Realisierung des Gesamtkonzepts für das Areal am Gleisdreieck im Blick.

Als Bruttobauland wird in dem städtebaulichen Rahmenvertrag die damals unvermessene Grundstücksgröße von 43.000 m², als Nettobauland eine Fläche von 34.000 m² genannt. Für die Berechnung des Nettobaulandes wurden pauschal 20% für die Flächen abgezogen, die der Erschließung dienen oder für die Bahnzwecke gewidmet und damit der Bebauung entzogen sind. Der pauschale Abzug von 20 wurde auch für die Baufelder „Möckernkiez“ und „Flottwellpromenade“ angesetzt, obwohl die Bebaubarkeit dieser Baufelder nicht durch Bahnflächen eingeschränkt ist. Bei Vergleich dieser Baufelder wird deutlich, dass die Berechnung des Nettobaulandes die besondere Lage der Urbanen Mitte nicht berücksichtigt hat.

Die Inhalte des städtebaulichen Rahmenvertrags wurden 2005 verhandelt und unterzeichnet und wurden zeitlich nicht befristet. Der Zeithorizont für die Realisierung dieser Planung entspricht dem üblichen Zeitraum für die Umsetzung eines großen Konversionsprojekts.

Die Frage, ob, und wenn ja, in welcher Form bei der Unterzeichnung des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 die Öffentlichkeit beteiligt wurde, kann im Rahmen der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens nicht beantwortet werden.

Die bauliche Ausnutzung des Baulandes wurde im weiteren Verfahren mit der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt. Die im städtebaulichen Rahmenvertrag getroffenen Vereinbarungen werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

1.3 Planungsrecht

1.3.1 §34 BauGB

Stellungnahmen: 1

- Zweifel an der Einstufung des Plangebiets als Innenbereich

Abwägung

Im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreieckgelände. Danach wäre das Plangebiet aufgrund seiner Lage innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen.

Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung dieses Bebauungsplans überprüft. Im Ergebnis wird das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt.

Die Luckenwalder Straße, das Grundstück Luckenwalder Straße 6a, die östlichen Viaduktbauten des Hochbahnhofs Gleisdreieck sowie das Flurstück 3412 südlich des Postbahnhofs sind im Baunutzungsplan von 1958/60 als beschränktes Arbeitsgebiet festgesetzt. Die Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich des Baunutzungsplans ist nach § 30 BauGB zu beurteilen.

Der Großteil des Plangebiets im Nordwesten liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Es handelt sich um die auf Viadukten verlaufende Hochbahn der U2 und die westlich anschließenden Flächen bis zum Park am Gleisdreieck. Bis vor kurzem standen hier noch die Viadukte der Stammbahn, sie wurden erst 2015 abgerissen. Zukünftig wird hier die S 21 verlaufen. Zusätzlich quert die Hochbahn der U1 in West-Ost-Richtung. Die Fläche ist durch bauliche Verkehrsanlagen geprägt, die auch im Norden (Parkhaus Gleisdreieck) ihre Fortsetzung finden. Das § 34-Gebiet wird nach Süden durch den Abschluss der Viaduktbauten und den Verlauf der Hochbahntrasse der U2 begrenzt. Im § 34-Gebiet liegt auch die Verlängerung der Trebbiner Straße von Norden kommend bis zum südlichen Abschluss der STATION Berlin (Halle 8).

Der Bereich südlich der STATION Berlin ist als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Hier endet der im Zusammenhang bebaute Ortsteil.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Einstufung als Innen- oder Außenbereich keinen Einfluss auf die Festsetzungen im Bebauungsplan hat.

1.4 Städtebau

1.4.1 Zustimmung zum Konzept

Stellungnahmen: 9

- Positive Stellungnahmen, insbesondere, Urbanität und Modernisierung werden begrüßt.

Abwägung

Die positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.

1.4.2 Ablehnung des Konzepts

Stellungnahmen: Alle (150) abzüglich 9 dafür

- Die Bebauung wird abgelehnt. Stichworte: Bebauung passt nicht in die Umgebung, keine natürliche Entwicklung, südliche Baukörper / Einteilung der Baufelder werden abgelehnt, keine Fortsetzung des Potsdamer Platzes, ästhetische Einwände.

Abwägung

Die Ablehnung des Bebauungskonzepts wurde zur Kenntnis genommen.

Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand sollte durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen Senat und Bezirk abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckspark mit seinen umliegenden Baufeldern.

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.

Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Die öffentliche Parkfläche und die umliegende Bebauung sind Teile eines Gesamtprojekts zur Entwicklung des Areals um das Gleisdreieck, das eine innerstädtische Brachfläche darstellte. Durch die Bebauung des Plangebiets wurde der Charakter der übrigen Bebauung um den Park am Gleisdreieck nicht geändert, sondern die urbane Nutzung einer Brachfläche ermöglicht, auf der ein lebendiges Quartier entstehen soll. Es kann angenommen werden, dass die Entwicklung einer zentral liegenden und gut erschlossenen Brachfläche und die Gestaltung eines neuen Quartiers dem öffentlichen Interesse entsprechen.

Die Einteilung der Baufelder Urbane Mitte entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs. Die südlichen Baukörper sind von der vorhandenen Bebauung umgeben. Sie liegen zwischen der ICE-Trasse im Westen, der STATION im Norden, dem Park des Technikmuseums im Osten sowie dem Park am Gleisdreieck (Skateranlage und ehemaligen Stellwerk) im Süden. Es wird nicht mitten in den Park gebaut. Die neben der Parkanlage vorhandenen privaten Brach- und Freiflächen werden bebaut. Der Vergleich zum Potsdamer Platz ist nicht nachvollziehbar, da der Urbanen Mitte ein anderes Bebauungs- und Nutzungskonzept zu Grunde liegt. Die geplante Bebauung der Urbanen Mitte unterscheidet sich auch in ihrer Höhe von den Hochhäusern um den Potsdamer Platz und grenzt sich dadurch architektonisch ab.

Die ästhetische Bewertung des Projekts ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern eine Frage des persönlichen Geschmacks. Die Gestaltung der Fassaden ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Für die Fassadengestaltung ist die Durchführung eines Architekturwettbewerbs geplant.

1.4.3 Sichtachse

Stellungnahmen: 7

- Gerade das jetzige Blickfeld über die weite und ruhige Landschaft mit den architektonisch einmaligen U-Bahn-Bauten sollte unbedingt erhalten bleiben.
- Durch die enge Randbebauung an allen Seiten mit z.T. viel zu hohen Bauten werden Blickbeziehungen – insbesondere der Blick auf die historischen U-Bahn-Viadukte – verbaut.
- die städtebauliche Wirkung von entfernteren Standpunkten aus prüfen, z.B. vom Askanischen Platz, Potsdamer Straße/ Kurfürstenstraße, Hallesches Ufer.
- freie Sichtachse vom Askanischen Platz bis nach Schöneberg muss gewahrt bleiben.
- Blickfeld vom oberen Bahnsteig im U-Bahnhof Gleisdreieck wird eingeschränkt.

Abwägung

Die Veränderungen des Stadtbildes werden über städtebauliche Simulationen verdeutlicht und überprüft, ggf. wird der städtebauliche Entwurf angepasst. Zur Wahrung der Sichtbeziehungen sieht das Bebauungskonzept eine offene Bauweise vor und vermeidet die Herstellung einer geschlossenen Riegelbebauung. Dadurch soll die Sichtbarkeit der historischen Gleise nach Möglichkeit gewahrt werden. Die Sicht vom oberen Bahnsteig im U-Bahnhof Gleisdreieck wird tatsächlich eingeschränkt. Da es sich jedoch um keinen Aussichtspunkt, sondern einen Verkehrsknotenpunkt handelt, ist diese Einschränkung hinnehmbar.

1.4.4 Nettobauland

Stellungnahmen: 6

- Die Ermittlung der Baufläche ist zu erläutern.

Abwägung

Es wurde geprüft und in der Begründung erläutert, welche Fläche des Baugrundstücks für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO maßgebend ist.

1.4.5 Zu hohe Dichte

Stellungnahmen: 21

- Die hohe Verdichtung wird abgelehnt.
- Die Baumasse ist kritisch zu überprüfen und zu reduzieren.

Stand: 16.08.2017

- Dies würde auch der Wirkung des denkmalgeschützten Bahnhofs "Gleisdreieck " besser Rechnung tragen:
- Das Bauvolumen sollte sich an der begrenzten Aufnahmekapazität der angrenzenden Straßen orientieren.
- Die geplante Bruttogeschossfläche von 115.000 m² übersteigt die vertraglich vereinbarte Bruttogeschossfläche um mehr als 10 %.

Abwägung

Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.

Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Die kritische Bewertung der Dichte wurde zur Kenntnis genommen und in der Abwägung der städtebaulichen Belange berücksichtigt. Dem geplanten Maß der baulichen Nutzung liegt das städtebauliche Ziel zu Grunde, eine attraktive städtische Nutzung mit Gewerbe und Dienstleistungen sowie anderen Nutzungen mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln, die zentrale Lage des Gebiets optimal auszunutzen und die Kreuzung der ÖPNV-Linien städtebaulich zu betonen. Welches Maß der baulichen Nutzung im Plangebiet festgesetzt werden soll, war Gegenstand der planerischen Abwägungsentscheidung.

Erhalt der Gebäudehöhen

Stellungnahmen: 5

- Die Höhe der geplanten Gebäude erscheint angemessen.
- Die "alte" Berliner Traufhöhe (nach Stimmann) ist einer Weltstadt nicht angemessen.
- Hochhäuser werden begrüßt. Berlin braucht mehr Modernität.
- Sie verleihen dem Ort Urbanität und etwas Weltstädtisches.

Abwägung

Die positiven Stellungnahmen zur städtebaulichen Planung wurden zur Kenntnis genommen. Es waren keine Änderungen in der Planung erforderlich.

Reduzierung der Gebäudehöhen

Stellungnahmen: 31

- Bebauung mit mehreren Hochhäusern (5-7) wird sehr kritisch gesehen / wird abgelehnt. Stichworte: keine Abweichung von der Berliner Traufhöhe, Flair des Kreuzberger Kiezes wird genommen, erdrückende Wirkung der Hochhäuser, Forderung von Beschränkungen der Gebäudehöhen, 'horizontale Wohnlandschaft' am Gleisdreieck

Abwägung

Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen.

Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Höhe der Bebauung werden durch das Gesamtkonzept für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie dem städtebaulichen Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien mitbestimmt und entsprechen dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs über die bauliche Ausgestaltung des Plangebiets. Entsprechend den hier verfolgten städtebaulichen Zielen soll auch eine Riegelbebauung vermieden werden, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten und Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume zu gestalten. Die Freiflächen dienen des Weiteren zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung. Zudem wird dadurch das Wachsen der Stadt in der Breite vermieden, das dem umweltpolitischen Ziel widerspricht, die weitere Versiegelung des Außenbereichs zu vermeiden. Die Orientierung der neuen Bebauung an den Wohnquartieren in der näheren Umgebung erscheint städtebaulich nicht sinnvoll, da die Baufelder wegen der unterschiedlichen Nutzungen und Zielsetzungen städtebaulich nicht vergleichbar sind.

Das städtebauliche Konzept wird nicht geändert.

1.5 Denkmalschutz

Stellungnahmen: 60

- Bedenken gegen die Vereinbarkeit der Planung mit dem Denkmalschutz. Stichworte: Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Bauten – Bahnhofsanlage „Gleisdreieck“ als Industriedenkmal – wird eingeschränkt; Ablehnung des bereits erfolgten Abrisses der Stammbahn-Viadukte, Bitte um Stellungnahme des Denkmalschutzes zu dieser Thematik und zur hier geplanten Häufung von Hochhäusern

Abwägung

Die Bedenken zur unzureichenden Berücksichtigung des Denkmalschutzes wurden zur Kenntnis genommen.

Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historisch Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau des S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der "Urbanen Mitte" erfolgt ist. Durch die Planung wird die Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt. Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. In der weiteren planerischen Abwägung wird die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen beachtet und der Entwurf auf Verbesserungen hin geprüft. Das LDA wird in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs einbezogen. Die Stammbahn-Viadukte wurden vom Grundstückseigentümer abgerissen. Die Gründe sind dem Bezirk nicht bekannt. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der Planung berücksichtigt wurde. Des Weiteren wurde ein Gutachten zum Denkmalschutz beauftragt.

1.6 Nutzung

Nutzungskonzept

Stellungnahmen: 5 Zustimmungen, 3 Ablehnungen

- Zustimmung zu einem neuen urbanen Zentrum mit Wohn-/ Geschäftsbebauung, das sich der schönen Metropole würdig erweist.

Stand: 16.08.2017

Abwägung

Die positiven Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

- Ablehnung des Konzepts, Stichworte: neuer sozialer Brennpunkt wird befürchtet (Vergleich mit Gropiusstadt, Alexanderplatz, Potsdamer Platz), neue Nutzungen mit dem Bestand nicht vereinbar, kein neues Zentrum im multizentrischen Berlin erforderlich.

Abwägung

Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Im Plangebiet soll außerhalb der nachrichtlich zu übernehmenden gewidmeten Flächen der U- und S-Bahn ein Kerngebiet festgesetzt werden. Die zulässigen Nutzungen im Kerngebiet werden im weiteren Verfahren genauer definiert und im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Auf Grundlage des Planungsstandes zum Zeitpunkt der Abwägung war im Kerngebiet ein Anteil von ca. 2/3 für Büros, Hotels und Dienstleistungen vorgesehen. Das übrige Drittel sollte durch Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, Kunst- und Kultureinrichtungen genutzt werden. Der Vergleichbarkeit mit der Gropiusstadt wird inhaltlich nicht gefolgt, da die Gropiusstadt und diese Planung weder in der Funktion und geplanten Nutzungen noch von der architektonischen Gestaltung vergleichbar sind. Anders als in der Gropiusstadt soll in der Urbanen Mitte kein Wohngebiet entstehen. Da noch keine konkreten Nutzungen geplant sind, kann im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140ca keine abschließende Prüfung ihrer Auswirkungen auf die Umgebung stattfinden. Die schalltechnische Vereinbarkeit der einzelnen Vorhaben mit den Bestandsnutzungen wird im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren durchgeführt.

Die Entwicklung eines Zentrums im Sinne des Berliner Zentrenkonzepts ist hier nicht vorgesehen.

Umfang der geplanten Nutzung

Stellungnahmen: 3

- Wie viele Menschen sollen in der „Urbanen Mitte“ arbeiten und wohnen?

Abwägung

Im weiteren Planverfahren wird auch die Zahl der Menschen, die in der "Urbanen Mitte" arbeiten können, prognostiziert und in der Begründung dargestellt. Es ist keine Wohnnutzung geplant.

Büros

Stellungnahmen: 8

- Kein Bedarf, Leerstand wird befürchtet. Der Potsdamer Platz in unmittelbarer Nähe hat bereits bedrohlichen Büro-Leerstand, andere Flächen besser geeignet.

Abwägung

Es ist zutreffend, dass vor wenigen Jahren ein Überangebot an Büroflächen in Berlin befürchtet wurde. Die aktuelle Lage ist jedoch weit von einem Überangebot an Büroflächen entfernt. In allen deutschen Großstädten ist der Leerstand von Büroräumen zurückgegangen, in Berlin ist diese Entwicklung aufgrund der zunehmenden Attraktivität der Metropole besonders deutlich zu beobachten. Branchenvertreter sehen den Leerstand zurzeit zwischen 3 und 6% mit laufendem Rückgang, nach aktuellen Untersuchungen ist eine Unterversorgung zu erwarten, die gravierende Nachteile auf die Entwicklung des Markts für Büroflächen nach sich zieht. Nach dem aktuellen Stand ist für die nächsten Jahre von einem hohen Bedarf an zusätzlichen Büroflächen auszugehen.

Stand: 16.08.2017

Beherbergung / Hotel

Stellungnahmen: 1

- Kein Bedarf an neuen Hotels

Abwägung

Der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, auch bei den Übernachtungszahlen, so dass ein weiterer Bedarf an Hotels gesehen wird. Die zentrale Lage in Berlin und an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung als Hotelstandort.

Einzelhandel

Stellungnahmen: 4 begrüßen, 1 kein Bedarf

- Zu begrüßen ist mehr Einkaufsfläche, auch für den täglichen Bedarf

Abwägung

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen und im Bebauungsplan bei der Festsetzung zulässiger Nutzungen berücksichtigt.

Kein Bedarf an neuem Einzelhandel

Abwägung

Es wurde berücksichtigt, dass das Plangebiet jeweils nur ca. 600 m Luftlinie vom Ortsteilzentrum Potsdamer Straße sowie vom Zentrumsbereichskern Potsdamer-/ Leipziger Platz entfernt liegt und sich die Kerneinzugsbereiche von Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet mit denen der genannten städtischen Zentren deutlich überschneiden würden. Die Zulässigkeit von Einzelhandel wird in einem Einzelhandelsgutachten geprüft und im Bebauungsplan festgesetzt.

Das eingeholte Einzelhandelsgutachten bestätigt, dass Bedarf nach neuem Einzelhandelsangebot in der Umgebung besteht.

Kultur

Stellungnahmen: 1

- Faktisch sind die bereits in der näheren Umgebung ausreichend vorhandenen kulturellen Angebote mehr als ausreichend.

Abwägung

Die Nachbarschaft unterschiedlicher Kultur- und Veranstaltungsangebote beinhaltet nicht zwangsläufig Konflikte. Die unterschiedlichen Nutzungen im Umfeld der Urbanen Mitte machen den Ort spannend und attraktiv.

Es kann nicht nachvollzogen werden, dass kulturelle Angebote als unnötig angesehen werden. Gerade in diesem Bereich wird ein breites Netz vielfältiger Angebote im Bezirk angestrebt, die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind.

Wohnen

Stellungnahmen: 1 zur nachfolgenden Stellungnahme, 7 zum Thema bezahlbarer Wohnraum

- Wohnen kann aufgrund der Lage und Rahmenbedingungen (vor allem Lärm) nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Stand: 16.08.2017

Abwägung

Die Einschätzung wird geteilt. Es ist keine Wohnnutzung geplant.

Wunsch nach bezahlbarem Wohnraum

Abwägung

Eine Wohnnutzung der Urbanen Mitte ist nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO im Kerngebiet nur ausnahmsweise zulässig und im Übrigen nach dem aktuellen Bebauungskonzept nicht vorgesehen, da dem die Lärmbelastung des Gebiets entgegensteht: Das Plangebiet eignet sich aufgrund der hohen Lärm- und Erschütterungsbelastung nur sehr eingeschränkt als Wohnstandort. Zur Klärung der Schallsituation wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Im Ergebnis bestätigten die Untersuchungen, dass auf dem Gebiet der Urbanen Mitte durch die vorhandenen U-Bahnlinien sowie der geplante neue S21 zum Teil Lärm- und Erschütterungsimmissionen zu erwarten sind. Bei gewerblichen Nutzungen können diese Einschränkungen durch bauliche Maßnahmen ausgeglichen werden. Für die Wohnnutzung erscheint dieser Ausgleich nicht möglich, da das Wohnen höhere Anforderungen an seine Umgebung stellt. Eine Wohnnutzung ist nicht geplant.

Verödung, Sicherheitsbedenken

Stellungnahmen: 9

- Stichworte: Sicherheitsbedenken, Verödung nach Geschäftsschluss befürchtet, Gefahr der Verwahrlosung und Kleinkriminalität, der/ das neue Brennpunkt/ Problemviertel

Abwägung

Die Anregungen wurden zur Kenntnis genommen und im Bebauungsplan - soweit möglich - berücksichtigt.

Für die Gestaltung der Wege und Zugänge zum Bahnhof wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet. Die Ausgestaltung der Freiräume erfolgt durch den Bauherrn in Abstimmung mit dem Bezirk. Zum einen wird das Plangebiet allein durch die Lage am U-Bahnhof (U1, U2) und geplanten S-Bahnhof (S 21) und seiner Wegebeziehungen zum Park am Gleisdreieck wahrscheinlich immer belebt sein. Zum anderen sollen durch die gastronomische und kulturelle Nutzung der Erdgeschosszonen Angebote geschaffen werden, die unabhängig von den Arbeitszeiten in den Büros sind und auch abends und am Wochenende genutzt werden, so dass hier ein vitales Quartier mit vielfältigen Nutzungen entstehen kann. Die Beispiele früherer Großbauprojekte sind mit der Planung für die "Urbanen Mitte" nicht vergleichbar. Hier wird keine Großsiedlung des sozialen Wohnungsbaus geplant, sondern ein Kerngebiet mit z.B. gastronomischen und kulturellen Nutzungen im Erdgeschoss und Büronutzungen in den Obergeschossen.

Nutzen für die ansässige Bevölkerung

Stellungnahmen: 2

- Stichworte: Kein Nutzen für die Bewohner der angrenzenden Bezirke, „Touristen-Markplatz“, Steigerung der Mieten im Umkreis, Gentrifizierung

Abwägung

Durch den Bau der "Urbanen Mitte" wird das Umfeld eines wichtigen und stark frequentierten Umsteigepunktes städtebaulich aufgewertet und sicherer. Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Handelsbetrieben die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, die der Öffentlichkeit zugutekommen und damit auch den Bewohnern nutzen. Durch den Bau der "Urbanen Mitte" wird das Bahnhofsumfeld städtebaulich aufgewertet und sicherer. Es ist davon auszugehen, dass das Plangebiet sowohl von Anwohnern, Parkbesuchern, Berufstätigen in den Büros, ÖPNV-Nutzern und auch Touristen genutzt wird.

Stand: 16.08.2017

wird. Der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, auch bei den Übernachtungszahlen, so dass ein weiterer Bedarf an Hotels gesehen wird. Die zentrale Lage in Berlin und an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung als Hotelstandort. Die Befürchtung, dass die Mieten aufgrund der Attraktivität der Wohnlage steigen würden, wird zur Kenntnis genommen. Dies ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Im Übrigen ist für die Urbane Mitte keine Wohnnutzung geplant.

1.7 Verkehr

1.7.1 Verkehrssituation im Umfeld / Verkehrskonzept und –prognose

Stellungnahmen: 58

- Probleme des fließenden Verkehrs: Berufsverkehr, Verkehr während Veranstaltungen und Messen in der STATION Berlin, Anlieferverkehr.
- Verkehrskonzept wird gefordert, die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes zur Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs – v.a. während der Bauarbeiten – bezweifelt wird.
- Verkehrsprognose ist zu erstellen, die das Pendleraufkommen und die Besucher prognostiziert und ihre Auswirkungen auf den Verkehr bewertet

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.

Die Anregungen zum Untersuchungsumfang wurden zur Kenntnis genommen.

Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen einen stabilen und leistungsfähigen Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt. Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen werden geprüft.

Im Rahmen des weiteren Verfahrens wurde ein schlüssiges Verkehrskonzept entwickelt und mit den entsprechenden Behörden/ Fachverwaltungen abgestimmt.

1.7.2 Trebbiner Straße

Stellungnahmen: 11

- Im Werkstattverfahren war eine Verlängerung der Trebbiner Straße zur Erschließung der südlichen Baufelder Thema. Die Trebbiner Straße liegt aber nun außerhalb der Grenzen des B-Planes. Das Plangebiet ist anzupassen.

Abwägung

Es wird davon ausgegangen, dass die zweite Anbindung des Plangebiets über die Trebbiner Straße erforderlich ist und der Geltungsbereich im Rahmen des weiteren Planverfahrens um die erforderliche Fläche erweitert wird. Die Verlängerung der Trebbiner Straße und die Herstellung einer neuen Zufahrt werden umgesetzt.

Die Anregungen zum Untersuchungsumfang wurden zur Kenntnis genommen.

Stand: 16.08.2017

- Ist es denkbar, dass die komplette Bauabwicklung durch die nicht bewohnte Trebbiner Straße erfolgen könnte?

Abwägung

Der Vorschlag wurde im Rahmen der weiteren Projektentwicklung geprüft. Dabei ist zu bedenken, dass wahrscheinlich nicht alle Gebäude auf einmal gebaut werden und dass an der Trebbiner Straße auch der Eingang des Deutschen Technikmuseums liegt. Die Bauabwicklung ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans, die Auswirkungen während der Bauphase werden aber im Umweltbericht bewertet.

1.7.3 Modal- Split

Stellungnahmen: 25

- Es wird bezweifelt, dass der überwiegende Teil der künftigen Nutzer ausschließlich den ÖPNV nutzen wird. Dies wird durch den derzeitigen Modal Split auch nicht bestätigt.

Abwägung

Die Annahmen zum Modal-Split wurden mit den entsprechenden Behörden/ Fachverwaltungen abgestimmt.

1.7.4 Sicherheit

Stellungnahmen: 31

- Die Sicherheit der Anwohner, Radfahrer und Kinder muss gewährleistet werden.
- Dauerhaft den Zugang von Rettungsfahrzeugen und den Brandschutz gewährleisten.

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert.

1.7.5 Parken / Stellplatzsituation

Bestandssituation

Stellungnahmen: 31

- Angespannte Parkplatzsituation zu berücksichtigen.
- Zusätzlicher Bedarf durch das Bauvorhaben ist zu prüfen.

Abwägung

Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Parkplatzsituation im Umfeld angespannt ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum gibt.

Stand: 16.08.2017

Fußgänger- / Radverkehr

Stellungnahmen: 47

- Auszubauen und zu sichern sind insbesondere: der Übergang von Ost- in den Westpark/ Fahrradfernweg Berlin-Leipzig, nördlicher und östlicher Zugang zum Park, direkte Wegeverbindung vom U-Bahnhof zum Park.

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem auch der Fußgänger- und Radverkehr behandelt wird. Das Konzept sieht unter anderem den Ausbau der vorhandenen Radwege und der Radwege auf den vorhandenen Straßen vor. Es ist nicht geplant, die Radwege enger zu gestalten.

Es ist ein Ziel des Bebauungsplans, die vorhanden Verbindung zwischen Ost- und Westpark sowie den Fernradweg Berlin-Leipzig planungsrechtlich zu sichern. Eine Änderung seines Verlaufs des Radwegs ist nicht geplant. Das für das Baugebiet erarbeitete Konzept für den Fuß- und Radverkehr trägt der hohen Auslastung dieser Wegeverbindung Rechnung und sieht seinen Ausbau vor. Eine Verbesserung der Wegeverbindung zwischen dem U-Bahnhof und dem Park wird umgesetzt. Es wird angestrebt, auf der westlichen Seite des Bahnhofs Gleisdreieck einen zusätzlichen Zugang zu schaffen, über den der Park dann noch besser erreicht werden kann. Eine Verengung der vorhandenen Zuwegungen ist nicht geplant.

1.8 Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

1.8.1 Parkübernutzung

Stellungnahmen: 40

- Stichworte: Übernutzung des Parks durch Anstieg der Besucher, vor allem zur Mittagszeit; Vermüllung des Parks, Überbeanspruchung der Grünflächen

Abwägung

Im Rahmen der weiteren Planung wurde prognostiziert, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Park am Gleisdreieck haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Übernutzung des Parks und einer damit einhergehenden Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.

Die Befürchtung, der Park werde durch die Menschen überrannt, die in den geplanten Gewerbeeinheiten arbeiten, wird nicht geteilt. Die Nutzung des Parks durch die Beschäftigten der Urbanen Mitte wird sich auf die Mittagszeit an den Werktagen beschränken und ist damit zeitlich eingeschränkt. Für die Erholungszwecke wird der Park dagegen hauptsächlich an den Wochenenden und abends genutzt. Die zusätzlichen Nutzungen beeinträchtigen damit nicht die Erholungsnutzung. Zudem werden mit der neuen Bebauung neue Aufenthaltsflächen geschaffen, die einen Teil der Parknutzungen aufnehmen können.

Die Müllentsorgung im Park ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

1.8.2 Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität

Stellungnahmen: 99

- Beeinträchtigung der Erholungs- und Freiraumqualität.
- Erdrückung und Verkleinerung des Parks, auch durch die geplante S21.

Abwägung

Im Rahmen der weiteren Planung wurde untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Park am Gleisdreieck haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.

Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Brach- und Freiflächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Das Baufeld der "Urbanen Mitte" und die für die S21 vorgehaltene Fläche sind nicht Bestandteil des Parks am Gleisdreieck. Daher wird die rechtlich gesicherte Parkfläche weder durch die Urbane Mitte noch durch die neue S21 reduziert. Die Beziehung zwischen dem Park und dem U-Bahnhof soll sich durch die geplante Bebauung der Urbanen Mitte verbessern, indem die Erschließung und die Wege zwischen dem Park und dem Bahnhof ausgebaut werden.

1.8.3 Verschattung

Stellungnahmen: 64

- Die Verschattung des Westparks (in den Vormittagsstunden) durch die Hochhäuser sowie negative Auswirkungen auf Naherholungs- und Aufenthaltsqualität sowie auf die Vegetation wird befürchtet; Verschattungsstudie wird gefordert.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Verschattung wurde eine Besonnungs-/ Verschattungsstudie beauftragt, in der der Schattenwurf zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten dargestellt wird. Auf dieser Grundlage wurden die Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck beurteilt. Das Gutachten zeigt, dass die Verschattung sich auf einen Bereich des Westparks beschränkt, der unmittelbar an die Hochhäuser angrenzt, und die überwiegende Fläche des Westparks durch die Verschattung nicht beeinflusst wird. Der Schattenwurf beschränkt sich zudem aufgrund der Lage der Hochhäuser auf die Vormittagsstunden. Die Auswirkungen auf den Westpark können daher wegen Geringfügigkeit hingenommen werden.

Untersucht wurde auch die Beschattung der in der Umgebung vorhandenen Gebäude. Nach dem Gutachten wird die Besonnung der Bestandsgebäude nur geringfügig verändert, für einen großen Teil der Gebäude wird die Besonnungsdauer am 17. Januar nicht verändert. Die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung der Bestandsgebäude sind damit geringfügig und sind hinzunehmen.

1.9 Auswirkungen auf die Umwelt

Lapro / StEP Klima

Stellungnahmen: 33

- Warum wird eine Planung weiterverfolgt, die die Ziele mehrerer landschaftsplanerischer Teilpläne (Umwelt, Biotop/ Artenschutz, Landschaft, Klima) nicht berücksichtigt?
- Der StEP Klima wird unzureichend berücksichtigt.
- Die im Umweltbericht dargestellten Beeinträchtigungen werden abgelehnt.

Abwägung

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Im weiteren Verfahren wird geprüft, inwieweit die Ziele des Landschaftsprogramms berücksichtigt werden.

Die Auswirkungen der geplanten Bebauung wurden im Umweltbericht analysiert, geprüft, dargestellt und entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen.

Versiegelung

Stellungnahmen: 5

- Auswirkungen der Versiegelung der Flächen wird befürchtet.

Abwägung

Die Versiegelung des Plangebiets ist tatsächlich hoch. Im weiteren Verfahren wurden im Umweltbericht Maßnahmen zum planexternen Ausgleich der Versiegelung benannt, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

1.10 Lärm

Gewerbelärm

Stellungnahmen: 2

- Lärmbelästigung durch Nutzungen in der Urbanen Mitte prüfen / verträglich gestalten.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den durch die Planung verursachten Gewerbelärm prognostiziert. Die Lärmbelastung der Umgebung durch die gewerblichen Nutzungen innerhalb des Plangebiets konnte das Gutachten nicht untersuchen, da noch keine konkreten Planungen für die Nutzung vorliegen. Die Verträglichkeitsprüfung der gewerblichen Nutzungen innerhalb der Urbanen Mitte wird auf die Baugenehmigungsverfahren verlagert.

Verkehrslärm

Stellungnahmen: 33

- Zunahme des Verkehrslärms auf den die Urbane Mitte erschließenden, schon vorbelasteten Straßen, sowohl für die Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Projekts, soll bewertet werden: Die Lärmbelästigung der Anwohner liegt bereits durch das Tempelhofer Ufer im gesundheitsschädlichen Bereich, Schutzmaßnahmen werden gefordert, Lärmbelästigung durch die Baustelle, Lärmbelastung durch die geplante S21

Abwägung

Zur Klärung des Themas Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den Verkehrslärm im Umfeld und seine durch die Planung verursachte prognostizierte Zunahme beinhaltet. Das Gutachten stellt keine unzumutbare Lärmbelastung durch die Erhöhung des An- und Abfahrtsverkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind an einigen der untersuchten Immissionsorten bereits im Bestand überschritten. Die Erhöhung des Beurteilungspegels durch die Nutzungen des Plangebiets liegt jedoch unter 3 dB(A), so dass die Voraussetzungen der Nr. 7.4 der TA Lärm nicht erfüllt sind. Der Verkehrslärm ist damit zumutbar, Schallschutzmaßnahmen nach Nr. 7.4 TA Lärm sind nicht erforderlich.

Der Umgang mit dem Lärm während der Bauphase wird im Umweltbericht bewertet.

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.

1.11 Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide)

Stellungnahmen: 37

- Mit welchem Anstieg der Feinstaubbelastung ist durch die jahrelangen Bautätigkeiten / den Baustellenverkehr z.B. in der Schöneberger und Luckenwalder Straße zu rechnen?

Stand: 16.08.2017

- Es sind geeignete Messungen und Regelungen zur Einhaltung der Grenzwerte vorzunehmen.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide) wurde ein Luftschadstoffgutachten erstellt. Die Untersuchung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Plangebiets noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden nicht überschritten.

Eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwerts für eines der Schadstoffe konnte nur für die westlichen Fassaden von zwei geplanten Gebäuden nicht ausgeschlossen werden. Diese Schadstoffbelastung wird durch die Festsetzung des Bebauungsplans zur erforderlichen Belüftung der betroffenen Aufenthaltsräume ausgeglichen. Die mögliche Überschreitung der Schadstoffbelastung an der westlichen Fassade der Schöneberger Str. 16 wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert.

Die Immissionsbelastung ist damit zumutbar und ist hinzunehmen. Im Übrigen wird auf die planerische Abwägung in der Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

Die Auswirkungen während der Bauphase werden im Umweltbericht bewertet.

1.12 Mikroklima

Stellungnahmen: 21

- Die Ausrichtung des Parks sollte ursprünglich das Mikroklima der Stadtmitte positiv beeinflussen. Die Planung für die Urbane Mitte wird das Mikroklima negativ beeinflussen.
- Auswirkungen der Hochhäuser auf das Mikroklima darstellen (Windentwicklung, Wärmespeicherung, Schattenwurf).
- Die Bebauung in der vorgesehenen Höhe und Breite verengt die dringend benötigte Belüftungsschneise für das Zentrum Berlins (Potsdamer Platz und Brandenburger Tor).

Abwägung

Zur Klärung des Themas „Folgen für das Mikroklima“ wurde eine Klimaanalyse erstellt, die u.a. Aussagen zu Auswirkungen auf vorhandene Kaltluftschneisen beinhaltet. Das Gutachten stellte fest, dass die klimatischen Auswirkungen des Bauprojekts sich im Wesentlichen auf das Plangebiet beschränken. Die Auswirkungen auf die nähere Umgebung werden als mäßig eingestuft, eine Beeinträchtigung von weiträumigeren Strömungssystemen im übrigen Stadtgebiet ist nicht zu erwarten. Die Frischluftschneise zwischen dem grünen Süden und dem Tiergarten wird somit nicht eingeschränkt. Die im Gutachten festgestellten mikroklimatischen Auswirkungen für das Plangebiet und die nähere Umgebung sind daher hinzunehmen.

Die Ergebnisse des Gutachtens werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

1.13 Wind

Stellungnahmen: 19

- Hochhäuser, die weit über das mittlere Dachniveau einer Stadt hinausragen, können unter Umständen das (stärkere) Windfeld aus höheren Luftschichten ablenken und am Fuß des Gebäudes heftige Böen und Verwirbelungen hervorrufen.
- Das Gelände um die Hochhausbauten wird unwirtlich, der Aufenthalt ungemütlich = keine Aufenthaltsqualität.

Abwägung

Die Auswirkungen der Planung auf die Windentwicklung wurden bei der Planung berücksichtigt. Zur Veränderung der Windverhältnisse im Bereich der Hochhäuser wurde ein Gutachten eingeholt, das die Windentwicklung zwischen den geplanten Häusern und in der Umgebung simuliert und bewertet. Das Gutachten stellte fest, dass auf dem größeren Teil der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt werden. Dabei werden die Windkomfortkriterien nur im westlichen Bereich des Plangebiets überschritten und im Süden und Osten weitestgehend eingehalten. Eine Gefahr oder beschränktes Risiko auf Fußgängerniveau wird sowohl für das Plangebiet als auch für die Umgebung verneint. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse damit durch die Planung gewährleistet sind. Zudem werden Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Windsituation, insbesondere durch die Begrünung der Freiflächen, vorgeschlagen.

Die geplanten Bauten verursachen damit kein ungesundes Windfeld. Die zu erwartenden Einschränkungen der Aufenthaltsqualität sind geringfügig und werden im Übrigen durch Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen verringert.

Die Ergebnisse des Gutachtens wurden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

1.14 Monitoring

Stellungnahmen: 4

- Es wird um Mitteilung gebeten, ob und wie die in den Bereichen der Umweltbelastung Überwachungen geplant sind. (Monitoring lt. Umweltbericht)

Abwägung

Der Umweltbericht wurde im weiteren Verfahren konkretisiert und hat weitergehende Aussagen zum ggf. erforderlichen Monitoring getroffen.

1.15 Eingriff / Ausgleich

Stellungnahmen: 34

- Wie wird mit den im Bebauungsplan aufgeführten Umwelt- und Klimabelastungen, z.B. durch Versiegelung, umgegangen?
- Verkleinerung der Ausgleichsflächen für den Potsdamer Platz wird befürchtet.

Abwägung

Im Rahmen des Umweltberichts wurde geprüft, ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff vorliegt und welcher Ausgleich ggf. erforderlich ist. Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werden überwiegend planextern umgesetzt, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

Vor Beschluss des Bebauungsplans muss der Ausgleich gesichert sein. Das wird über Festsetzungen im Bebauungsplan oder über einen städtebaulichen Vertrag geregelt.

Durch den Bebauungsplan "Urbane Mitte" wird die Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz nicht verkleinert, da die Fläche im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 als Baufläche für die Urbane Mitte vorgesehen wurde.

1.16 Bürgerbeteiligung

Bisherige Bürgerbeteiligung

Stellungnahmen: 23

- Fragen zur bisherigen Bürgerbeteiligung: wer war beteiligt? Wie wurden die beteiligten Bürger ausgewählt?
- Die bisherige Bürgerbeteiligung war unzureichend.

Abwägung

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.

Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieckpark), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.

Das Ergebnis dieses Verfahrens, das sogenannte Konsenskonzept, bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Zur Transparenz des Verfahrens wurde außerdem über eine Projekt-Internetseite laufend über den Stand des Projektes informiert. Auch die Wettbewerbsergebnisse wurden öffentlich ausgestellt.

Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.

Thema Hochhäuser im Werkstattverfahren

Stellungnahmen: 39

Im Werkstattverfahren wurde die Option eines einzigen Hochhauses sehr kontrovers diskutiert. Der Wettbewerb sowie der Bebauungsplan sehen nun 5-7 Hochhäuser vor. Warum wurden die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsensplans nicht in die Wettbewerbsausschreibung übernommen?

Abwägung

Die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsenskonzepts waren Grundlage für die Wettbewerbsausschreibung. Weder im Konsenskonzept, noch in der Wettbewerbsauslobung gibt es ein Hochhausgebot. Im Konsenskonzept heißt es dazu: "Hochpunkt/-e können Höhen von 60-90 m haben unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und sind überall denkbar."

Auch seitens des Auslobers und seitens des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg gab es keine Vorgabe zu möglichen Hochhäusern. Es stand den Wettbewerbsteilnehmern völlig frei, auf Hochhäuser zu verzichten oder zu Gunsten von größeren Freiflächen im Inneren der Stadt hoch zu bauen.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse aus dem Werkstattverfahren im Februar 2015 wurde keine Anzahl von Hochhäusern genannt. Die Wettbewerbsergebnisse zeigen unterschiedliche Bebauungen, von Entwürfen ohne Hochhäuser, Entwürfe mit einem Hochhaus, bis hin zu Entwürfen mit mehr als 15 Hochhäusern. Die unabhängige Jury hat sich unter Abwägung der Vor- und Nachteile für die Bebauung mit 5-7 Hochhäusern entschieden.

Stand: 16.08.2017

Konsenskonzept

Stellungnahmen: 18

- Kritik am Begriff des "Konsenskonzepts":
 - zwischen den Beteiligten des Werkstattverfahrens wurde keine Einigung erzielt,
 - die bauliche Nutzung des Areals wurde vor 10 Jahren bereits ausgehandelt, keine Entscheidung war möglich.

Abwägung

Die Kritik am "Konsenskonzept" wurde zur Kenntnis genommen.

Transparentes Verfahren

Stellungnahmen: 28

- Gefordert wird transparentes Verfahren und Beteiligung der Öffentlichkeit.
- Veröffentlichung der Fachgutachten, inkl. des Verkehrskonzepts, in einer öffentlichen Veranstaltung wird gefordert.

Abwägung

Nach dem gesetzlich geregelten Verfahren wird die Öffentlichkeit im Bebauungsplanverfahren zweimal beteiligt: im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB (ist bereits erfolgt) und im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB. Alle notwendigen und zu erstellenden Fachgutachten werden während der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt und sind für alle Bürger einsehbar. In welchem Rahmen öffentliche Veranstaltungen durchgeführt werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt.

Planungsprämissen

Stellungnahmen: 25

- Gewinnmaximierung darf nicht zentrale Planungsmaxime sein
- Die Interessen der Bürger und der Stadt dürfen der Profitmaximierung des Investors nicht untergeordnet werden.

Abwägung

Es ist nicht zutreffend, dass die Gewinnmaximierung der vorrangige Grund für die Bebauung ist. Es ist richtig, dass der heutige Eigentümer eine möglichst optimale Ausnutzung des Grundstücks anstrebt. Das Interesse der Allgemeinheit an der Gestaltung einer lebenswerten urbanen Umwelt wird dabei berücksichtigt. Das Baufeld soll in Abstimmung mit dem Land Berlin (vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entsprechend der Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck bebaut und genutzt werden. Das Planungsziel für die "Urbane Mitte" ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Planungsziel soll planungsrechtlich umgesetzt werden.

Ergebnis der Auswertung

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

Stand: 16.08.2017

Fachgutachten

Insgesamt wurden im Ergebnis der Bürgerstellungnahmen 8 Fachgutachten erstellt.

Für den Bebauungsplan

Einzelhandelsgutachten, Belichtungsgutachten, Verkehrsgutachten, Schallgutachten, Erschütterungsgutachten, Klimatisches Gutachten, Gutachten zum Windkomfort, Gutachten zu Luftschadstoffen

Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

Die Geschossfläche von 119.000 m² wurde nicht geändert. Daraus abgeleitet wurde die GFZ, insbesondere unter Berücksichtigung der planfestgestellten Flächen, mit einer Höhe von 4,4 ermittelt. Das ist eine höhere GFZ als in der Begründung zum Vorentwurf benannt wurde. Die Benennung im Vorentwurf beruhte auf den Zielen aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag 2005.

Die Gebäudehöhen wurden dahingehend geändert, dass im Vergleich zum Vorentwurf die Türme 1-3 deutlich höher geworden sind, während die Türme 4-7 niedriger als im Vorentwurf sind. Das entspricht der Forderung, mit niedrigeren Gebäudehöhen einen Übergang in den südlich anschließenden Park zu schaffen. Die Masterplanung und die Ergebnisse aus den Fachgutachten wurden in zeichnerische und textliche Festsetzungen umgesetzt.

Konkretisierung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:

Planerische Vorgeschichte

Die Ausführungen zum Konsenskonzept wurden überprüft.

Planungsrecht

Die Einstufung des Plangebiets als Innen- und Außenbereich gemäß §§ 34, 35 BauGB wurde überprüft und entsprechend angepasst.

Ergebnisse aus den Fachgutachten

Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten in der Planung

Städtebau

Als Grundlage für den Bebauungsplan wurde der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst bestimmt.

Die Gebäudehöhen wurden überprüft. Anpassung des städtebaulichen Entwurfs - Konzentration der Gebäudehöhen im Norden des Plangebiets; nördlich und südlich der U1

Verbesserung der Integration der südlichen Baukörper an der Schnittstelle zum Park Städtebauliche Simulationen zur Überprüfung der Veränderungen im Stadtbild, von Blickbeziehungen und Sichtachsen

Denkmalschutz

Stärkere Beachtung der Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen

Freiflächen

Entwicklung eines attraktiven Freiraumkonzepts

Nutzung

Bestimmung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet

Der zulässige Umfang des Einzelhandels und seine Einschränkungen wurden und werden im weiteren Verfahren geprüft und abgewogen.

Maß der baulichen Nutzung

Bestimmung der Fläche des Baugrundstücks, die für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO maßgebend ist. Ermittlung der zulässigen GFZ, Abgleich mit den Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 (GFZ 3,5)

Verkehr

(Fachgutachten)

Erschließung

Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit der Flächen. Schaffung neuer und sicherer Zugänge zum U-Bahnhof.

Planfeststellung

Abstimmung mit der Deutschen Bahn und der zuständigen Senatsverwaltung zur Planung der S21; Berücksichtigung in der Planung

Auswirkungen

Prognose zu den Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität der Anwohner

Prognose zu den Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck (z.B. Park- und Erholungsqualität)

Umweltbericht

Konkretisierung des Kapitels Eingriff / Ausgleich und Benennung von erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen

Überarbeitung ggf. erforderliches Monitoring

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		1 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN	
1	132	Im Flächennutzungsplan ist keine Bebauung mit M2 westlich der Bahn (U2) und südlich der Bahn (U1) ausgewiesen.	<p><i>Der FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 28. Januar 2016 (ABl. S. 296), stellt für das westliche Plangebiet in symbolischer Breite Bahnfläche dar, das östliche und südliche Plangebiet ist als gemischte Baufläche M2 (GFZ > 1,5) dargestellt.</i></p> <p><i>Das Plangebiet liegt außerhalb der im FNP mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren.</i></p> <p><i>Abgrenzung gemischte Baufläche und Bahnfläche</i></p> <p><i>Im FNP sind die Darstellungen und Abgrenzung der Flächen generalisiert und die Bahnsignaturen symbolisch verortet. Der Bebauungsplan entspricht diesen Abgrenzungen.</i></p> <p>Die genannten Punkte werden in der weiteren Planung berücksichtigt.</p>
			<p>Fazit:</p> <p>Es wurden folgende Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Einzelhandelsgutachten <p>Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung mit der DB und der zuständigen Senatsverwaltung zur Planung der S21 <p>Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.</p>
		2 STÄDTEBAULICHER RAHMENVERTRAG ZUM GLEISDREIECK (2005)	
2	45, 49, 77	<p>Es ist darzustellen, weshalb bereits im städtebaulichen Vertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 und somit eine extremhohe bauliche Dichte vertraglich festgeschrieben wurde.</p> <p>Die Ermittlung der Baufläche ist zu erläutern. Diese scheint zu hoch angesetzt. Für die Ermittlung der tatsächlich zur Verfügung stehenden bebaubaren Flächen ist der Fahrrad- und Verbindungsweg, die freizuhaltende Sichtachse Askanischer Platz - Dennewitzplatz, Erschließungsflächen sowie die Rettungsplätze der Bahn mit Zuwegungen abzuziehen. Eine Reduzierung der Baufläche führt unweiger-</p>	<p>Ziel des städtebaulichen Rahmenvertrags sowie des Bebauungsplans VI-140ca ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.</p> <p>Die Vereinbarung der GFZ erfolgte vor dem folgenden Hintergrund: Gegenstand des städtebaulichen Rahmenvertrages von 2005 war die Entwicklung des gesamten Areals der ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhöfe. Das Vertragsgebiet umfasste die Fläche zwischen der Yorckstraße im Süden, der Möckernstraße im Osten, dem Tempelhofer Ufer und der Luckenwalder Straße</p>

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>lich zu einer geringeren BGF.</p> <p>Bei der Berechnung der Nettobaufläche sind viel zu viele Verkehrs- und Erschließungsflächen als Bauflächen deklariert worden.</p> <p>Die Bebauungsdichte sollte deutlich reduziert werden. Max. GFZ 3,0, jedoch bezogen auf eine Nettobaufläche von ca. 20.000 m².</p>	<p>ausschließlich des Deutschen Technikmuseums in Norden und der Flottwellstraße sowie der Dennewitzstraße im Westen. Das Areal war zum damaligen Zeitpunkt überwiegend für Bahnzwecke gewidmet, es wurde seit langer Zeit nicht mehr genutzt und lag brach. Mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag wurden die Voraussetzungen für die Entwicklung des Gebiets Gleisdreieck, hier Parkanlage und Baufelder, geschaffen. Als Zielsetzung wurde die Entwicklung der Fläche einerseits als eine öffentliche Parkanlage und andererseits als attraktive städtische Nutzung mit insbesondere Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen sowie die Sicherung des Standorts des Deutschen Technikmuseums formuliert. Dabei wurden von dem circa 58,8 ha großen Vertragsgebiet circa 12,6 ha für Bebauung – davon circa 4,3 ha für die Urbane Mitte – und circa 30,0 ha als öffentliche Park- und Freiflächen vorgesehen. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag nimmt die Bebauung also nur rund ein Fünftel des gesamten Vertragsgebiets ein. Auf den Bauflächen sollen nach den Zielen des städtebaulichen Rahmenvertrags ein attraktiver Nutzungsmix mit insbesondere Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen entstehen sowie die zentrale Lage des Gebiets an einem Umsteigepunkt zwischen mehreren ÖPNV-Linien ausgenutzt werden. Speziell für das Baufeld „Urbane Mitte“ ist im Rahmenvertrag eine bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz vorgesehen. Die starke Einschränkung der für die Bebauung zur Verfügung stehenden Fläche wurde durch die Vereinbarung des zulässigen Nutzungsmaßes ausgeglichen.</p> <p>Die Vereinbarungen des Rahmenvertrages gehen also über die Entwicklung der Urbanen Mitte Berlin hinaus und haben die Realisierung des Gesamtkonzepts für das Areal am Gleisdreieck im Blick.</p> <p>In der Stellungnahme wird richtig dargestellt, dass im städtebaulichen Rahmenvertrag für die Urbane Mitte eine GFZ von 3,5 vereinbart wurde. Dieser Vereinbarung liegen folgende Überlegungen zu Grunde: Als Bruttobauland wird in dem städtebaulichen Rahmenvertrag die damals unvermessene Grundstücksgröße von 43.000m², als Nettobauland eine Fläche von 34.000m² genannt. Für die Berechnung des Nettobaulandes wurden pauschal 20% für die Flächen abgezogen, die der Erschließung dienen oder für die Bahnzwecke gewidmet und damit der Bebauung entzogen sind. Der pauschale Abzug von 20% wurde auch für die Baufelder „Möckernkiez“ und „Flottwellpromenade“ angesetzt, obwohl die Bebaubarkeit dieser Baufelder nicht durch Bahnflächen eingeschränkt ist.</p>

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Die bauliche Ausnutzung des Baulandes wird im weiteren Verfahren mit der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt.
3	77	Der städtebauliche Vertrag ist keine Begründung für eine fehlerhafte Abwägung. Es bedarf einer Neuinterpretation der Nettobaufläche. In dieser Form ist der Bebauungsplan abzulehnen. Er wird einer rechtlichen Prüfung vermutlich nicht standhalten.	Der städtebauliche Rahmenvertrag von 2005 schaffte die Voraussetzungen für die Entwicklung des Gesamtareals am Gleisdreieck. Durch die geplante bauliche Verdichtung eines Teils des Vertragsgebiets wurde die Freihaltung des größeren Teils und die Errichtung eines öffentlichen Parks ermöglicht (siehe Nr. 2). Bei der Bewertung der Nettobaufläche darf daher das Gesamtprojekt mit der Schaffung von großzügigen Freiflächen nicht unberücksichtigt bleiben. Die bauliche Ausnutzung des Baulandes wird im weiteren Verfahren mit der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt.
4	81	<p>In der Begründung zum Bebauungsplan heißt es:</p> <p><i>Im städtebaulichen Rahmenvertrag vom 27.09.2005 wurde vereinbart, welches Nutzungsmaß im Baufeld Urbane Mitte angestrebt wird. Danach wurde eine GFZ von 3,5 bezogen auf ein Nettobauland von 34.000 qm und damit eine BGF von 119.000 qm vorgesehen.</i></p> <p>Diese Aussage ist falsch. Diese Zahlen stehen nicht im städtebaulichen Vertrag. Im städtebaulichen Vertrag steht nicht, dass es im Bau- feld Urbane Mitte ein Nettobauland von 34.000 qm und damit eine BGF von 119.000 qm gibt.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag wird auf Seite 4 die GFZ festgelegt: (g) Urbane Mitte, MK, GFZ 3,5.</p> <p>Dann auf Seite 15 heißt es unter Punkt 11.3</p> <p><i>Das Maß der Nutzung (GFZ) wird als Durchschnittswert, bezogen auf das Netto-Bauland, für das jeweilige Bau- feld ermittelt. Dabei werden unterirdische Stellplatzflächen nicht berücksichtigt.</i></p> <p>Im städtebaulichen Vertrag werden also keine Zahlen für Nettobauland und BGF genannt, sondern es heißt, dass diese eben erst ermittelt werden.</p> <p>Es wird eine nachvollziehbare und überprüfbare Darstellung und Berechnung der Flächen gefordert, auf deren Basis das Maß der Nutzung festgelegt werden soll.</p> <p>Nach meiner Auffassung muss es, wenn von Nettobauland die Rede ist, auch ein Bruttobauland geben. Vom Bruttobauland müssen nicht bebaubare Flächen, wie Rettungsplatz an der Bahn, Feuerwehrzu-</p>	<p>Ziel des städtebaulichen Rahmenvertrags sowie des Bebauungsplans VI-140ca ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.</p> <p>Zur Ermittlung des im Rahmenvertrag vereinbarten Maßes der baulichen Nutzung siehe lfd. Nr. 2.</p> <p>Die im städtebaulichen Rahmenvertrag getroffenen Vereinbarungen werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.</p> <p>Die bauliche Ausnutzung des Baulandes wird im weiteren Verfahren mit der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt.</p>

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		fahrten, überregionaler Fahrradweg u.a. abgezogen werden.	
5	97	<p>Die Zeiten, in denen jener unsägliche städtebauliche Vertrag mit der Vivico, die ja eine Privatisierung gerade noch öffentlichen, nämlich Bahneigentums darstellte, geschlossen wurde, sind mit den heutigen nur noch sehr bedingt zu vergleichen, und angesichts der ökologischen und demographischen Entwicklungen, geht es gerade darum, die negativen Auswirkungen dieses fürs öffentliche Interesse so nachteiligen Vertrags, der ja keine Ewigkeitsgarantie hat, so gut wie möglich abzumildern.</p> <p>Mit dieser rückwärtsgewandten Planung aber sollen sie auf ungeheuerliche Weise, durch megalomane Brutal- und zugleich peinliche Banalarchitektur, noch so lange und weit wie möglich verstärkt und irreversibel einzementiert werden!</p>	<p>Die Kritik am städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die negative Bewertung der Vereinbarungen des städtebaulichen Rahmenvertrages für die Öffentlichkeit können jedoch nicht nachvollzogen werden. Die Vereinbarungen des Rahmenvertrages bildeten die Grundlage für die Neugestaltung einer brachliegenden Fläche und für die Einrichtung des Parks am Gleisdreieck. Die geordnete städtebauliche Entwicklung einer innerstädtischen Branche steht im öffentlichen Interesse.</p> <p>Die Bewertung des Projekts als „Banalarchitektur“ spiegelt den persönlichen Geschmack des Bürgers wider. Die Gestaltung der geplanten Bebauung ist zudem nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Für die Fassadengestaltung ist die Durchführung eines Architekturwettbewerbs geplant.</p> <p>Die Planung ist im Übrigen Gegenstand weiterer Abwägung, die Stellungnahme wurde bei der Abwägung berücksichtigt.</p>
5	102, 103, 104, 105, 106, 125	Es ist darzustellen, weshalb bereits im städtebaulichen Vertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 und somit eine extremhohe bauliche Dichte vertraglich festgeschrieben wurde.	<p>Ziel des städtebaulichen Rahmenvertrags sowie des Bebauungsplans VI-140ca ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Hier bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden.</p> <p>Dieses städtebauliche Ziel drückt sich auch in der vereinbarten GFZ von 3,5 aus.</p> <p>Die bauliche Ausnutzung des Baulandes wird im weiteren Verfahren mit der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt.</p>
6	106	Ob und wenn ja in welcher Form wurde bei Unterzeichnung des städtebaulichen Vertrages in 2005 die Öffentlichkeit beteiligt?	<p>Die Frage, ob und wenn ja in welcher Form bei der Unterzeichnung des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 die Öffentlichkeit beteiligt wurde, kann im Rahmen der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140ca nicht beantwortet werden und ist nicht Gegenstand des B-Planverfahrens.</p> <p>Im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens VI-140ca wurden jedoch die Richtlinien für die Entwicklung des Plangebiets in einem Werkstattverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung entwickelt. Die Ergebnisse des Werkstattverfahrens wurden zur Grundlage des internationalen städtebaulichen Wettbewerbs zur Gestaltung</p>

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			des Plangebiets. Anschließend wurde und wird die Öffentlichkeit im Rahmen des Planverfahrens in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB sowie in der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB aufgefordert, Stellungnahmen zur Planung abzugeben, die in der anschließenden planerischen Abwägung umfassend gewürdigt werden.
7	127	Wie kann es sein, dass ungeachtet der innerstädtischen Entwicklung (inzwischen wurden Potsdamer Platz & LP12 gebaut, Umweltzonen wurden errichtet, der Klimawandel wird immer spürbarer usw.) und im Wissen um die Beeinträchtigungen für das „Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung“ unverändert an Rahmenverträgen von 2005 festgehalten wird?	Das Land Berlin und die Vivico Real Estate GmbH haben 2005 den städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck verhandelt und unterzeichnet, deren Inhalte zeitlich nicht befristet und nicht nur für die Bebauung der Urbanen Mitte, sondern für die Entwicklung des gesamten Areals um das Gleisdreieck von Bedeutung sind (zum Gegenstand und den Hintergründen des Rahmenvertrages siehe 5). Die bauliche Ausnutzung des Baulandes wird im weiteren Verfahren mit der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt.
8	128	Die extrem hohe Ausnutzungsmöglichkeit von über 100.000 m ² ist lediglich der Standortqualität als U-Bahn-Umsteigepunkt geschuldet und folgt einer Grundstücks-Verwertungslogik, die keine Rücksicht auf Bewohnerinteressen und Stadtgestaltung kennt. Die GFZ von 3,5 kam nur auf Druck der Vivico GmbH zustande, die die Senatsverwaltung und den Bezirksbürgermeister von Kreuzberg damit erpresst hat, weil die Vivico den Verkauf sonst weiter hinausgezögert hätte oder die Parkgrundstücke gar nicht verkauft hätte.	In der GFZ von 3,5 verbirgt sich vor allem das städtebauliche Ziel, hier ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs zu entwickeln; zum Gegenstand und den Hintergründen des Rahmenvertrags im Einzelnen siehe lfd. Nr. 2. Hier bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Die bauliche Ausnutzung des Baulandes wird im weiteren Verfahren mit der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: ▪ Definition des Nettobaulands und Ermittlung der zulässigen BGF Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		3 PLANUNGSRECHT	
		3.1 § 34 BauGB	
9	81	In der Begründung heißt es, dass das Plangebiet ohne Aufstellung eines Bebauungsplans aufgrund seiner Lage innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen. Diese Einstufung ist nicht nachvollziehbar. Zwar heißt es im Städtebaulichen Rahmenvertrag auf Seite 11	Im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreiecksgelände. Danach wäre das Plangebiet aufgrund seiner Lage innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p><i>7.4 Die Parteien sind sich über die zum Zweck der Ermittlung des naturschutzrechtlichen Ausgleichs vorgenommene Abgrenzung von Innen- und Außenbereich gemäß Anlage 9 sowie die nach § 34 BauGB zulässige bauliche Nutzung gemäß Anlage 10 einig.</i></p> <p>Einer Einschätzung, ob eine Fläche als Außen- oder Innenbereich zu betrachten ist, müssen jedoch nachvollziehbare Kriterien zugrunde liegen. Es reicht nicht aus, dass die Vertragspartner des städtebaulichen Rahmenvertrages Gleisdreieck im Vertrag bestimmte Einstufungen festlegen. Es gibt gute Gründe, die Einschätzung, dass das gesamte Baufeld nach §34 als Innenbereich anzusehen ist, in Zweifel zu ziehen.</p> <p>Überwiegende Teile der Fläche waren nie bebaut, sie wurden als Gleisflächen genutzt. Sie sind auch keine Lücken in einem Bebauungszusammenhang.</p> <p>Das Gleisdreieck als Ganzes mit den ehemaligen Güterbahnhöfen der Potsdamer, der Dresdner und der Anhalter Bahn unterbricht den Bebauungszusammenhang der gründerzeitlichen Quartiere. Es wird als Außenbereich im Innenbereich angesehen. Im Zentrum dieses Außenbereichs liegen die Flächen der ehemaligen Dresdner Bahn, die später zum Postbahnhof wurde.</p> <p>Der südliche Teil des Baufeldes Urbane Mitte liegt auf den Gleisflächen des ehemaligen Postbahnhofs, die benachbart waren von den Gleisflächen des Anhalter Güterbahnhofs östlich und Potsdamer Güterbahnhofs westlich. Heute sind sie benachbart östlich von der Freifläche des Technikmuseums, westlich von der Fern- und Regionalbahn sowie vom Westpark des Gleisdreiecks. Südlich grenzt der Ostpark mit der Skateranlage und dem Wäldchen an die Fläche.</p> <p>Der südliche Teil des Baufeldes Urbane Mitte ist also bis heute umgeben von Flächen, die als Außenraum nach Baugesetzbuch angesehen werden. Es gibt keinen nachvollziehbaren Grund, diese Fläche, die nie bebaut war und die von nicht von bebauten Flächen umgeben ist, als Innenbereich einzustufen. Ähnliches gilt für das mittlere und nördliche Baufeld des Projekts.</p> <p>Es wird gefordert, die Einstufung des Plangebietes als Innenbereich zurückzunehmen zugunsten einer Einstufung als Außenbereich.</p>	<p>Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung dieses Bebauungsplans überprüft. Im Ergebnis wird das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt.</p> <p>Die Luckenwalder Straße, das Grundstück Luckenwalder Straße 6a, die östlichen Viaduktbauten des Hochbahnhofs Gleisdreieck sowie das Flurstück 3412 südlich des Postbahnhofs sind im Baunutzungsplan von 1958/60 als beschränktes Arbeitsgebiet festgesetzt. Die Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich des Baunutzungsplans ist nach § 30 BauGB zu beurteilen.</p> <p>Der Großteil des Plangebiets im Nordwesten liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Es handelt sich um die auf Viadukten verlaufende Hochbahn der U2 und die westlich anschließenden Flächen bis zum Park am Gleisdreieck. Bis vor kurzem standen hier noch die Viadukte der Stammbahn, sie wurden erst 2015 abgerissen. Zukünftig wird hier die S 21 verlaufen. Zusätzlich quert die Hochbahn der U1 in West-Ost-Richtung. Die Fläche ist durch bauliche Verkehrsanlagen geprägt, die auch im Norden (Parkhaus Gleisdreieck) ihre Fortsetzung finden. Das § 34-Gebiet wird nach Süden durch den Abschluss der Viaduktbauten und den Verlauf der Hochbahntrasse der U2 begrenzt. Im § 34-Gebiet liegt auch die Verlängerung der Trebbiner Straße von Norden kommend bis zum südlichen Abschluss der STATION Berlin (Halle 8).</p> <p>Der Bereich südlich der STATION Berlin ist als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Hier endet der im Zusammenhang bebaute Ortsteil.</p> <p>Es sei darauf hingewiesen, dass die Einstufung als Innen- oder Außenbereich keinen Einfluss auf die Festsetzungen im Bebauungsplan hat.</p>

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> die Einstufung des Plangebiets als Innenbereich wird überprüft Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		4 STÄDTEBAU	
		4.1 Zustimmung zum Konzept	
10	1	Das Konzept ist sehr ansprechend auch für die Anwohner der gegenüberliegenden Parkseite an der Flottwellstraße. Wichtig wäre, die Sicherheit im Park weiter zu erhöhen, insbesondere nach den Krawallen im Februar. Es sollten keine dunklen Ecken und Gassen beim Zugang zum U-Bahnhof entstehen.	Die positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
11	4	Im Grundsatz wird der Bebauung positiv gegenüber gestanden. Es wird auf ein neues urbanes Zentrum gehofft, das sich der schönen Metropole würdig erweist. Die Höhe der geplanten Gebäude erscheint angemessen.	Die positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
12	9	Grundsätzlich wird eine Wohn-/ Geschäftsbebauung der Brache für sinnvoll gehalten - dabei sollte aber eine Höhenbeschränkung auf max. 10 bis 12 Geschosse gelten.	Die grundsätzlich positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen. Das aktuelle Bebauungskonzept einschließlich der Gebäudehöhe entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs. Das Bauen in die Höhe vermeidet zudem eine großflächige Versiegelung des Baugebiets und ermöglicht eine bessere Erschließung und eine großzügige Gestaltung des öffentlichen Raums, was zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beiträgt. Eine erdrückende und die Sichtbeziehungen versperrende Riegelbebauung soll vermieden werden. Die zulässige Bauhöhe wurde im weiteren Verfahren unter Berücksichtigung der Stellungnahme und der Gutachten zur Auswirkung der geplanten Bebauung auf die Umgebung abgewogen.
13	10	Im Grundsatz wird einer Bebauung positiv gegenüber gestanden, jedoch für den COBE-Entwurf plädiert.	Die grundsätzlich positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen. Die Entscheidung ist für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst gefallen.
14	11	Im Grundsatz wird einer Bebauung positiv gegenüber gestanden, jedoch für den COBE-Entwurf plädiert.	Die grundsätzlich positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen. Die Entscheidung ist für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst gefallen.
15	14	Toll, dass Hochhäuser geplant werden. Berlin braucht mehr Moderni-	Die positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		tät. Es wird um Mut gebeten. Es geht um die Zukunft.	
16	29	<p>Die Modernisierung wird begrüßt, aber mit folgenden Einwänden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verschattung des Parks muss durch reduzierte Bauhöhe verringert werden. Der Schatten in den Wintermonaten wird sogar die gegenüberliegende Bebauung in der Flottwellstraße beeinträchtigen. ▪ Die Sichtbarkeit des Bahnhofs muss verbessert werden. Dieser ist für den Charakter des Stadtteils prägend. ▪ Das architektonische Spannungsfeld zwischen Potsdamer Platz und dem Bahnhof Gleisdreieck ist wichtig und muss erhalten werden. 	Die grundsätzlich positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen. Die Einwände wurden in der städtebaulichen Überarbeitung des Entwurfs berücksichtigt. Die Verschattung des Parks wurde in einem Gutachten geprüft
17	40	<p>Es wird außerordentlich begrüßt, dass nun auch der eher schäbige Fleck rund um den U-Bahnhof bebaut werden soll.</p> <p>Von den ausgelegten Entwürfen ist der Einwander begeistert. Sie verleihen dem Ort Urbanität und etwas Weltstädtisches. Zu einer wachsenden Stadt gehört auch, dass die Häuser stärker in den Himmel wachsen sollten. Gerade hier an diesem Ort lässt sich mit Hochhäusern ein wunderbarer städtebaulicher Akzent setzen.</p> <p>Etwas Sorge wird sich einzig um die Berücksichtigung der Wegeplanung und der Verknüpfung des Quartiers mit Park und U-Bahnhof gemacht. Es wird darum gebeten, dieses Problem zu lösen, wenn das Quartier bebaut wird, und die Baukörper so errichten zu lassen, dass eine direkte Wegeverbindung vom U-Bahnhof zum Park entsteht.</p>	Die grundsätzlich positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen. Die Hinweise zur Wegeplanung und Verknüpfung wurden in der städtebaulichen Überarbeitung des Entwurfs berücksichtigt.
18	50	<p>Der Grundansatz der Planungen wird ausdrücklich unterstützt. Wichtig ist dabei, dass der Park in seiner Struktur und Offenheit erhalten bleibt. Genauso wichtig aber ist, dass mit der Entwicklung des Baufelds "Urbane Mitte" diese Innenstadtlage aufgewertet und der eher an die städtische Peripherie erinnernde Brachflächencharakter verschwindet. Ausdrücklich wird dabei befürwortet, hier in die Höhe zu bauen und die in Berlin leider vielerorts nicht durchbrochene Traufhöhen-Langeweile städtebaulich zu durchbrechen.</p>	Die positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> sichere Zugänge zum U-Bahnhof Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		4.2 Ablehnung des Konzepts	
19	Alle bis auf 1, 4, 9, 10, 11, 14, 29, 40, 50	Die Bebauung wird abgelehnt.	Die Ablehnung des Bebauungskonzepts wurde zur Kenntnis genommen.
20	6	Ablehnung der südlichen Baukörper; sie stehen wie Solitäre inmitten des Parks.	Die bessere Einbindung der südlichen Baukörper an der Schnittstelle zum Park wurde geprüft. Die Einteilung der Baufelder entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs, der zur Gestaltung der Urbanen Mitte auf der Grundlage des Werkstattverfahrens durchgeführt wurde. Entsprechend den städtebaulichen Zielen für das Areal wird die Solitärbebauung einem dichten Gebäuderiegel vorgezogen, um die Sichtbeziehungen der Umgebung aufrechtzuerhalten und die Freiräume zwischen den Gebäuden als Aufenthaltsräume gestalten zu können. Die Anordnung der Baukörper ist Gegenstand der weiteren planerischen Abwägung.
21	6	Forderung: Heranrücken der Bebauung unmittelbar an die Viadukte und möglichst großen Abstand zum Park	Der Vorschlag zur Änderung des städtebaulichen Konzepts wurde zur Kenntnis genommen und in die Abwägung der städtebaulichen Ziele berücksichtigt. Gegen das Heranrücken der Bebauung an die Viadukte sprechen die Belange des Denkmalschutzes, die Sichtbarkeit der historischen U-Bahn-Viadukte soll erhalten bleiben. Die aufgelockerte Bebauung dient zudem der Herstellung von Sichtbeziehungen und Sichtachsen und ermöglicht die Gestaltung von öffentlich zugänglichen Freiräumen, mit denen ein lebendiges vitales Quartier geschaffen werden soll.
22	6, 45	Qualitätsverlust durch Umkehrung der ortsspezifischen Prägung: nicht der historische Bahnhof mit dem neu hinzugewonnen Park am Gleisdreieck prägen das Areal, sondern die Türme des neuen Quartiers.	Bei der Auswahl des Bebauungsprojekts spielte die Sichtbarkeit der historischen Viadukte eine wichtige Rolle. Die geplanten Freiräume zwischen den Gebäuden sollen die Sichtbeziehungen und die Sichtbarkeit der Gleise erhalten.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
23	22, 24	Die geplante Bebauung in der vorgesehenen Höhe widerspricht den ästhetischen Aspekten einer behutsamen Stadtraumplanung. Die ohnehin schmale Grünfläche dazwischen verkommt zum Zitat, wird erdrückt.	Die Grünfläche des Parks am Gleisdreieck wird durch die Planung nicht verkürzt, die Baufelder sind nicht Bestandteil der öffentlichen Parkfläche. Die ästhetische Bewertung des Projekts ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und ist eine Frage des persönlichen Geschmacks.
24	23	Eine weitere Bebauung des Gleisdreieckparks wird für extrem ungünstig gehalten. Die Berliner brauchen auch offene Flächen bzw. große freie Flächen, wo der Blick Platz hat und man im Sonnenlicht stehen kann.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Eine Verengung des Parks am Gleisdreieck ist jedoch nicht geplant, die Baufelder sind nicht Teil der öffentlichen Grünfläche. Die Besonnung des Parks wurde in einem Verschattungsgutachten untersucht. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung des Westparks werden danach als geringfügig eingestuft.
25	25	Das Baufeld sollte eher dezent bebaut werden.	Das aktuelle Bebauungskonzept entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs über die Gestaltung der Urbanen Mitte auf der Grundlage der Ergebnisse des vorherigen Werkstattverfahrens. Eine dezentere Bebauung entspricht nicht dem städtebaulichen Wunsch nach Schaffung eines neuen lebendigen Quartiers an einem zentralen Standort und Umsteigepunkt von mehreren ÖPNV-Linien und seiner architektonischen Betonung.
26	25, 28	Es wird nicht verstanden, dass der Park Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz sein soll und danach selber einen kleinen Potsdamer Platz erhält. Es sieht so aus, als ob ein zweiter Potsdamer Platz entstehen würde, wobei der Potsdamer Platz keine Bereicherung der Stadt und des Stadtlebens ist.	Die für die Bebauung vorgesehenen Flächen sind nicht Teil der Parkfläche. Die Fläche, die dem Ausgleich der Bebauung des Potsdamer und Leipziger Platzes dient, ist im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 festgelegt und wird nicht bebaut.
27	26	Die hässlichen und viel zu hohen Häuser werden aus ästhetischen Gründen abgelehnt.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen und in die Abwägung der städtebaulichen Ziele eingestellt. Die ästhetische Bewertung des Projekts ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und eine Frage des persönlichen Geschmacks.
28	27	Gegen neue Wohngebäude am Park Gleisdreieck. Die Gebäude am Rand des Parks sind noch nicht voll.	Im Plangebiet sind keine Wohngebäude vorgesehen. Hier soll ein vitales Quartier mit gemischten gewerblichen, kulturellen, sportlichen und anderen Nutzungen entstehen.
29	28	Es wird gewünscht, dass die öffentlichen Freiräume und Straßen zwischen den Gebäuden der Stadt gehören, also der Öffentlichkeit. Keine Privatisierung von Freiräumen.	Der Raum zwischen den Gebäuden wird zwar nicht im öffentlichen Eigentum sein, es ist jedoch wesentliches Ziel des Konzepts, dass die Flächen für die Öffentlichkeit begreifbar und erlebbar sind.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
30	29	Das architektonische Spannungsfeld zwischen Potsdamer Platz und dem Bahnhof Gleisdreieck ist wichtig und muss erhalten werden.	Die Definition des "architektonischen Spannungsfelds" ist unklar.
31	30, 32	Die geplante Bebauung verändert das städtebauliche Bild um den Gleisdreieckpark grundlegend und nimmt der bisherigen Bebauung und Nutzung den Charakter eines innerstädtischen Wohngebiets.	Der Argumentation kann nicht gefolgt werden. Durch die Bebauung des Plangebiets wird der Charakter der übrigen Bebauung um den Gleisdreieckpark nicht geändert, sondern die urbane Nutzung einer Brachfläche ermöglicht, auf der ein lebendiges Quartier entstehen soll.
32	38	Die geplante Bebauung passt nicht in die Umgebung / in den Kiez. Hier soll ein zweiter Potsdamer Platz zulasten des Parks geschaffen werden.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen und in der Abwägung berücksichtigt. Die öffentliche Parkfläche und die umliegende Bebauung sind Teile eines Gesamtprojekts zur Entwicklung des Areals um das Gleisdreieck, das eine innerstädtische Brachfläche darstellte. Durch die Bebauung wird der Park nicht verkleinert, Baufelder liegen außerhalb der Grünflächen.
33	39	Vorschlag: NICHT BEBAUEN!	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Es wird jedoch angenommen, dass die Entwicklung einer zentral liegenden und gut erschlossenen Brachfläche und die Gestaltung eines neuen Quartiers dem öffentlichen Interesse entspricht.
34	42	Entwürfe wirken erdrückend, monströs, ohne Flair. Wer hält sich gerne zwischen Hochhäusern auf?	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die Hochhäuser ermöglichen es, bei der Umsetzung dieses Maßes der baulichen Nutzung Freiflächen für die öffentliche Nutzung und Aufenthalt einrichten zu können und das Gebiet offen und zugänglich zu gestalten. Zudem werden dadurch die Sichtbeziehungen und die Sichtbarkeit der historischen Viadukte erhalten. Eine großflächige oder geschlossene Riegelbebauung, die diesen städtebaulichen Zielen widerspricht, wird dadurch vermieden.
35	42	Vertikale Begrünung erwünscht, siehe entsprechende Gebäude in Mailand.	Der Wunsch nach Fassadenbegrünung wurde zur Kenntnis genommen. Die Gestaltung der Fassaden ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Für die Fassadenplanung ist die Durchführung eines Architekturwettbewerbs geplant.
36	52	Eine Bebauung, insbesondere des südlichen Teils der Baufläche, wird abgelehnt. Ein Hochhaus, das sich sogar bis zu den jetzigen Skaterkuhlen hinzieht, würde den südlichen Teil des Parks optisch sehr beeinflussen und je nach Höhe der Bebauung den Park zum Vorgarten des Hochhauses degradieren.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen und in die Abwägung der städtebaulichen Ziele eingestellt. Zur Aufteilung der Baufelder und der Verbindungen zum Park siehe lfd. Nr. 34.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
37	53	Die "Urbane Mitte" wird nichts Urbanes haben im Sinne von charakteristischem, städtischen Lebensgefühl, sondern die Entwürfe werden die Landschaft erheblich verändern, leider nicht im Positiven, denn so entstehen Kolosse mit glatten Außenfassaden und wo abends kein Leben ist.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die Bebauung des Plangebiets ist jedoch Bestandteil des ursprünglichen Gesamtkonzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks. Zu diesem Konzept gehört sowohl die Gestaltung der öffentlichen Grünfläche als auch die Bebauung der dafür vorgesehenen Randbereiche des Areals. Für die Urbane Mitte sieht das Konzept einen Nutzungsmix mit Gewerbe, Gastronomie, Einzelhandel und weiteren Nutzungsarten vor, womit ein lebendiges neues Quartier entstehen soll, das auch abends Nutzer anziehen wird. Die Gestaltung der Fassaden ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, es wird ein Architekturwettbewerb durchgeführt.
38	54	Weniger massiv bauen, besser in die vorhandene Umgebung einpassen, mehr Respekt für das, was schon da ist, die Öffnung zum Park verbessern.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des Gesamtkonzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks. Zu diesem Konzept gehört sowohl die Gestaltung der öffentlichen Grünfläche als auch die Bebauung der dafür vorgesehenen Bereiche des Gebiets. Die Planung führt damit das ursprüngliche Konzept zur städtebaulichen Gestaltung einer innerstädtischen Brache weiter, die vorhandenen Grünflächen und der Park werden dadurch nicht verändert.
39	58	Ich mache mir Sorgen darum, dass die neuen Wolkenkratzer riesige Schatten werfen und wir keine Sonne mehr abbekommen. (10 Jahre alt)	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung der vorhandenen Grünflächen und Gebäude wurde in der Abwägung berücksichtigt. Zur Bewertung der zu erwartenden Verschattung wurde ein Verschattungsgutachten erstellt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens werden die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung des Parks als geringfügig eingestuft, da nur eine kleine Fläche des Parks in unmittelbarer Nähe des Plangebiets und nur in den Vormittagsstunden davon betroffen ist.
40	61, 66	Eine Bebauung von mehreren Gebäuden um die 90 Meter wird eine optische Verunstaltung des bisher sehr gelungenen Gesamtkonzeptes des Gleisdreieckparks beinhalten. Berlin braucht an dieser Stelle, mitten in einem Park, keine Gewerbehochhäuser. Und schon gar nicht als 70 - 90 m hoher Riegel zwischen Ost- und Westpark.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des ursprünglichen Konzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks. Zu diesem Konzept gehört sowohl die Gestaltung der öffentlichen Grünfläche als auch die Bebauung der dafür vorgesehenen Bereiche des Gebiets. Ein Gebäuderiegel ist nicht geplant. Das Baukonzept sieht eine aufgelockerte Bebauung mit größeren Abständen zwischen den Gebäuden vor, so dass die Sichtbeziehungen aufrechterhalten, die Sichtbarkeit von historischen Gleisanlagen nicht gestört und die Gestaltung von Durchgängen und öffentlichen

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Aufenthaltsräumen ermöglicht werden.
41	63, 64, 65, 66, 67, 70, 78, 84, 86, 90, 91, 95, 99	Die Bebauungspläne werden abgelehnt, weil das historische Gleisdreieck nicht hinter Stahl, Glas und Beton verschwinden soll. Der Plan, ein schönes, charmantes und charakteristisches Stück Berlin - unter anderem die Sicht auf den Gleisdreieckbahnhof und den Wasserspeicher – von Hochhäusern verstellen und so verschwinden zu lassen, verschenkt wieder einmal die Chance, Berlin als einzigartige Großstadt zu erhalten.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des ursprünglichen Konzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks, das zu dem Zeitpunkt eine kaum genutzte Bahnfläche darstellte. Mit der geplanten aufgelockerten Bebauung soll die Sichtbarkeit der historischen Gleisanlagen gewährleistet werden. Die Fragen des Denkmalschutzes wurden mit dem Landesdenkmalamt erörtert und bei der Abwägung berücksichtigt.
42	66	Die jetzt vorliegenden Entwürfe erzielen das Gegenteil von Urbanität, sie holen im Gegenteil austauschbare Vorstadtarchitektur in die Mitte dieser geschichtsträchtigen Stadt und lässt sie so weit unter ihr Niveau fallen.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die ästhetische Bewertung des Konzepts und die gestalterischen Elemente der Architektur sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Über die Gestaltung der Fassaden wird im Rahmen eines Architekturwettbewerbs entschieden.
43	66	Es gibt genug Stellen, an denen in Berlin gebaut werden kann; wenn es sein muss, auch Hochhäuser - aber nicht mitten in einen Park, der für seine Weite gelobt und mit mehreren Preisen ausgezeichnet wurde.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Für die geplante Bebauung werden die neben dem Park vorhandenen privaten Grundstücke genutzt. Aufgrund seiner guten Anbindung an der Kreuzung von mehreren ÖPNV-Linien und der zentralen Lage eignen sich die Flächen sehr gut für die Entwicklung eines neuen Quartiers. Es ist städtebaulich nicht erwünscht, in dieser günstigen Lage eine Brachfläche dauerhaft aufrecht zu erhalten.
44	68	Das Brückenbauwerk der U2 bildet eine räumlich wirksame Grenze. Der vorgeschlagene Hochpunkt südlich der Trasse lässt die Bebauung optisch in die Parklandschaft expandieren, was in diesem Kontext als Fremdkörper bzw. als Barriere zwischen Ost- und Westpark wahrgenommen werden könnte.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die Integration der südlichen Baukörper an der Schnittstelle zum Park wurde geprüft. Das aktuelle Bebauungskonzept entspricht den Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs, in dem auf der Grundlage des Werkstattverfahrens die neue Nutzung des Plangebiets entwickelt wurde. Die südlichen Baukörper sind von der vorhandenen Bebauung umgeben. Sie liegen zwischen der ICE-Trasse im Westen, der STATION im Norden, dem Park des Technikmuseums im Osten sowie dem Park am Gleisdreieck (Skateranlage und ehemaligen Stellwerk) im Süden. Es wird nicht mitten in den Park gebaut. Die neben der Parkanlage vorhandenen privaten Brach- und Freiflächen werden bebaut.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
45	68	Die platzartigen Freiräume zwischen den Gebäuden bieten zusammen mit den angelagerten Nutzungen neue öffentliche Räume am Park. Sie sollten mit einem großzügig bemessenen, nicht-kommerzialisierten Angebot von Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten auf die privilegierte Lage am Park reagieren.	Eine solche Nutzung der Freiflächen sieht das aktuelle Bebauungskonzept vor: Die Flächen und Plätze zwischen der Bebauung sollen öffentlich genutzt werden. Es ist im Interesse des Eigentümers, hier zur Steigerung der Aufenthaltsqualität attraktive Freiräume zu gestalten. Die öffentliche Nutzung soll durch Gastronomie, Einzelhandel sowie durch kulturelle und sportliche Angebote ermöglicht werden.
46	69	Die Bebauungspläne werden abgelehnt, weil der Gleisdreieck-Park nicht zu einer architektonischen Fortsetzung vom Potsdamer Platz werden soll.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Der Vergleich zu dem Potsdamer Platz ist nicht nachvollziehbar, da dem Baugebiet Urbane Mitte ein anderes Bebauungs- und Nutzungskonzept zu Grunde liegt. Die geplante Bebauung der Urbanen Mitte unterscheidet sich auch in ihrer Höhe von den Hochhäusern um den Potsdamer Platz und grenzt sich dadurch auch architektonisch ab.
47	69	Als architektonischer Laie kann nicht nachvollzogen werden, wo die Ursache für diese kasernenhafte Einheitsarchitektur zu suchen ist. Bei Autos war wohl mal die Suche nach dem optimalen cw-Wert die Ursache, bei Architektur vielleicht zu viel AutoCAD-Einsatz statt Kreativität.	Die ästhetische Bewertung der Entwürfe ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und eine Geschmackssache. Über die Gestaltung der Fassaden wird im Rahmen eines Architekturwettbewerbs entschieden.
48	71	Die Bebauung wird abgelehnt, da durch sie verhindert wird, dass sich der Kiez um das Gleisdreieck auf natürliche Weise entwickeln kann und so das Gleisdreieck zu einem zweiten Potsdamer Platz gewandelt wird.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die Bebauungsplanung gibt einen Rahmen für die weitere Ausgestaltung und Nutzung des Plangebiets vor und ermöglicht die Entwicklung eines lebendigen Quartiers mit vielfältigen Nutzungen im Einklang mit den städtebaulichen Zielen.
49	72	Die Bebauung wird abgelehnt. Der Bebauungsplan mit sieben zum Teil bis zu 90 Meter hohen Büro und Hoteltürmen bzw. hochpreisigen Wohnungen schafft einen neuen Stadtteil in der Art des Potsdamer Platzes. Das Projekt ist ein reines Investoren- und Anlageprojekt um die Wertsteigerung der Grundstücke am Rande des Parks maximal auszuschöpfen. Die Verdichtung der Gewerbeflächen und die Höhe der Bürotürme sind allein diesem Interesse geschuldet. Ein Bürgerinteresse an dieser Bebauung gibt es nicht, wenn man von einer weiteren Shoppingmeile einmal absieht. Diese Meilen gibt es im Überfluss am Potsdamer Platz und sie sind deshalb weder attraktiv noch notwendig. Die Höhe der Büro- Wohn- und Hoteltürme verringern die Attraktivität und den Wert des Parks am Gleisdreieck erheblich. Der historische schöne U-Bahnhof, mit seinen Ausblicken wird vollkommen ein- und	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Zum Vergleich mit dem Potsdamer Platz s. lfd. Nr. 46. Zu dem Gesamtkonzept für das Areal am Gleisdreiecks gehört neben der Gestaltung der öffentlichen Grünfläche auch die Bebauung der Bereiche, die von Anfang der Neugestaltung des Areals an zur Bebauung vorgesehen sind; ihre höhere bauliche Ausnutzung ermöglicht es, einen größeren Bereich von der Bebauung freizuhalten und als einen öffentlichen Park zu gestalten. Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Handelsbetrieben die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, die der Öffentlichkeit zugutekommen und damit allen Bürgern nutzen. Die Planung sieht nicht die Errichtung eines geschlossenen Hochhaus-Riegels, sondern eine aufgelockerte Bebauung, die die Gestaltung von öffentlichen Auf-

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		sogar überbaut. Zwischen den Türmen entstehen kalte, windige Areale, die sich nicht für den Aufenthalt eignen. Die Sicht wird versperrt, der Park wird verschattet. Man steht an der rechten Flanke des Parks (Vom Tunnelmund aus gesehen) vor einer Wand aus Hochhäusern, wo einmal ein erholsamer und für alle Bürger attraktiver Ausblick war.	enthaltsträumen und die Sichtbarkeit der historischen Gleisanlagen und U-Bahnhofs ermöglicht. Die Belange des Denkmalschutzes und die Sichtbarkeit des historischen U-Bahnhofs wurden in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt in der Planung berücksichtigt. Zur Prüfung der mikroklimatischen Auswirkungen der Planung wurden Gutachten in Auftrag gegeben, die in der Abwägung berücksichtigt wurden.
50	76, 79	Es besteht die Sorge, dass - wenn auch aus anderen Gründen - Bau-ruinen wie am Möckernkiez entstehen.	Die Gründe für die Befürchtung (Bauruinen) bleiben unklar. Es besteht aktuell eine gestiegene Nachfrage nach Büroimmobilien, Leerstand wird daher nicht erwartet.
51	77	Der städtebauliche Charakter des Areals wird überformt. Der Außenraum hat keine Aufenthaltsqualität mit Kerngebietscharakter. Die Qualitäten der Bebauung sind ausschließlich innen in den oberen Etagen der Hochhäuser.	Zurzeit stellt sich das Plangebiet überwiegend als innerstädtische Brache dar. Erst durch die Bebauung wird eine städtebauliche Qualität entstehen. Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des Gesamtkonzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks. Zum Nutzungskonzept der Urbanen Mitte gehört die Einrichtung von vielfältigen Nutzungen für die Allgemeinheit und die Gestaltung von öffentlichen Aufenthaltsräumen.
52	80, 97	Die Bebauungspläne werden abgelehnt, weil die enormen Bautätigkeiten und die geplante intensive Bebauung rund um das Gleisdreieck eine bezirksübergreifende Planung erfordert, die alle geplanten Bauprojekte berücksichtigt und eine echte Bürgerbeteiligung mit einschließt. Es wird für eine Wiederholung des diesmal nach dem Stand von Wissenschaft und Praxis mit Beteiligung aller Stakeholder durchgeführten und soweit offenen Beteiligungsverfahrens plädiert, das GFZ und GRZ nicht von vornherein feststehende, unverrückbare Größen sind, sondern dass eine dynamische Interpretation der hier vorgesehenen Kerngebietsbebauung entwickelt wird, welche die gewandelten Bedarfe und Anforderungen einer nachhaltigen Stadtentwicklung berücksichtigt.	Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt. Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern. Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			<p>Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die Bürger zweimal angehört, die Ergebnisse der Anhörung fließen in die weitere planerische Abwägung ein.</p>
53	86	Es wird befürchtet, dass durch diese Bebauung der Kiez gesprengt wird.	Die Befürchtung wurde zur Kenntnis genommen.
54	92	Die Planung stellt einen starken Eingriff gegen den bisherigen Charakter des Gleisdreiecks dar.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen.
55	93	Eine Bebauung dieser Art widerspricht den ästhetischen Aspekten einer behutsamen Stadtraumplanung.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die ästhetische Bewertung des Konzepts ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und eine Frage des persönlichen Geschmacks.
56	95	Die Bebauungspläne werden abgelehnt, weil es doch jetzt auch einfach mal reicht.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die Ablehnung der Bebauung würde zur Erhaltung der aktuellen Brachfläche in der zentralen, gut erschlossenen Lage führen, was dem Ziel der geordneten städtebaulichen Entwicklung widerspricht.
57	44, 48, 51, 55, 57, 94, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 125, 129, 133, 135	Durch die geplante extrem hohe Bebauung wird, wenn man das Gesamtareal „Leipziger Platz-Sony Center-Potsdamer Platz-Scandic Hotel mit angrenzender Neu-Überbauung der U-Bahn / des U-Bahnhofs Mendelssohn-Bartholdy-Park“ betrachtet, bereits jetzt annähernd ein optischer Eindruck wie in Gropiusstadt / Märkischem Viertel erreicht. Dies sollte nicht mit dem im Verfahren befindlichen Bebauungsplan „Urbane Mitte“ weiter ausgedehnt werden.	<p>Diese Einschätzung der städtebaulichen Situation und Entwicklung wird durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nicht geteilt.</p> <p>Das Ziel ist, im Quartier "Urbane Mitte" eine hohe städtebauliche-architektonische Qualität zu realisieren. Dazu wurde ein 2-stufiger internationaler Wettbewerb durchgeführt, dessen Siegerkonzept die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140ca bildet.</p> <p>Der Vergleich mit Gropiusstadt sowie mit dem Märkischen Viertel wird nicht geteilt, da hier kein Wohnquartier, sondern ein Kerngebiet mit vielseitigen Nutzungen angestrebt wird.</p>
58	107	Durch die Planung wird die Landschaft verschandelt.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Die ästhetische Bewertung des Bebauungskonzepts ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und ist Geschmackssache.
59	109	Die beabsichtigte Höhenentwicklung um den Bahnhof Gleisdreieck im Bereich des sogenannten Baufeldes „Urbane Mitte“ zerstört die ortsprägende und historische Struktur des Gleisdreiecks. Seine Identität. Topografie und Eisenbahngeschichte wird somit nicht mehr in seiner prägenden Größe und seiner Bedeutung erleb- und erfahrbar sein. Städtebaulich widerspricht die Höhenentwicklung eine Berlin prägende Traufhöhe. ebenso der westlich gegenüberliegenden Bebauung der Flottwellstraße. Städtebaulich wird eine Hochhausbebauung südlich des Potsdamer Platzes und des Landwehrkanal nicht als eine Einheit oder eine positive Fortsetzung gesehen, sondern als eine Konkurrenz und unmotivierter Höhenentwicklung südlich des eine natürliche Zäsur bildenden Landwehrkanals. Nur nördlich des Landwehrkanals befinden sich weitere Hochhäuser, wie das Postscheckamt oder die Bauten an der Wilhelmstraße und am Mehringplatz. Eine Hochhausentwicklung erscheint somit beliebig an diesem Ort.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurde erkannt, dass dazu auch Hochpunkte gesetzt werden können. Dieses städtebauliche Ziel wird durch das Bebauungskonzept verfolgt, das dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs zur Gestaltung der Urbanen Mitte entspricht. Das Bau Feld "Urbane Mitte" unterscheidet sich von den übrigen Bau Feldern rund um den Gleisdreieckpark durch seine besondere Lage, die sich auch in einer außergewöhnlichen Architektur widerspiegeln soll.
60	114	Die Bebauungspläne werden abgelehnt, weil die Parkgarage noch zur Längshälfte abgerissen werden soll und dafür mit einer doppelt so hohen Wohnbebauung zur Parkseite hin in Berliner Traufhöhe neu bebaut wird. Damit entsteht eine 22 m hohe durchgängige mind. 500 m lange Wand vom Stellwerk bis zum Schöneberger Ufer.	Im Bau Feld "Urbane Mitte " ist keine geschlossene Bebauung vorgesehen. Die Stellung der Hochhäuser entlang des Parks wird Einblicke und Sichtachsen ermöglichen / schaffen. Hierzu sieht das Konzept eine offene Bebauung, das Freiflächen und Sichtachsen freilässt. Das Bau Feld „Parkhaus“ einschließlich die entstehende Wohnbebauung liegt nicht im Geltungsbereich des B-Plans VI-140ca.
61	115	Städtebaulich ist der Standort im Park für ein neues Hochhausviertel äußerst fragwürdig. Wie sensibel Hochhausbauten sind, kann man an der Diskussion um die Hochhausplanung am Alexanderplatz verfolgen. Dort ist die Lage wirklich urban=städtisch. Warum ist es erforderlich, im Gleisdreieck-Park eine neue "urbane Mitte" entstehen zu lassen?	Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurde erkannt, dass dazu auch "Hochpunkte" gesetzt werden können. Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des ursprünglichen Konzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks, das zu dem Zeitpunkt eine kaum genutzte Bahnfläche darstellte, und entspricht den Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs.
62	117	Ein Manhattan aus Beton, Stein, Glas und Stahl wird nicht gebraucht - der Potsdamer Platz reicht.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Eine ästhetische Bewertung des Konzepts ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, zur Gestaltung der Fassaden wird ein Architekturwettbewerb

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			verb durchgeführt.
63	119	Der Einwender ist am Gleisdreieck für flächige Überbauung und damit gegen Hochhäuser.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen. Die flächige Überbauung widerspricht jedoch dem hier verfolgten Ziel, zwischen den Gebäuden der Urbanen Mitte öffentlich nutzbare Freiräume zu gestalten und so ein lebendiges und vitales Quartier mit einer höheren Aufenthaltsqualität zu errichten. Zudem soll die offene Bebauung die Sichtbeziehungen in dem Areal und die Sichtbarkeit der historischen Gleisanlagen aufrechterhalten. Eine Riegelbebauung soll daher vermieden werden.
64	120	Durch den Park sind die Bezirke Kreuzberg und Schöneberg "näher zusammengedrückt" - durch die nun geplanten Hochhäuser wird diese neue Nähe verlorengehen und die Bezirke werden bereits optisch erneut gespalten.	Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Bau der "Urbanen Mitte" gemäß Entwurf von Ortner & Ortner die Bezirke Kreuzberg und Schöneberg "spalten" sollte.
65	121	Der Einwender spricht sich gegen den Bau der Hochhäuser am Gleisdreieckspark aus. Die Hochhäuser sind unästhetisch, passen nicht zum Bild des Parks und versperren Anwohnern die Sicht.	Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen. Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurde erkannt, dass dazu auch "Hochpunkte" gesetzt werden können. Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des ursprünglichen Konzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks, das zu dem Zeitpunkt eine kaum genutzte Bahnfläche darstellte, und entspricht den Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs.
66	123	Das Wachsen Berlins ist durch ein Wachsen in die Breite zu ermöglichen, nicht durch ein Verdichten von Freiraum, der Berlin gerade zu dem macht, was Berlin gegenüber anderen Metropolen auszeichnet und von diesen positiv abhebt.	Hier wird kein "Freiraum" verdichtet. Es war immer Ziel für die Entwicklung am Gleisdreieck, im inneren Bereich einen großen Erholungspark zu entwickeln, der von einzelnen Baufeldern gefasst wird. Die Freifläche des Parks wird durch die Planung nicht verringert.
67	124	Mit der Hochhausbebauung wird das Gelände zu einem weiteren Alexander- bzw. Potsdamer Platz. Beide Plätze weisen ihre Problematik auf. Der Alexanderplatz ist als Kriminalitätsschwerpunkt bekannt. Der Potsdamer Platz ist nur zu Geschäftszeiten belebt. Warum gerade der Aufbau der „Urbanen Mitte“ mit einer für Berliner Verhältnisse hohen Zahl an Hochhäusern dafür sorgen soll, dass diese neue Hochhausansammlung ein lebenswerter Ort wird, erschließt sich nicht. Aufgeführt wird, dass das Gleisdreieck tagsüber zum Bahnhof mit Einkaufsmöglichkeit wird. Darüber hinaus können sich die Be-	Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung und die Zweifel an der Umsetzbarkeit der geplanten urbanen Entwicklung wurden zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		wohner/ Nutzer in ihre Hochhaustürme zurückziehen. Kreative sollen für das Ambiente sorgen. Nachts ist Clubleben geplant. Reicht das gestalterisch aus, um städtisches Leben zu schaffen? Ist die geplante Hochhausansammlung allen Berliner Erfahrungen nach nicht eher ein Hindernis für die Schaffung von Urbanität im positiven Sinne? Wie lassen sich die Interessen von Nachtruhe und Nachtleben, auch für die weiteren Anwohner am Park, verbinden?	
68	126	Die verschiedenen Pläne für die Bebauung am Bahnhof Gleisdreieck mit dem schön klingenden Namen "urbane Mitte" ist überhaupt nicht mit dem Umfeld abgestimmt. Am Potsdamer Platz hätten sicher noch einige Hochhäuser mehr zu dem Ensemble gepasst. Das hat man dort verpasst und wenig Innovatives gewagt, abgesehen vom Sony Center.	Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen.
69	126	Die Menschen im Park am Gleisdreieck und in der Nachbarschaft werden sicherlich diese neu geplanten Bürotürme, mit 15 oder 17 oder 24 Stockwerken nicht nur als Schattenwerfer, sondern auch als bedrohliche Masse und als einen Alptraum empfinden. Das Unwohlsein stellt sich schon ein, da hier jegliche Proportionen fehlen und nichts zu dem passt, was in der Umgebung ist.	Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurde erkannt, dass dazu auch "Hochpunkte" gesetzt werden können. Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des ursprünglichen Konzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks, das zu dem Zeitpunkt eine kaum genutzte Bahnfläche darstellte, und entspricht den Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung der vorhandenen Grünflächen und Gebäude wurde in der Abwägung berücksichtigt. Zur Bewertung der zu erwartenden Verschattung wurde ein Verschattungsgutachten erstellt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens werden die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung des Parks als geringfügig eingestuft, da nur eine kleine Fläche des Parks in unmittelbarer Nähe des Plangebiets und nur in den Vormittagsstunden davon betroffen ist.
70	126	Es gibt einen ähnlichen Anblick in Brüssel Midi, wo der Bahnhof fast komplett von einem Shoppingcenter und Hochhäusern eingekeilt ist. So etwas ist hier nicht gewünscht, da jetzt endlich (nach mehr als 20 Jahren nach dem Mauerfall) dieser Park in abgespeckter Größe, er sollte ursprünglich ja viel größer werden, ein kleines Naherholungsgebiet ist. Gebäudehöhen wie am Kranzler-Eck oder Waldorf-Astoria Hotel passen hier überhaupt nicht hin.	Der Einwand, der Park am Gleisdreieck sei ursprünglich wesentlich größer geplant gewesen, kann nicht nachvollzogen werden. Der Park am Gleisdreieck umfasst eine Fläche von ca. 30 ha. Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des ursprünglichen Konzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks, das zu dem Zeitpunkt eine kaum genutzte Brachfläche darstellte. Zu diesem Konzept gehört sowohl die Gestaltung der öffentlichen Grünfläche als auch die Bebauung der dafür vorgesehenen Bereiche des Areals. Die Urbane Mitte wurde also von Anfang der Neugestaltung des Areals an zur Bebauung vorgesehen.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
71	126	Das Ziel für eine Bebauung sollte nicht die Höhe der Gebäude sondern eine Verbindung von Mensch, Natur/ Park und Architektur sein; dies sollte eine Einheit bilden, die Proportionen müssen stimmen.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
72	128	Für Parknutzer, die nach ihrer Erholungspause den U-Bahnhof Gleisdreieck wieder aufsuchen wollen, werden ihn wegen der dichten und hohen Bebauung nicht finden, da er für Parknutzer als Orientierungsmerkmal nicht mehr vorhanden ist, weil die beiden seitlich davon stehenden Hochhäuser ihn verdecken.	Es ist richtig, dass durch die Bebauung des Baufelds "Urbane Mitte" in der geplanten Form die Sichtbarkeit des U-Bahnhofs Gleisdreieck eingeschränkt wird. Insbesondere, weil dem U-Bahnhof zusätzlich der S-Bahnhof der S 21 vorgelagert wird. Über architektonische Visualisierungen wird im weiteren Verfahren geprüft, ob und in welcher Form Sichtachsen freigehalten werden können. Die Zugänglichkeit des U-Bahnhofs und die Gestaltung der Wegverbindungen wurden in der Planung berücksichtigt.
73	127	Zahlreiche Einwände gegen den Umfang der Bebauung.	Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurde erkannt, dass dazu auch "Hochpunkte" gesetzt werden können. Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des ursprünglichen Konzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks, das zu dem Zeitpunkt eine kaum genutzte Bahnfläche darstellte, und entspricht den Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs.
74	127	Der Gleisdreieck-Park hat zu einem Zusammenwachsen der beiden angrenzenden Bezirke Kreuzberg und Schöneberg geführt. Eine Hochhausfront auf der Kreuzberger Seite wird die Bezirke sowohl optisch als auch physisch wieder spalten.	Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Bau der "Urbanen Mitte" gemäß Entwurf von Ortner & Ortner die Bezirke Kreuzberg und Schöneberg "spalten" sollte. Diese Einschätzung wird durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nicht geteilt.
75	128	Die Hochhäuser nutzen den Park als gute Adresse mit überdurchschnittlicher Erschließung, geben aber nichts zurück. Im Gegenteil: sie verschatten am Vormittag Teile des nördlichen Westparks und sperren wie eine überdimensionale Mauer den Stadtteil dahinter ab. Die Hochhäuser wirken wie riesige Stadttore ohne das Versprechen einer quirligen Altstadt einzulösen.	Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung der vorhandenen Grünflächen und Gebäude wurde in der Abwägung berücksichtigt. Zur Bewertung der zu erwartenden Verschattung wurde ein Verschattungsgutachten erstellt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens werden die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung des Parks als geringfügig eingestuft, da nur eine kleine Fläche des Parks in unmittelbarer Nähe des Plangebiets und nur in den Vormittagsstunden davon betroffen ist. Durch die geplante offene Bebauung mit größeren Abständen zwischen den Gebäuden soll gerade der Eindruck einer Mauerbebauung verhindert werden. Die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung sind Gegenstand von gutachterlichen Untersuchungen und der weiteren Abwägung.
76	128	Der Westpark ist kein „Central Park“ wie in New York, an dessen Rand unbedingt Hochhäuser stehen müssen. Diese amerikanische	Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Optik ist nicht die einer mitteleuropäischen Metropole. Das Areal Urbane Mitte befindet sich in Deutschland, in Berlin an einem seit 70 Jahren kaum genutzten, bahntechnisch bedeutsamen Standort, der nur durch den U-Bahnhof und den ehemaligen Postbahnhof lebt, in dem erst in den letzten Jahren wieder Aktivitäten stattfinden.	des öffentlichen Personennahverkehrs. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurde erkannt, dass dazu auch "Hochpunkte" gesetzt werden können. Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des ursprünglichen Konzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks, das zu dem Zeitpunkt eine kaum genutzte Bahnfläche darstellte, und entspricht den Ergebnissen des städtebaulichen Wettbewerbs. Da das Areal bisher nicht entsprechend seiner zentralen Lage und Erschließung genutzt wurde, wird seine bauliche Entwicklung und Erschließung für städtebaulich sinnvoll gehalten.
77	128	Das städtebauliche Konzept erfindet hier an einer Nebenstraßenkreuzung im Abseits einen Hochhäuser-Konzentrationspunkt, der durch nichts motiviert ist - außer einem U-Bahn-Umsteigebahnhof, der durch genau diese Hochhäuser quasi erschlagen wird.	Siehe lfd. Nr. 76 Neben der – hier genannten – guten Erschließung des Gebiets spricht für die höhere bauliche Ausnutzung des Baufeldes Urbane Mitte seine zentrale Lage sowie das Gesamtkonzept zur Neugestaltung des Bereichs des Gleisdreiecks.
78	128	Die Parkgarage soll ja noch zur Längshälfte abgerissen und dafür mit einer doppelt so hohen Wohnbebauung zur Parkseite hin in Berliner Traufhöhe neu bebaut werden. Damit entsteht eine 22 m hohe durchgängige, mind. 500 m (das ist ein halber Kilometer!) lange Wand vom Plw-Stellwerk bis zum Schöneberger Ufer. Die Parkbesucher werden dies als zweite "Scheuklappe" beim Blick von der Westseite des Tunnelmundes empfinden. Damit ist diese „Mauer“ 100 m länger als der sog. „Lange Jammer“ im Märkischen Viertel!	Im Baufeld "Urbane Mitte " ist keine geschlossene Bebauung vorgesehen. Die Stellung der Hochhäuser entlang des Parks wird Einblicke und Sichtachsen ermöglichen / schaffen. Das Baufeld „Parkhaus“ liegt nicht im Geltungsbereich des B-Plans VI-140ca.
79	131	Eine Bebauung, wie sie hier vorgestellt wird, wird total abgelehnt.	Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen.
80	132	Ablehnung des Bebauungsplans in der vorgestellten Form.	Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen.
81	137	Der Einwender ist sehr empört über die gegenwärtigen Bebauungspläne im Westpark des Gleisdreiecks. Die Pläne in der jetzigen Fassung werden rundum abgelehnt.	Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen.
82	139	Zum geplanten Bauvorhaben „Urbane Mitte“ wird mitgeteilt, dass das Bauvorhaben abgelehnt wird.	Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen.
83	140	Das Baufeld der sogenannten Urbanen Mitte - was ist an dieser Stelle "Urban"? - verkleinert nicht nur den Wert und die Ausgleichsfläche für die Bebauung des Potsdamer Platzes, sondern verschandelt auch	Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen. Die Ausgleichsfläche für die Bebauung des Potsdamer Platzes wird durch die

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		noch das städtebauliche Ensemble des Gleisdreiecks.	Planung nicht verkleinert, die Größe des Parks und seiner Grünflächen wird durch die Planung nicht verringert. Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des ursprünglichen Konzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks, das eine kaum genutzte Brachfläche darstellte. Die ästhetische Bewertung des Bebauungskonzepts ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und ist eine Frage des persönlichen Geschmacks.
84	143	Es wird Widerspruch gegen den Bebauungsplan VI-140ca "Urbane Mitte" eingelegt.	Die Ablehnung des Konzepts wird zur Kenntnis genommen.
85	143	Die geplante Bebauung verändert das städtebauliche Bild um den Gleisdreieckpark grundlegend und nimmt der bisherigen Bebauung und Nutzung den Charakter eines innerstädtischen Wohngebiets.	Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Bebauung der "Urbanen Mitte" den Charakter anderer Wohngebiete ändert. Die Baufelder um den Gleisdreieckpark erfüllen unterschiedliche Funktionen, die sich auch im Städtebau und der Architektur widerspiegeln sollen.
86	143	Es ist schon schlimm genug, dass die Groth-Gruppe auf der Westseite ihre Bebauung durchsetzen konnte, eine weitere Bebauung dieser Art um viele Etagen höher, widerspricht den ästhetischen Aspekten einer behutsamen Stadtraumplanung.	Die ästhetische Bewertung des Konzepts ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und eine Frage des persönlichen Geschmacks. Die Gestaltung und bauliche Nutzung des Baufeldes ist Gegenstand der weiteren Abwägungsentscheidung.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbesserung der Integration der südlichen Baukörper an der Schnittstelle zum Park ▪ Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit der Flächen ▪ Entwicklung eines attraktiven Freiraumkonzepts Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		4.3 Sichtachse	
87	53 79	Gerade das jetzige Blickfeld über die weite und ruhige Landschaft mit den architektonisch einmaligen U-Bahn-Bauten sollte unbedingt erhalten bleiben. Durch die enge Randbebauung an allen Seiten mit z.T. viel zu hohen Bauten werden Blickbeziehungen verbaut.	Die Veränderungen des Stadtbildes wurden über städtebauliche Simulationen verdeutlicht und überprüft. Zur Wahrung der Sichtbeziehungen sieht das Bebauungskonzept eine offene Bauweise vor und vermeidet die Herstellung einer geschlossenen Riegelbebauung.
88	68	Aufgrund der Fernwirkung und des Ensemble-Charakters der Hochpunkte könnte es sinnvoll sein, die städtebauliche Wirkung von entfernteren Standpunkten aus zu prüfen, z.B. vom Askanischen Platz,	Die Veränderungen des Stadtbildes wurden über städtebauliche Simulationen verdeutlicht und überprüft.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Potsdamer Straße/ Kurfürstenstraße, Hallesches Ufer.	
89	111	Schade, dass die U-Bahn durch die Hochhäuser teilweise eingebaut sein wird. Denn gerade diese Sicht macht doch den Park am Gleisdreieck aus.	Mit der geplanten offenen Bauweise soll die Sichtbarkeit der historischen Gleise nach Möglichkeit gewahrt werden. Die Veränderungen des Stadtbildes wurden über städtebauliche Simulationen verdeutlicht und überprüft und sind Gegenstand der planerischen Abwägung.
90	113, 118	Die freie Sichtachse vom Askanischen Platz bis nach Schöneberg muss gewahrt bleiben.	Es ist Ziel des Bebauungsplans, diese Sichtachse freizuhalten. Zur Wahrung der Sichtbeziehungen sieht das Bebauungskonzept eine offene Bauweise vor und vermeidet die Herstellung einer geschlossenen Riegelbebauung. Dies wurde im weiteren Verfahren über städtebauliche Simulationen geprüft und abgewogen.
91	113	Den Wettbewerbsbeiträgen wird entnommen, dass die Achse im verlängerten Straßenverlauf der Schöneberger Str. nicht unbedingt freibleibt, was nicht nur stadtplanerisch, sondern auch durch die drohenden Verschattungen negative Auswirkungen hat.	Es ist Ziel des Bebauungsplans, diese Sichtachse freizuhalten. Zur Wahrung der Sichtbeziehungen sieht das Bebauungskonzept eine offene Bauweise vor und vermeidet die Herstellung einer geschlossenen Riegelbebauung. Dies wurde im weiteren Verfahren über städtebauliche Simulationen geprüft und abgewogen.
92	128	Die verlängerte Schöneberger Straße ist ein Schlupfloch für die Parknutzer und lässt trotz des doppelt gebogenen Weges wenigstens noch den Perspektivblick zur Lutherkirche am Dennewitzplatz zu. Der Zugang vom Park zum U- und S-Bahnhof ist ebenfalls zwischen den Erdgeschossnutzungen nur als Schlupfloch wahrnehmbar.	Es ist Ziel des Bebauungsplans, diese Sichtachse freizuhalten. Zur Wahrung der Sichtbeziehungen sieht das Bebauungskonzept eine offene Bauweise vor und vermeidet die Herstellung einer geschlossenen Riegelbebauung. Dies wurde im weiteren Verfahren über städtebauliche Simulationen geprüft und abgewogen. Es ist außerdem Ziel, eine attraktive und sichere Verbindung zwischen den Bahnhöfen und dem Gleisdreieckpark herzustellen.
93	128	Der Blick vom oberen Bahnsteig der U1 im U-Bahnhof Gleisdreieck wird durch die neuen 90 m hohen Hochhäuser eingeengt, so dass die Bebauung der südlichen Gebäude am Reichpietschufer mit dem „grünen Würfel“ als Krönung (= Abgasschornstein des Tiergartentunnels Richtung Süden) von dort nicht mehr sichtbar sein wird. Das ist eine starke Einschränkung des Blickfeldes („Scheuklappe“), weil der U-Bahnhof zwischen zwei Hochhäusern eingezwängt sein wird.	Die Sicht vom oberen Bahnsteig im U-Bahnhof Gleisdreieck wird tatsächlich eingeschränkt. Da es sich jedoch um keinen Aussichtspunkt, sondern einen Verkehrsknotenpunkt handelt, ist diese Einschränkung hinnehmbar.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ städtebauliche Simulationen zur Überprüfung der Veränderungen im Stadtbild, von Blickbeziehungen und Sichtachsen ▪ ggf. Anpassung des städtebaulichen Entwurfs Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		4.4 Nettobauland	
94	102, 103, 104, 105, 106, 125	Die Ermittlung der Baufläche ist zu erläutern. Diese erscheint zu hoch angesetzt. Für die Ermittlung der tatsächlich zur Verfügung stehenden bebaubaren Flächen sind die Flächen des Fahrrad- und Verbindungsweges, die freizuhaltende Sichtachse vom Askanischen Platz zum Dennewitzplatz, erforderliche Erschließungsflächen sowie die Rettungsplätze der Bahn einschließlich Zuwegungen abzuziehen. Die daraus folgende Reduzierung der Baufläche führt zwangsläufig zu einer geringeren BGF.	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde geprüft, welche Fläche des Baugrundstücks für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO maßgebend ist.</p> <p>Vor dem Hintergrund des städtebaulichen Rahmenvertrags und nach einer weiteren Konkretisierung des zur Verfügung stehenden Baulandes (u.a. abzüglich von Bahnflächen...) wurde die zulässige bauliche Ausnutzung des Baufeldes bestimmt und abgewogen.</p>
			<p>Fazit:</p> <p>Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bestimmung der Fläche des Baugrundstücks, die für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO maßgebend ist <p>Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.</p>
		4.5 Zu hohe Dichte	
95	5, 17, 18, 34, 43, 45, 46, 53, 61, 62, 66, 72, 77	Die hohe Verdichtung wird abgelehnt.	<p>Die Einschätzung, dass die bauliche Dichte zu hoch ist und daher abgelehnt wird, wurde zur Kenntnis genommen und in der Abwägung der städtebaulichen Belange berücksichtigt.</p> <p>Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.</p> <p>Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckspark mit seinen umliegenden Baufeldern.</p> <p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von</p>

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			<p>dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.</p> <p>Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan. Dem geplanten Maß der baulichen Nutzung liegt das städtebauliche Ziel zu Grunde, eine attraktive städtische Nutzung mit Gewerbe und Dienstleistungen sowie mit anderen Nutzungen und mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln, die zentrale Lage des Gebiets optimal auszunutzen und die Kreuzung der ÖPNV-Linien städtebaulich zu betonen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sowie den betroffenen privaten und öffentlichen Belangen wurde im weiteren Bebauungsplanverfahren die zulässige Baudichte bestimmt und abgewogen.</p>
96	81, 87	<p>Es wird gefordert, die Baumasse kritisch zu überprüfen und zu reduzieren.</p> <p>Die Zahlen zu den jetzt aktuellen Grundflächen/ Geschoss- und Massenzahlen sollten noch einmal überprüft werden!</p> <p>Gegen dieses Volumen spricht auch der städtebauliche Rahmenplan von 2005.</p> <p>Das Bauvolumen sollte sich an der begrenzten Aufnahmekapazität der angrenzenden Straßen orientieren.</p>	S. Nr. 95
97	94, 100	Dies würde auch der Wirkung des denkmalgeschützten Bahnhofs "Gleisdreieck " besser Rechnung tragen:	<p>Die Planung sieht eine aufgelockerte Bebauung, die die Gestaltung von öffentlichen Aufenthaltsräumen und die Sichtbarkeit der historischen Gleisanlagen und des U-Bahnhofs ermöglicht.</p> <p>Die Belange des Denkmalschutzes und die Sichtbarkeit des historischen U-Bahnhofs wurden in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt in der Planung berücksichtigt.</p>
98	97	Der Einwender ist nachdrücklich gegen eine derartige Verdichtung der Stadtlandschaft unter den alleinigen Kriterien höchster Flächen-	Die Einschätzung, dass die bauliche Dichte zu hoch ist und daher abgelehnt wird, wurde zur Kenntnis genommen und in der Abwägung der städtebaulichen

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>nutzungseffizienz und Grundstücksverwertung, und das noch in unmittelbarer Nachbarschaft eines weltberühmten Technologie-Denkmal und eines bekanntlich als Ausgleichsfläche für die Eingriffe in Natur und Landschaft an Potsdamer und Leipziger Platz dienende, leider für sich schon recht naturfern konzipierten Parkanlage.</p>	<p>Belange berücksichtigt.</p> <p>Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.</p> <p>Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.</p> <p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.</p> <p>Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan. Dem geplanten Maß der baulichen Nutzung liegt das städtebauliche Ziel zu Grunde, eine attraktive städtische Nutzung mit Gewerbe und Dienstleistungen sowie mit anderen Nutzungen und mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln, die zentrale Lage des Gebiets optimal auszunutzen und die Kreuzung der ÖPNV-Linien städtebaulich zu betonen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sowie den betroffenen privaten und öffentlichen Belangen wurde im weiteren Bebauungsplanverfahren die zulässige Baudichte bestimmt und abgewogen.</p>
99	92	Die Berechnung der angeblichen GFZ-Vorgabe erscheint irreführend, als ob die Planung des "Konsenskonzepts" als alternativlos darge-	Siehe Nr. 98

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		stellt werden soll.	
100	123	Total unnötig ist diese übermäßige Bebauung, weil sie in dem ohnehin multizentristischen Berlin noch ein weiteres Zentrum zu schaffen versucht.	Hier soll ein zentraler Ort eine entsprechende Gestaltung erfahren. Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.
101	123	Die geplante Bruttogeschossfläche von 115.000 m ² übersteigt die vertraglich vereinbarte Bruttogeschossfläche um mehr als 10 %. Dies bedeutet nicht, dass auch die vertraglich vereinbarte Bruttogeschossfläche von 100.000 m ² akzeptabel ist. Eine rechtswidrig zu groß zugesicherte Bruttogeschossfläche ist - notfalls durch Entschädigungszahlung - zu reduzieren, nicht durch das Schaffen von Fakten für die nächsten 100 Jahre festzuschreiben.	<p>Die Einschätzung, dass die bauliche Dichte zu hoch ist und daher abgelehnt wird, wurde zur Kenntnis genommen und in der Abwägung der städtebaulichen Belange berücksichtigt.</p> <p>Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.</p> <p>Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.</p> <p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.</p> <p>Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan. Dem geplanten Maß der baulichen Nutzung liegt das städtebauliche Ziel zu Grunde, eine attraktive städtische Nutzung mit Gewerbe und Dienstleistungen sowie mit anderen Nutzungen und mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln,</p>

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			<p>die zentrale Lage des Gebiets optimal auszunutzen und die Kreuzung der ÖPNV-Linien städtebaulich zu betonen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sowie den betroffenen privaten und öffentlichen Belangen wurde im weiteren Bebauungsplanverfahren die zulässige Baudichte bestimmt und abgewogen.</p>
101	128	<p>Die Ausnutzung der Grundstücke ist kein „Muss“, auch wenn die im städtebaulichen Vertrag maximale Nutzungsgrenze dieses Areals nicht voll ausgeschöpft wird. Deshalb sollte sich die Ausnutzung nach den städtebaulichen Erfordernissen bescheiden.</p>	<p>Die Einschätzung, dass die bauliche Dichte zu hoch ist und daher abgelehnt wird, wurde zur Kenntnis genommen und in der Abwägung der städtebaulichen Belange berücksichtigt.</p> <p>Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.</p> <p>Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.</p> <p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.</p> <p>Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan. Dem geplanten Maß der baulichen Nutzung liegt das städtebauliche Ziel zu Grunde, eine attraktive städtische Nutzung mit Gewerbe und Dienstleistungen sowie mit anderen Nutzungen und mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln,</p>

Lfd. Nr.	Nr. der Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			die zentrale Lage des Gebiets optimal auszunutzen und die Kreuzung der ÖPNV-Linien städtebaulich zu betonen. Vor diesem Hintergrund sowie den betroffenen privaten und öffentlichen Belangen wurde im weiteren Bebauungsplanverfahren die zulässige Baudichte bestimmt und abgewogen.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Bruttogeschossfläche wird hinsichtlich der Einhaltung einer GFZ von 3,5 überprüft. ▪ Ggf. Anpassung des städtebaulichen Entwurfs Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		4.6 Erhalt der Gebäudehöhen	
102	4, 14, 40, 50,	Die Höhe der geplanten Gebäude erscheint angemessen. Die "alte" Berliner Traufhöhe (nach Stimmann) ist einer Weltstadt nicht angemessen. Hochhäuser werden begrüßt. Berlin braucht mehr Modernität. Sie verleihen dem Ort Urbanität und etwas Weltstädtisches.	Die Bestätigung der städtebaulichen Planung wurde zur Kenntnis genommen.
103	130	Es wird für den Entwurf mit einer ungefähr gleichmäßigen Hochhaus-Oberkante plädiert, aus dem besonderen Grunde, dass auch in der Achse des Generalszuges ein markantes städtebauliches Zeichen entstehen darf, welches sich nicht auf eine siebengeschossige Oberkante unter die Baumwipfel herabducken muss.	Die Bestätigung der städtebaulichen Planung wurde zur Kenntnis genommen.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Änderung erforderlich
		4.7 Reduzierung der Gebäudehöhen	
104	3, 8, 17, 18, 20, 39, 41, 45, 46, 53, 62, 85,	Bebauung mit mehreren Hochhäusern (5-7) wird sehr kritisch gesehen / wird abgelehnt. Die riesigen Hochhäuser nehmen den Flair des Kreuzberger Kiezes und haben mit urbaner Mitte überhaupt nichts zu tun. Die Hochhäuser erdrücken den Park.	Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen. Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt. Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele

93		<p>Der ohnehin schmale Baugrund verträgt in keinem Fall die große Anzahl der vorgesehenen Hochhausbauten. Diese sollten auf ein erträgliches Maß reduziert werden.</p>	<p>zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen Land Berlin und Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckspark mit seinen umliegenden Baufeldern.</p> <p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.</p> <p>Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p> <p>Die im Bebauungskonzept vorgesehene Bauhöhe entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs. Entsprechend den hier verfolgten städtebaulichen Zielen soll eine Riegelbebauung vermieden werden, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten und Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume zu gestalten, so dass ein vitales Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen kann. Die Freiflächen dienen des Weiteren zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung.</p> <p>Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Höhe der Bebauung werden von dem Hintergrund des Gesamtkonzepts für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie durch das städtebauliche Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien mitbestimmt. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wurde die zulässige Gebäudehöhe im weiteren Bebauungsplanverfahren abgewogen.</p>
105	6, 8, 9, 15, 27, 28, 30, 31, 32, 35, 37,	Die geplante Bebauung ist zu hoch.	<p>Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.</p> <p>Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele</p>

Stand: 16.08.2017

38, 45, 47, 49, 52, 53, 72, 87, 94, 100		<p>zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und Bezirk abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckspark mit seinen umliegenden Baufeldern.</p> <p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.</p> <p>Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p> <p>Die im Bebauungskonzept vorgesehene Bauhöhe entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs. Entsprechend den hier verfolgten städtebaulichen Zielen soll eine Riegelbebauung vermieden werden, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten und Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume zu gestalten, so dass ein vitales Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen kann. Die Freiflächen dienen des Weiteren zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung.</p> <p>Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Höhe der Bebauung werden von dem Hintergrund des Gesamtkonzepts für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie durch das städtebauliche Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien mitbestimmt. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wurde die zulässige Gebäudehöhe im weiteren Bebauungsplanverfahren abgewogen.</p>
9 38 15, 30,	<p>Forderung von Beschränkungen der Gebäudehöhen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ auf max. 10 bis 12 Geschosse ▪ auf 5 bis 9 Geschosse 	

	32 6, 8, 35, 37 45, 47, 52, 94 27, 86 28 37, 44, 45, 48, 49, 51, 55, 57, 94	<ul style="list-style-type: none"> ▪ auf der Höhe der Bebauung auf der Westseite des Parks ▪ auf die in Berlin üblichen 22 m / 25 m Traufhöhe ▪ auf 5 bis 6 Geschosse ▪ auf 15 m Traufhöhe ▪ auf die Firsthöhe des Bahnhofs-Komplexes 	
106	45, 102, 103, 104, 105, 106, 125	<p>In einem Artikel in der Berliner Morgenpost vom 27.10.2014 hieß es noch, dass laut Rahmenvertrag zwar rd. 150.000 m² Geschossfläche möglich sind, dies jedoch weder Bezirkspolitiker noch Grundstückseigentümer anstreben.</p> <p>Der Eigentümer sagte seinerzeit, dass die Höhe der Neubauten noch offen sei, diese aber auf jeden Fall mehr als zwei Geschosse haben werden.</p> <p>Heute sind allein die Sockelgeschosse mindestens so hoch. Wie passen die heute geplanten 17-24 Etagen der "Türme" zur damaligen Aussage?</p> <p><i>oder</i></p> <p>- zwischen "mehr als zwei" und den nun geplanten 17-24 liegen allerdings Welten!</p>	<p>Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.</p> <p>Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.</p> <p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.</p> <p>Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p>

			<p>Die im Bebauungskonzept vorgesehene Bauhöhe entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs. Entsprechend den hier verfolgten städtebaulichen Zielen soll eine Riegelbebauung vermieden werden, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten und Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume zu gestalten, so dass ein vitales Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen kann. Die Freiflächen dienen des Weiteren zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung.</p> <p>Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Höhe der Bebauung werden von dem Hintergrund des Gesamtkonzepts für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie durch das städtebauliche Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien mitbestimmt. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wurde die zulässige Gebäudehöhe im weiteren Bebauungsplanverfahren abgewogen.</p>
107	101, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 113, 114, 115, 116, 118, 120	Die bauliche Dichte ist vor allem durch eine Reduzierung der Gebäudehöhen deutlich zu verringern.	Siehe lfd. Nr. 106
108	103	Hierdurch würden die Beeinträchtigungen des Parks minimiert. Dadurch würden die Straßen und der Park entlastet und zudem der Wirkung des denkmalgeschützten Bahnhofs "Gleisdreieck" besser Rechnung getragen werden.	<p>Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung der vorhandenen Grünflächen und Gebäude wurden in der Abwägung berücksichtigt. Zur Bewertung der zu erwartenden Verschattung wurde ein Verschattungsgutachten erstellt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens werden die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung des Parks als geringfügig eingestuft, da nur eine kleine Fläche des Parks in unmittelbarer Nähe des Plangebiets und ausschließlich in den Vormittagsstunden davon betroffen ist.</p> <p>Die Planung sieht eine aufgelockerte Bebauung, die die Gestaltung von öffentlichen Aufenthaltsräumen und die Sichtbarkeit der historischen Gleisanlagen und U-Bahnhofs ermöglicht.</p> <p>Die Belange des Denkmalschutzes und die Sichtbarkeit des historischen U-Bahnhofs wurden in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt in der Planung berücksichtigt.</p>

109	119	<p>Forderung: Keine Hochhäuser</p> <p>Das Interesse des Bezirks an Büros in Hochhäusern am Gleisdreieck ist nicht nachvollziehbar. Nur eine U-Bahn-Station (U1) entfernt, am U-Bahnhof Möckernbrücke, steht das Hochhaus des ehemaligen Postscheckamts zur Verfügung. Dort soll eine ‚vertikale Wohnlandschaft‘ entstehen. Am Gleisdreieckpark könnte eine ‚horizontale Wohnlandschaft‘ entstehen und für die Büros das Hochhaus des ehemaligen Postscheckamts übernommen werden.</p>	<p>Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Eine Wohnnutzung der Urbanen Mitte ist nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO im Kerngebiet nur ausnahmsweise zulässig und nach dem aktuellen Bebauungskonzept nicht vorgesehen, da dem die Lärmbelastung des Gebiets entgegensteht.</p>
110	104	<p>Das Gebiet ist solchen Menschenmassen nicht gewachsen. Außerdem würde eine geringere Gebäudehöhe den denkmalgeschützten Bahnhof "Gleisdreieck" nicht völlig „erschlagen“.</p>	<p>Die von dem Bebauungskonzept vorgesehene Bauhöhe entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs über die bauliche Ausgestaltung des Plangebiets.</p> <p>Entsprechend den hier verfolgten städtebaulichen Zielen soll eine Riegelbebauung vermieden werden, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten und Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume zu gestalten, so dass ein vitales Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen kann. Die Freiflächen dienen des Weiteren zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung.</p> <p>Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Höhe der Bebauung werden von dem Hintergrund des Gesamtkonzepts für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie durch das städtebauliche Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien mitbestimmt. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wurde die zulässige Gebäudehöhe im weiteren Bebauungsplanverfahren abgewogen.</p> <p>Das Bebauungsplanverfahren wurde in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt durchgeführt, die Belange des Denkmalschutzes sind Gegenstand der planerischen Abwägung.</p>
111	116	<p>Der Park wird durch die Hochhausbebauung erdrückt.</p>	<p>Siehe lfd. Nr. 110</p>
112	118	<p>So kann gewährleistet werden, dass die durch den Park zusammengewachsenen Bezirke Kreuzberg & Schöneberg nicht gespalten werden.</p>	<p>Der Argumentation wird nicht gefolgt. Durch die Bebauung werden die Bezirke nicht gespalten.</p>
113	101, 102, 103, 104, 105, 106,	<p>Forderung einer Gebäudehöhe von</p> <p>- OK Bahnhofs-Komplex</p>	<p>Die von dem Bebauungskonzept vorgesehene Bauhöhe entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs über die bauliche Ausgestaltung des Plangebiets. Entsprechend den hier verfolgten städtebaulichen Zielen soll eine Riegelbebauung vermieden werden, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten und Freiflä-</p>

	113		<p>101, 102, 103, 105, 106</p> <p>- Traufhöhe (25 m)</p> <p>114, 118, 120</p> <p>- Höhe wie an der Flottwellstraße</p>	<p>chen als öffentliche Aufenthaltsräume zu gestalten, so dass ein vitales Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen kann. Die Freiflächen dienen des Weiteren der besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung.</p> <p>Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Höhe der Bebauung werden von dem Hintergrund des Gesamtkonzepts für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie durch das städtebauliche Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien mitbestimmt. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wurde die zulässige Gebäudehöhe im weiteren Bebauungsverfahren abgewogen.</p>
114	44, 48, 51, 55, 57, 125, 133, 135	Sinnvoller Weise ist durch eine geringere festzusetzende Geschosßzahl die bauliche Dichte deutlich zu reduzieren.		Siehe lfd. Nr. 113
115	44, 48, 51, 55, 57, 125, 129, 133, 135	Es wird eine Reduzierung der Gebäudehöhen, im Idealfall auf die in Berlin zulässige Traufhöhe von 25 m, gefordert. Hierdurch würden die Beeinträchtigungen (Verlust an Freiraumqualität, Verschattung) minimiert.		Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung der vorhandenen Grünflächen und Gebäude wurden in der Abwägung berücksichtigt. Zur Bewertung der zu erwartenden Verschattung wurde ein Verschattungsgutachten erstellt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens werden die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung des Parks als geringfügig eingestuft, da nur eine kleine Fläche des Parks in unmittelbarer Nähe des Plangebiets und ausschließlich in den Vormittagsstunden davon betroffen ist.
116	124	Das Abweichen von der üblichen Berliner Traufhöhe mit der fünf- bis siebenfachen Hochhausplanung auf eine Höhe von bis zu 90m erschließt sich im Hinblick der Schaffung von urbanen Zentren nicht. Nach der Begründung des Bezirkes soll eine Brutto-Grundfläche von über 100.000 m ² bebaut werden. Aber ob dafür ein bewährtes stadtplanerisches Kriterium, Traufhöhe von 22 m auch für Neubauten, aufgegeben werden muss, wird bezweifelt und dass sich der Bezirk		Die von dem Bebauungskonzept vorgesehene Bauhöhe entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs über die bauliche Ausgestaltung des Plangebiets. Entsprechend den hier verfolgten städtebaulichen Zielen soll eine Riegelbebauung vermieden werden, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten und Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume zu gestalten, so dass ein vitales Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen kann. Die Freiflächen dienen des Weiteren

		Friedrichshain-Kreuzberg dafür hergibt, wird bedauert. In der weiteren Planung sollten Alternativen diskutiert werden, die Traufhöhe der Gebäude wieder abzusenken, um sich den umliegenden Wohngebieten anzugleichen, den denkmalgeschützten Bahnhof Gleisdreieck sichtbar zu halten und den Parkbesuchern offene Blickachsen (horizontal und vertikal) zu gönnen.	ren der besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung. Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Höhe der Bebauung werden von dem Hintergrund des Gesamtkonzepts für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie durch das städtebauliche Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien mitbestimmt. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wurde die zulässige Gebäudehöhe im weiteren Bebauungsplanverfahren abgewogen. Die Orientierung der neuen Bebauung an den Wohnquartiers erscheint städtebaulich nicht sinnvoll, da die Baufelder wegen der unterschiedlichen Nutzungen und Zielsetzungen städtebaulich nicht vergleichbar sind.
117	126	Eine akzeptable Größe der neuen Gebäude sollte sich am Bahnhof Gleisdreieck und an den neu gebauten Wohnbauten gegenüber des Parks an der Flottwellstraße orientieren (22 Meter Höhe).	Die Orientierung der neuen Bebauung an den Wohnquartiers erscheint städtebaulich nicht sinnvoll, da die Baufelder wegen der unterschiedlichen Nutzungen und Zielsetzungen städtebaulich nicht vergleichbar sind.
118	127	Um das entstandene nachbarschaftliche Bindeglied zu erhalten, ist eine proportionale Bebauung gegenüber der Flottwellstraße anzustreben mit einer ähnlichen Firsthöhe.	Siehe Nr. 116
119	128	Die Bebauung an der Flottwellstraße als westliche Parkbegrenzung ist 7-geschossig und mit der Berliner Traufhöhe von ca. 22 m ausreichend hoch. Die gegenüberliegende Bebauung soll 3-4 mal so hoch werden! Das ist der falsche Maßstab!	Siehe Nr. 116
120	134	Die Geschossflächenzahl der Hochhäuser ist dringend zu reduzieren.	Siehe Nr. 116
121	143	Es muss eine städtebauliche Ausgewogenheit geben. Wenn die vorhandenen Flächen unbedingt baulich genutzt werden sollen, dann doch in einer Traufhöhe analog zur Flottwellstraße und nicht noch höher.	Siehe Nr. 116
			Fazit: Das städtebauliche Konzept wird nicht geändert. Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert: Keine Änderung erforderlich
		4.8 Bewertung der städtebaulichen Konzepte	
122	10, 11, 14	Der Entwurf von COBE wird bevorzugt. Begründungen: architektonische Modernität & Leichtigkeit, der kreative Entwurf ist gut durchdacht und entwickelt eine wunderschöne Skyline	Die Bewertung der städtebaulichen Konzepte wurde bei der Auswahl des Konzepts berücksichtigt, das die Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren darstellen soll. Die Entscheidung ist für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst gefallen.

		bessere Durchlässigkeit zum Park, zeitgenössischer bei gleichzeitig elegantem Umgang mit dem historischen Bestand wirkt spannender, zukunftsweisender und visuell stark ansprechend, luftig und durchlässig, dennoch wirken die Gebäude verbunden und zusammengehörend	
123	14	Der Entwurf von O&O ist nicht so gut wie der von COBE: Begründung: Entwurf wirkt trist und monoton, wenig zukunftsweisend.	Die Bewertung der städtebaulichen Konzepte wurde bei der Auswahl des Konzepts berücksichtigt, das die Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren darstellen soll. Die Entscheidung ist für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst gefallen.
124	40	Schaffung einer direkten Wegeverbindung vom U-Bahnhof zum Park wird gefordert. Soweit erkennbar wird dies im Entwurf COBE besser erreicht als im Entwurf Ortner + Ortner.	Die Bewertung der städtebaulichen Konzepte wurde bei der Auswahl des Konzepts berücksichtigt, das die Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren darstellen soll. Die Entscheidung ist für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst gefallen.
125	50	Insbesondere der COBE-Entwurf scheint städtebaulich sehr attraktiv: hier entsteht ein Highlight der wachsenden Stadt, das gerade im Wechselspiel mit der Weite des Gleisdreieck-Parks Urbanität und Freiraumnutzung neuzeitlich verbindet.	Die Bewertung der städtebaulichen Konzepte wurde bei der Auswahl des Konzepts berücksichtigt, das die Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren darstellen soll. Die Entscheidung ist für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst gefallen.
126	45, 49	Die Darstellung der Größen-Relationen in den Entwurfsunterlagen der Wettbewerbs-Gewinner (hier insbesondere die räumliche Darstellung des Büros COBE Berlin) ist stark irreführend: die Menschen wirken im Vergleich zu den Gebäuden viel zu groß, die Vögel müssten bei der dargestellten Größe eher "Flugsaurier" sein. Hierdurch wird ein falsches Bild vermittelt, welches die wirkliche Dimension der Hochhäuser herunterspielt.	Die Bewertung der städtebaulichen Konzepte wurde bei der Auswahl des Konzepts berücksichtigt, das die Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren darstellen soll. Die Entscheidung ist für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst gefallen.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grundlage des Bebauungsplans ist der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		4.9 Kritik an der Darstellung der städtebaulichen Konzepte	
127	102, 103, 104, 105, 106, 125	Die Darstellung der Größen-Relationen in den Entwurfsunterlagen der Wettbewerbs-Gewinner (hier insbesondere die räumliche Darstellung des Büros COBE Berlin) ist stark irreführend. Die Menschen wirken im Vergleich zu den Gebäuden viel zu groß, die Vögel müssten bei der dargestellten Größe eher "Flugsaurier" sein. Hierdurch wird ein falsches Bild vermittelt, welches die wirkliche Dimension der	Die Kritik an der Darstellung der städtebaulichen Entwürfe wurde zur Kenntnis genommen. Die städtebaulichen Entwürfe werden als Grundlage für den Bebauungsplan zwar weiterentwickelt, stellen aber keinen Bestandteil des Bebauungsplans dar.

		Hochhäuser herunterspielt.	
128	118	Es wird darum gebeten, im weiteren Verlauf der Planungen die Entwürfe maßstabsgetreu darzustellen. Die jetzigen Entwürfe sind doch eher Imagepflege als realistische Simulationen und täuschen doch sehr über das Ausmaß der Planungen hinweg.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
129	127	Die Art der Präsentationen der beiden Siegerentwürfe auf den Entwurfsunterlagen vermittelt vorab ein falsches Bild, da die Größenrelationen sowie die Entfernungen Mensch-Tier-Gebäude unverhältnismäßig sind und das Ausmaß der Bebauung stark verniedlichen. Es wird um eine maßstabsgetreue Darstellung der Entwürfe gebeten.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert: ▪ Keine Änderung erforderlich
		4.10 Wohnqualität	
130	111	Die Mieten steigen aufgrund der Attraktivität der Wohnlage, jedoch ist die Lage, subjektiv betrachtet, gar nicht mehr so attraktiv.	Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Mieten aufgrund der Attraktivität der Wohnlage steigen würden. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans VI-140ca. Für das Baugebiet Urbane Mitte ist keine Wohnnutzung geplant.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert: ▪ Keine Änderung erforderlich
		5 DENKMALSCHUTZ	
131	16, 19, 22, 24, 32, 34, 36, 37, 38, 39, 42, 43, 45, 47, 49, 52, 53, 54, 62, 79, 82	<p>Der denkmalgeschützte U-Bahnhof Gleisdreieck verschwindet hinter den Hochhäusern. Ist das mit dem Denkmalschutz vereinbar?</p> <p>Historisches Gelände, die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten U-Bahnbahnbauten (Bahnhof und Hochbahnviadukte) muss erhalten werden. Bahnhofoanlage "Gleisdreieck" als Industriedenkmal soll nicht verstellt werden.</p> <p>Bei Umsetzung der Planung wurden künftig Hochhäuser das Bild dominieren. Das historische Ambiente wird zugunsten eines Hochhausareals eingetauscht. Die Einbindung des denkmalgeschützten Bahnhofs Gleisdreieck ist nicht gelungen.</p> <p>Dieser Bahnhof wurde gerade erst saniert, er ist Teil des urbanen Flairs und fügt sich in den Park am Gleisdreieck ein. Warum diesen Bahnhof hinter Glas und Fassaden verschwinden lassen? Das passt</p>	<p>Die Bedenken zur unzureichenden Berücksichtigung des Denkmalschutzes wurden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der weiteren Planung berücksichtigt wurde.</p> <p>Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historische Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau der S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der "Urbanen Mitte" erfolgt ist. Durch die Planung wird die Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt.</p> <p>Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. In der weiteren planerischen Abwägung wurde die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen beachtet</p>

		<p>nicht zu diesem Kiez, der insbesondere auch bei Touristen in der jetzigen Gestaltung sehr beliebt ist.</p> <p>Langweilige Bürotürme können überall aus dem Boden schießen, aber historische Architektur zu erhalten, ist für nachfolgende Generationen viel wichtiger. Die Touristen werden um weitere Attraktionen beraubt und selbstverständlich auch die Berliner Bevölkerung.</p> <p>Die momentane Situation ermöglicht ein einmaliges Erlebnis, die historische Situation des S/U-Bahngeländes Gleisdreieck zu erfassen. Man kann die U-Bahn vom Bahnhof aus losfahren sehen Richtung Westen. Diese Situation würde durch eine Bebauung vernichtet werden.</p> <p>Die Sicht auf diese urbanen Strukturen machen einen großen Teil der Anziehungskraft dieses Parkteils aus - wie auch unzählig knipsende Touristen immer wieder belegen.</p>	und der Entwurf auf Verbesserungen hin geprüft. Das LDA wurde in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs einbezogen.
132	17, 18, 29, 30, 62, 81, 93, 96	<p>Die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten U-Bahnbahnbauten und damit die Identität des Ortes sollte erhalten werden.</p> <p>Die Sichtbarkeit des denkmalgeschützten Bahnhofs "Gleisdreieck" wird versperrt und muss verbessert werden.</p> <p>Durch die Lage auf historischem Gelände wird die Erhaltung der Sichtbarkeit der denkmalgeschützten U-Bahnbahnbauten zur Pflicht. Der vorliegende Plan sieht das in ungenügendem Maße vor.</p> <p>z.B. durch eine Reduzierung der baulichen Dichte, der Bauhöhe</p>	Siehe Nr. 131
133	92	Die Belange der Denkmalpflege werden zu wenig berücksichtigt. Denkmalpfleger des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und aus der Senatsverwaltung sollten mit einbezogen werden, genauso wie Grün Berlin.	Die Belange des Denkmalschutzes und die Sichtbarkeit des historischen U-Bahnhofs wurden in Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt in der Planung berücksichtigt. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der weiteren Planung berücksichtigt wurde.
134	101, 102, 103, 104, 105, 106, 118, 120	Die Planung scheint im Widerspruch zum Denkmalschutz zu sein.	Die Bedenken zur unzureichenden Berücksichtigung des Denkmalschutzes wurden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der weiteren Planung berücksichtigt wurde.
135	101, 102, 103,	Es ist unklar, weshalb das Baudenkmal nicht gänzlich freizuhalten ist.	Die Bedenken zur unzureichenden Berücksichtigung des Denkmalschutzes wurden zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme

	104, 105, 106, 113		<p>des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der weiteren Planung berücksichtigt wurde.</p> <p>Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historische Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau der S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der "Urbanen Mitte" erfolgt ist. Durch die Planung wird die Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt.</p> <p>Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. In der weiteren planerischen Abwägung wurde die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen beachtet und der Entwurf auf Verbesserungen hin geprüft. Das LDA wurde in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs einbezogen.</p>
136	44, 48, 51, 55, 57, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 113, 125, 129, 133, 135	<p>Eine Reduzierung der Gebäudehöhen würde auch der Wirkung des denkmalgeschützten Bahnhofs "Gleisdreieck" besser Rechnung tragen.</p> <p>Bei der vorgelegten Planung scheinen bereits die ("flächig" geplanten) Sockelgeschosse der Türme das Bahnhofs-Ensemble auf der Seite des Parks vollständig zu verdecken.</p> <p>Die Geschosshöhe sollte die Firsthöhe des Bahnhofs-Komplexes nicht überragen.</p>	<p>Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der weiteren Planung berücksichtigt wurde.</p> <p>Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historische Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau der S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der "Urbanen Mitte" erfolgt ist. Durch die Planung wird die Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt.</p> <p>Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. In der weiteren planerischen Abwägung wurde die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen beachtet und der Entwurf auf Verbesserungen hin geprüft. Das LDA wurde in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs einbezogen.</p>
137	120	Stadthistoriker sollten beurteilen, wie sich die geplante Häufung von Hochhäusern auf diesen einmaligen Standort auswirken wird.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und geprüft.
138	107, 108, 114, 117, 137	Die Bebauungspläne werden abgelehnt, damit das historische Gleisdreieck nicht hinter Glas, Stahl und Beton verschwindet.	Die Ablehnung der geplanten Bebauung wurde zur Kenntnis genommen.
139	110, 136,	Warum soll der denkmalgeschützte U-Bahnhof Gleisdreieck hinter den Hochhäusern verschwinden? Das historische Ambiente wird	Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der weiteren Planung berücksichtigt wurde.

	145	dadurch offenkundig zugunsten eines Hochhausareals eingetauscht.	<p>ren Planung berücksichtigt wurde.</p> <p>Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historische Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau der S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der "Urbanen Mitte" erfolgt ist. Durch die Planung wird die Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt.</p> <p>Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. In der weiteren planerischen Abwägung wurde die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen beachtet und der Entwurf auf Verbesserungen hin geprüft. Das LDA wurde in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs einbezogen.</p>
140	118	Der denkmalgeschützte U-Bahnhof Gleisdreieck ist für diesen Kiez prägend. Die Bebauung darf den U-Bahnhof optisch nicht verschlucken.	Siehe Nr. 139
141	120	Der denkmalgeschützte U-Bahnhof Gleisdreieck mit angrenzendem Gelände des Postbahnhofs ist ein markantes Merkmal im Kiez. Bereits ohne die in der Planung angestrebte Umbauung des Bahnhofs, wird dieser hinter der direkt angrenzend geplanten Bebauung, vollständig verschwinden.	Siehe Nr. 139
142	126	Die Aussage zum Bahnhof "Das Denkmal wird in einen urbanen Kontext gesetzt" ist sehr oberflächlich und klingt wie eine Luftblase ohne Inhalt. Der Bahnhof wird von dieser extremen Hochhaus Architektur nicht in Szene gesetzt, sondern gänzlich verdeckt und verschluckt.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
143	127	Der denkmalgeschützte U-Bahnhof Gleisdreieck ist für diesen Kiez identitätsstiftend. Bereits ohne die in der Planung angestrebte Umbauung des U-Bahnhofs, wird sich dieser zwischen der angestrebten Bebauung, welche die Berliner Firsthöhe von 25 m um mehr als ein 2-faches überschreitet, komplett verlieren.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
144	128	Der denkmalgeschützte U-Bahnhof Gleisdreieck wird durch die Hochhäuser umbaut und ist kaum mehr zu sehen, weil er „eingemauert“ und für die Parknutzer nur noch schwierig zu finden ist. Das entwertet das Verkehrsdenkmal, das nicht im Hinterhof von Hochhäusern versteckt werden soll, sondern ein städtebauliches Highlight darstellt, worauf die Stadt stolz ist und dieses Objekt auch durch die Krönung dieses für den ÖPNV wichtigen 1. Turmbahnhof der frühen U-Bahnplanung auch der Öffentlichkeit zeigen möchte.	<p>Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der weiteren Planung berücksichtigt wurde.</p> <p>Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historische Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau der S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der "Urbanen Mitte" erfolgt ist. Durch die Planung wird die</p>

			<p>Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt.</p> <p>Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. In der weiteren planerischen Abwägung wurde die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen beachtet und der Entwurf auf Verbesserungen hin geprüft. Das LDA wurde in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs einbezogen.</p>
145	128	<p>Der denkmalgeschützte U-Bahnhof ist der zentrale Ort, um den sich die Hochhäuser scharen. Er selbst wird aber durch die Hochhäuser wegen des überzogenen Maßstabs erdrückt und kann von außen nicht mehr wahrgenommen werden, weil er „eingemauert“ ist. Für ein Denkmal ist diese Einmauerung das Todesurteil.</p>	<p>Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der weiteren Planung berücksichtigt wurde.</p> <p>Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historische Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau der S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der "Urbanen Mitte" erfolgt ist. Durch die Planung wird die Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt.</p> <p>Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. In der weiteren planerischen Abwägung wurde die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen beachtet und der Entwurf auf Verbesserungen hin geprüft. Das LDA wurde in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs einbezogen.</p>
146	134	<p>Die Sicht auf den denkmalgeschützten Bahnhof 'Gleisdreieck' wird verdeckt und das städtebauliche Profil wird stark zum Negativen verändert.</p>	<p>Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</p>
147	143	<p>Die Bebauung soll auf einem historisch geschützten Gelände/ Umfeld erfolgen. Die Erhaltung der Sichtbarkeit der denkmalgeschützten U-Bahnbauten wird nicht möglich sein. Der vorliegende Plan sieht das in ungenügendem Maß vor. Der Einwender kann sich nicht vorstellen, dass der Denkmalschutz berücksichtigt wurde.</p>	<p>Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der weiteren Planung berücksichtigt wurde.</p> <p>Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historische Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau der S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der "Urbanen Mitte" erfolgt ist. Durch die Planung wird die Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt.</p> <p>Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. In der weiteren planerischen Abwägung wurde die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen beachtet und der Entwurf auf Verbesserungen hin geprüft. Das LDA wurde in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs einbezogen.</p>

			mungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs einbezogen.
148	19	War es wirklich notwendig, die restlichen Stammbahn-Viadukte auf dem Areal abzureißen - hätte man die Reste frühindustrieller Baukultur nicht in das Bauvorhaben integrieren können?	Die Stammbahn-Viadukte wurden vom Grundstückseigentümer abgerissen. Die Gründe sind dem Bezirk nicht bekannt.
		5.1 Stellungnahme Denkmalschutz	
149	44, 48, 51, 55, 57, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 118, 120, 125, 129, 133, 135	Es wird um eine Information zur Stellungnahme des Denkmalschutzes zu dieser Thematik gebeten.	Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der weiteren Planung berücksichtigt wurde.
150	127	Es wird um Stellungnahmen von Denkmalschützern und Stadthistorikern gebeten, inwieweit dieser besondere Standort die hier geplante Häufung von Hochhäusern verträgt.	Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der weiteren Planung berücksichtigt wurde.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> Stärkere Beachtung der Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen, Abstimmung mit dem Landesdenkmalamt Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		6 NUTZUNG	
		6.1 Nutzungskonzept	
151	4	Es wird auf ein neues urbanes Zentrum gehofft, das sich der schönen Metropole würdig erweist.	Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen.
152	9	Grundsätzlich wird eine Wohn-/ Geschäftsbebauung der Brache für sinnvoll gehalten.	Die grundsätzlich positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen. Eine Wohnbebauung ist nicht geplant.
153	40	Von den ausgelegten Entwürfen ist der Einwender begeistert. Sie	Die grundsätzlich positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.

		verleihen dem Ort Urbanität und etwas Weltstädtisches.	
154	47, 72	<p>Gewünscht wird ein durchgehend lebendiges Quartier, das sich der Berliner Stadtentwicklungsgeschichte einfügt.</p> <p>Ein neuer Stadtteil unmittelbar am Park muss als Lebensraum gestaltet werden. Weitere Shoppingmalls und Bürotürme sind uninteressant.</p>	Die Anregung wurde zur Kenntnis.
155	58	Ich finde, dass Wohnungen, Kindergärten und Schulen hier bei uns wichtiger sind - besonders für die Flüchtlinge. Wir haben in unserer Schule jetzt schon zwei neue Klassen aufgenommen und brauchen Platz. (10 Jahre alt)	<p>Im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck ist für die Nutzung des Baufelds "Urbane Mitte" ein Kerngebiet vorgesehen. Kindertagesstätten und Schulen sind am Standort nicht geplant.</p> <p>Das Plangebiet eignet sich aufgrund der hohen Lärm- und Erschütterungsbelastung nur sehr eingeschränkt als Wohnstandort. Daher ist keine Wohnnutzung geplant. Zur Klärung der Schallsituation wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet, das die starke Immissionsbelastung des Plangebiets bestätigt hat.</p>
156	85	<p>Noch mehr Einkaufsfläche ist nicht nötig, hält doch auch die nahe gelegene Mall of Berlin nicht, was man sich davon versprach. Teure Wohnungen und Geschäftsräume? Ist der Potsdamer Platz überhaupt ausgelastet, stehen dort nicht Büros leer?</p> <p>Potentiellen Wohnraum gibt es zudem genug auf dem Gelände des ehemaligen Möckernkieses - wird das noch weiter verrotten, während sieben Hochhäuser entstehen, die niemand möchte oder gar braucht.</p>	<p>Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.</p> <p>Großflächiger zentrenrelevanter sowie großflächiger nahversorgungsrelevanter Einzelhandel sollen im Plangebiet ausgeschlossen werden. Dabei wird berücksichtigt, dass das Plangebiet jeweils nur ca. 600 m Luftlinie vom Ortsteilzentrum Potsdamer Straße sowie vom Zentrumsbereichskern Potsdamer-/ Leipziger Platz entfernt liegt und sich die Kerneinzugsbereiche von Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet mit denen der genannten städtischen Zentren deutlich überschneiden würden. Die Entwicklung eines Zentrums im Sinne des Berliner Zentrenkonzepts ist hier nicht vorgesehen.</p> <p>Es ist keine Wohnnutzung geplant.</p> <p>Die Möckernkiez e.G. hat die Bauarbeiten wieder aufgenommen. Die Fertigstellung ist für Sommer 2018 vorgesehen.</p>
157	118	Wieso soll hier künstlich eine Art Gropiusstadt der gehobenen Klassen entstehen? Bereits jetzt sind in unmittelbarer Nähe der Potsdamer Platz mit seinen Hochhäusern und das LP 12 mit seinem großen Einkaufsangebot. Bereits jetzt sind einige Geschäfte der Potsdamer Platz Arkaden leerstehend, auch im Bürosegment ist viel Leerstand zu sehen. Wieso meint man ausgerechnet hier ein Kerngebiet erschaffen zu müssen?	<p>Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.</p> <p>Der Vergleichbarkeit mit der Gropiusstadt wird inhaltlich nicht gefolgt, da die Gropiusstadt und diese Planung weder in der Funktion und geplanten Nutzungen noch von der architektonischen Gestaltung vergleichbar sind. Anders als in der Gropiusstadt soll in der Urbanen Mitte kein Wohngebiet entstehen.</p> <p>Großflächiger zentrenrelevanter sowie großflächiger nahversorgungsrelevanter Einzelhandel sollen im Plangebiet ausgeschlossen werden. Dabei wird berücksichtigt, dass das Plangebiet jeweils nur ca. 600 m Luftlinie vom Ortsteilzentrum Potsdamer Straße sowie vom Zentrumsbereichskern Potsdamer-/ Leipziger</p>

			<p>Platz entfernt liegt und sich die Kerneinzugsbereiche von Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet mit denen der genannten städtischen Zentren deutlich überschneiden würden. Die Entwicklung eines Zentrums im Sinne des Berliner Zentrenkonzepts ist hier nicht vorgesehen.</p> <p>Im Bürosegment wird nicht mit Leerstand gerechnet. Der Leerstand in den Bürogebäuden ist aufgrund der zunehmenden Attraktivität der Metropole Berlin deutlich zurückgegangen. Branchenvertreter sehen den Leerstand zurzeit zwischen 4 und 6% mit laufendem Rückgang und von daher besteht in den nächsten Jahren wahrscheinlich auch Bedarf an zusätzlichen Büroflächen.</p>
158	123	Total unnötig ist diese übermäßige Bebauung, weil sie in dem ohnehin multizentristischen Berlin noch ein weiteres Zentrum zu schaffen versucht.	<p>Das Plangebiet umfasst einen besonderen Ort. Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personenverkehrs.</p> <p>Ein Zentrum im Sinne des Berliner Zentrenkonzeptes ist hier nicht vorgesehen.</p>
159	124	<p>Mit der Hochhausbebauung wird das Gelände zu einem weiteren Alexander- bzw. Potsdamer Platz. Beide Plätze weisen ihre Problematik auf. Der Alexanderplatz ist als Kriminalitätsschwerpunkt bekannt. Der Potsdamer Platz ist nur zu Geschäftszeiten belebt.</p> <p>Warum gerade der Aufbau der „Urbanen Mitte“ mit einer für Berliner Verhältnisse hohen Zahl an Hochhäusern dafür sorgen soll, dass diese neue Hochhausansammlung ein lebenswerter Ort wird, erschließt sich nicht. Aufgeführt wird, dass das Gleisdreieck tagsüber zum Bahnhof mit Einkaufsmöglichkeit wird. Darüber hinaus können sich die Bewohner/ Nutzer in ihre Hochhaustürme zurückziehen. Kreative sollen für das Ambiente sorgen. Nachts ist Clubleben geplant.</p> <p>Reicht das gestalterisch aus, um städtisches Leben zu schaffen? Ist die geplante Hochhausansammlung allen Berliner Erfahrungen nach nicht eher ein Hindernis für die Schaffung von Urbanität im positiven Sinne? Wie lassen sich die Interessen von Nachtruhe und Nachtleben, auch für die weiteren Anwohner am Park, verbinden?</p>	<p>Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Entwicklung eines urbanen Ortes kritisch gesehen wird.</p> <p>Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt soll jedoch eine Verödung nach Büroschluss vermieden werden. Es ist davon auszugehen, dass das Plangebiet sowohl von Anwohnern, Parkbesuchern, Berufstätigen in den Büros, ÖPNV-Nutzern und auch Touristen genutzt wird. Damit würde auch das Kriminalitätsrisiko sinken.</p> <p>Die Vereinbarkeit des Nachtlebens im Plangebiet und dem Ruhebedürfnis der Anwohner wurde durch schalltechnische Untersuchungen geprüft. Da noch keine konkreten Nutzungen geplant sind, kann im Rahmen des B-Planverfahrens VI-140ca keine abschließende Prüfung stattfinden. Die schalltechnische Vereinbarkeit der einzelnen Vorhaben mit den Bestandsnutzungen wird im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren durchgeführt.</p>
160	139	<p>Die Stadt braucht kein weiteres Shopping- und Büroareal in unmittelbarer Nähe von Leipziger- und Potsdamer Platz. Am Leipziger Platz schließen bereits wieder Geschäfte. Die Büros kommen lediglich besser verdienenden Gesellschaftsschichten zu Gute.</p> <p>Die Stadt sollte lieber auf sozialen Wohnungsbau und bezahlbare Mieten setzen und Konzepte zur Stärkung lokaler Infrastrukturen erstellen anstatt zu versuchen, Konzerne wie facebook anzulocken.</p>	<p>Im Plangebiet sind in größerem Umfang Büronutzungen vorgesehen. Der Leerstand in den Bürogebäuden ist aufgrund der zunehmenden Attraktivität der Metropole Berlin deutlich zurückgegangen. Branchenvertreter sehen den Leerstand zurzeit zwischen 4 und 6% mit laufendem Rückgang und von daher besteht in den nächsten Jahren wahrscheinlich auch Bedarf an zusätzlichen Büroflächen.</p> <p>Großflächiger zentrenrelevanter sowie großflächiger nahversorgungsrelevanter Einzelhandel sollen im Plangebiet ausgeschlossen werden. Dabei wird berücksichtigt, dass das Plangebiet jeweils nur ca. 600 m Luftlinie vom Ortsteilzentrum</p>

			<p>Potsdamer Straße sowie vom Zentrumsbereichskern Potsdamer-/ Leipziger Platz entfernt liegt und sich die Kerneinzugsbereiche von Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet mit denen der genannten städtischen Zentren deutlich überschneiden würden. Das eingeholte Einzelhandelsgutachten stellt fest, dass Bedarf nach neuem Einzelhandelsangebot in der Umgebung besteht. Die Entwicklung eines Zentrums im Sinne des Berliner Zentrenkonzepts ist hier nicht vorgesehen.</p> <p>Das Plangebiet eignet sich aufgrund der hohen Lärm- und Erschütterungsbelastung nur sehr eingeschränkt als Wohnstandort. Zur Klärung der Schallsituation wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Es ist keine Wohnnutzung geplant.</p>
		6.2 Umfang der geplanten Nutzung	
161	16, 36, 37	Wie viele Menschen sollen in der „Urbanen Mitte“ arbeiten und wohnen?	Im weiteren Planverfahren wird auch die Zahl der Menschen, die in der "Urbanen Mitte" arbeiten können, prognostiziert und in der Begründung dargestellt. Es ist keine Wohnnutzung geplant.
		6.3 Büros	
162	30, 32, 39, 85 93	Kein Bedarf. Der Potsdamer Platz in unmittelbarer Nähe hat bereits bedrohlichen Büro-Leerstand. Teure Wohnungen und Geschäftsräume? Ist der Potsdamer Platz überhaupt ausgelastet, stehen dort nicht Büros leer?	Es ist zutreffend, dass vor wenigen Jahren ein Überangebot von Büroflächen in Berlin befürchtet wurde. Die aktuelle Lage ist jedoch weit von einem Überangebot an Büroflächen entfernt. In allen deutschen Großstädten ist der Leerstand von Büroräumen zurückgegangen, in Berlin ist diese Entwicklung aufgrund der zunehmenden Attraktivität der Metropole besonders deutlich zu beobachten. Branchenvertreter sehen den Leerstand zurzeit zwischen 3 und 6% mit laufendem Rückgang, nach aktuellen Untersuchungen ist eine Unterversorgung zu erwarten, die gravierende Nachteile auf die Entwicklung des Markts für Büroflächen nach sich zieht. Nach dem aktuellen Stand ist für die nächsten Jahre von einem hohen Bedarf an zusätzlichen Büroflächen auszugehen.
163	126	Bürobauten ohne Nutzen gibt es schon genug in Berlin und einen sehr großen Leerstand.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
164	128	Die geplanten Hochhäuser sollen weitgehend mit Büroflächen ausgestattet werden. Davon gibt es aber trotz allmählich steigender Bevölkerung in Berlin ein Überangebot, gerade auch im näheren Umfeld (z.B. am Potsdamer Platz stehen ganze Häuser leer!).	Siehe Nr. 162
165	143	Rund 70% der Türme sind für Büronutzung vorgesehen. Hierzu eignen sich andere Flächen in Berlin besser, so z.B. das Gebiet um den Hauptbahnhof.	Es ist nicht nachvollziehbar, warum das Gebiet um den Hauptbahnhof besser als die "Urbane Mitte" für eine Büronutzung geeignet sein soll.
		6.4 Beherbergung / Hotel	

166	83	Zunächst vorhandene Infrastruktur nutzen. In der Mitte der Stadt Berlin gibt es bereits genug Hotels.	Der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, auch bei den Übernachtungszahlen, so dass ein weiterer Bedarf an Hotels gesehen wird. Die zentrale Lage in Berlin und an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung als Hotelstandort.
		6.5 Einzelhandel	
167	1	Zu begrüßen ist die Ansiedlung eines Supermarktes.	Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen.
168	4	Es wird eine Einkaufsmöglichkeit für den täglichen Bedarf (Lebensmittel EG) gewünscht, aber auch eine "gemischte" Gastronomie als Begegnungs-Zentren. Bei "O+O" wird die "Markthalle" als besonders spannend empfunden.	Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen. Das eingeholte Einzelhandelsgutachten bestätigt, dass Bedarf nach neuem Einzelhandelsangebot in der Umgebung besteht.
169	5	Es ist ja schön und gut dort zahlreiche kleinteilige Gewerbeflächen im Erdgeschossbereich vorzusehen. Aber wer soll dort einkaufen? Das läuft doch auf eine weitere großflächige Mall hinaus. Angesichts der katastrophalen Auslastung der beiden in unmittelbarer Nähe befindlichen großen Einkaufszentren, wird sich kein Investor finden, der hier auch nur einen Euro investiert. Lediglich Bedarf für einen Nahversorger lässt sich erkennen. Damit lässt sich die vorgesehene Bruttogeschossfläche aber nicht mal ansatzweise füllen. Womit soll die vorgesehene Bruttogeschossfläche gefüllt werden?	Im Plangebiet soll außerhalb der nachrichtlich zu übernehmenden gewidmeten Flächen der U- und S-Bahn ein Kerngebiet festgesetzt werden. Die zulässigen Nutzungen im Kerngebiet wurden im weiteren Verfahren noch genauer definiert und im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Auf Grundlage des bisherigen Planungsstandes ist im Kerngebiet ein Anteil von ca. 2/3 für Büros, Hotels und Dienstleistungen vorgesehen. Das übrige Drittel soll durch Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, Kunst- und Kultureinrichtungen genutzt werden.
170	119	Für das Quartier wird mehr Einzelhandel benötigt.	Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen. Das eingeholte Einzelhandelsgutachten bestätigt, dass Bedarf nach neuem Einzelhandelsangebot in der Umgebung besteht.
171	144	Ein Supermarkt fehlt definitiv in dieser Ecke. Ich hoffe auf eine baldige Umsetzung für einen Supermarkt, aber einen Vernünftigen, nicht so ein billig Markt, wo man wieder nicht alles und vor allem kein frisches Fleisch und Fisch bekommen kann. Ein Drogeriemarkt wäre das non plus ultra passend dazu.	Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen.
		6.6 Kultur	
172	127	Es wird um Erklärung gebeten, wie trotz eines städtebaulichen Rahmenvertrages von 2005, der eine derartig massive Bebauung in In-sellage zulässt, unmittelbar am Zufahrtsweg ein Veranstaltungsort wie die STATION im Jahre 2007 genehmigt werden konnte. Inzwischen kommt mit dem Kühlhaus ein weiterer Ausstellungs-/ Eventraum dazu. Fußläufig ist des Weiteren noch das Tempodrom zu nennen und auch in der urbanen Mitte soll noch ein Kunstraum oder Ähnliches entstehen.	Die Nachbarschaft unterschiedlicher Kultur- und Veranstaltungsangebote beinhaltet nicht zwangsläufig Konflikte. Die unterschiedlichen Nutzungen im Umfeld der Urbanen Mitte machen den Ort spannend und attraktiv. Verkehrliche Konflikte sollen im Vorfeld durch die Entwicklung eines Verkehrskonzeptes gelöst werden, das auch die Veranstaltungsstätten im Umfeld mit in die Planung einbezieht und abgestimmte Lösungen entwickelt. Es kann nicht nachvollzogen werden, dass kulturelle Angebote als unnötig angesehen werden. Gerade in diesem Bereich wird ein breites Netz vielfältiger

		<p>Faktisch sind die bereits in der näheren Umgebung ausreichend vorhandenen kulturellen Angebote mehr als ausreichend.</p> <p>Es wird um eine Rückbesinnung auf Wahrung bzw. Wiederherstellung der Lebensqualität der seit Jahren hier ansässigen Anwohner und Berufstätigen gebeten. Der Parallelbetrieb gerade von großen Veranstaltungen in der STATION mit Liefer- und Publikumsverkehr ist mit einer Bebauung des Areals „urbane Mitte“ nicht vereinbar und muss zwangsläufig zu einer Verringerung der Veranstaltungsdichte und -größe führen.</p> <p>Dieser Standort verträgt KEINE weiteren „kulturellen“ Anziehungspunkte zur Bespaßung von Touristen, sowie kein weiteres Hotel zur Unterbringung.</p>	<p>Angebote im Bezirk angestrebt, die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind.</p> <p>Das Plangebiet stellt sich heute als Brache in einer attraktiven innerstädtischen Lage dar. Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Dadurch wird die Lebensqualität der Anwohner nicht eingeschränkt, sondern das Quartier aufgewertet und die Wegebeziehungen um den Bahnhof Gleisdreieck sicherer.</p> <p>Der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, auch bei den Übernachtungszahlen, so dass ein weiterer Bedarf an Hotels gesehen wird. Die zentrale Lage in Berlin und an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung als Hotelstandort.</p>
		6.7 Wohnen	
173	5	Wohnen kann aufgrund der Lage und Rahmenbedingungen (vor allem Lärm) nur eine untergeordnete Rolle spielen.	Die Einschätzung wird geteilt. Es ist keine Wohnnutzung geplant.
174	15, 21, 22, 93	<p>Wunsch nach Mietwohnungen und nicht nur Büro- oder Hotelnutzung.</p> <p>Es fehlt bezahlbarer Wohnraum. Hochpreisige Wohnungen mit abgeschotteten Höfen gibt es in der Flottwellstraße genug.</p> <p>Dass die Fläche mit bezahlbarem Wohnraum (in angemessener Höhe) genutzt werden könnte oder mit zusätzlichen Kitas und Altenheimen, Mehrgenerationenhäuser - warum nicht?!</p> <p>Vor allem alters- und behindertengerecht</p>	<p>Das Plangebiet eignet sich aufgrund der hohen Lärm- und Erschütterungsbelastung nur sehr eingeschränkt als Wohnstandort. Zur Klärung der Schallsituation wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Im Ergebnis bestätigten die Untersuchung, dass auf dem Gebiet der Urbanen Mitte durch die vorhandenen U-Bahnlinien sowie der geplante neue S21 zum Teil Lärm- und Erschütterungsimmissionen zu erwarten sind. Bei gewerblicher Nutzung können diese Einschränkungen durch bauliche Maßnahmen ausgeglichen werden. Für die Wohnnutzung erscheint dieser Ausgleich nicht möglich, da das Wohnen höhere Anforderungen an seine Umgebung stellt. Eine Wohnnutzung ist nicht geplant.</p> <p>Auf der Grundlage dieser Gutachten wurde die zulässige Art der Nutzung der Urbanen Mitte im weiteren Verfahren abgewogen.</p>
175	113	Mit dem Argument der Lärmbelästigung durch die U-Bahn wurde die Realisierung von mehr Wohnbebauung nicht weiter verfolgt. Vergleicht man die aktuelle Lärmsituation mit vielen in Berlin herrschenden Wohnsituationen ist diese Argumentation äußerst weich und angesichts von fehlendem Wohnraum und „Gentrifizierung“ vieler Stadtteile nicht tragbar. Es ist erneut zu prüfen, ob in diesem Areal nicht verstärkt der noch dringend benötigte Wohnraum geschaffen werden kann.	<p>Das Plangebiet eignet sich aufgrund der hohen Lärm- und Erschütterungsbelastung nur sehr eingeschränkt als Wohnstandort. Zur Klärung der Schallsituation wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Im Ergebnis bestätigten die Untersuchung, dass auf dem Gebiet der Urbanen Mitte durch die vorhandenen U-Bahnlinien sowie der geplanten S21 zum Teil Lärm- und Erschütterungsimmissionen zu erwarten sind. Bei gewerblicher Nutzung können diese Einschränkungen durch bauliche Maßnahmen ausgeglichen werden. Für die Wohnnutzung erscheint dieser Ausgleich nicht möglich, da das Wohnen höhere Anforderungen an seine Umgebung stellt. Eine Wohnnutzung ist nicht geplant.</p> <p>Auf der Grundlage dieser Gutachten wurde die zulässige Art der Nutzung der Urbanen Mitte im weiteren Verfahren abgewogen.</p>
176	119	Wunsch: Randbebauung mit einem Anteil für Wohnen von ca. 60 %,	Siehe Nr. 175

		Anteil für Büros und Gewerbe von ca. 40 % Der Einwender ist dafür, dass die Art der östlichen Randbebauung (mit eingeschlossenem S-Bahn-Tunnel) des Tilla-Durieux-Parks an der Gabriele-Tergit-Promenade auch südlich des Landwehrkanals für Wohnungen fortgesetzt wird, nur mit einer Unterbrechung für die Westseite des oberen U-Bahnhofes (U 1) mit darunterliegendem Mittelteil des S-Bahnhofs (S 21).	
177	134	Auch sind dringend sozial günstige Wohnungen mit zu errichten, da es in der gegenüberliegenden Flottwell-Straße genügend 'hochpreisige' Wohnungen gibt.	Das Plangebiet eignet sich aufgrund der hohen Lärm- und Erschütterungsbelastung nur sehr eingeschränkt als Wohnstandort. Zur Klärung der Schallsituation wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Im Ergebnis bestätigten die Untersuchung, dass auf dem Gebiet der Urbanen Mitte durch die vorhandenen U-Bahnlinien sowie der geplanten S21 zum Teil Lärm- und Erschütterungsmissionen zu erwarten sind. Bei gewerblicher Nutzung können diese Einschränkungen durch bauliche Maßnahmen ausgeglichen werden. Für die Wohnnutzung erscheint dieser Ausgleich nicht möglich, da das Wohnen höhere Anforderungen an seine Umgebung stellt. Eine Wohnnutzung ist nicht geplant.
		6.8 Verödung, Sicherheitsbedenken	
178	1	Wichtig wäre, die Sicherheit im Park weiter zu erhöhen, insbesondere nach den Krawallen im Februar. Es sollten keine dunklen Ecken und Gassen beim Zugang zum U-Bahnhof entstehen und die Lärmbelästigung durch Gastronomie und Hotelbetrieb keine Überhand nehmen.	Die Anregungen wurden zur Kenntnis genommen und im Bebauungsplan - soweit möglich - berücksichtigt. Für die Gestaltung der Wege und Zugänge zum Bahnhof wird ein Verkehrskonzept erarbeitet. Die Ausgestaltung der Freiräume erfolgt durch den Bauherrn in Abstimmung mit dem Bezirk. Da die genauen Nutzungen des Gebiets, ihr Umfang und konkrete Standorte noch nicht feststehen, werden die Prüfung der Auswirkungen der einzelnen Betriebe und ihre Vereinbarkeit mit der Umgebung in den jeweiligen Bauantragsverfahren geprüft.
179	22, 35, 47, 53, 66, 93	Fast nur Gewerbe. Außerhalb der Arbeitszeiten und am Wochenende besteht die Gefahr, dass das Quartier verödet. Gefahr der Verwahrlosung und Kleinkriminalität. Die Kriminalität wird mit dem Park als Fluchtmöglichkeit beträchtlich sein.	Zum einen wird das Plangebiet allein durch die Lage am U-Bahnhof (U1, U2) und geplanten S-Bahnhof (S 21) und seiner Wegebeziehungen zum Gleisdreieckpark wahrscheinlich immer belebt sein. Zum anderen sollen durch die gastronomische und kulturelle Nutzung der Erdgeschosszonen Angebote geschaffen werden, die unabhängig von den Arbeitszeiten in den Büros sind und auch abends und am Wochenende genutzt werden, so dass hier ein vitales Quartier mit vielfältigen Nutzungen entstehen kann.
180	79	Nach den desaströsen Erfahrungen der beschämenden Bausünden früherer Jahrzehnte (Gropiusstadt, Märkisches Viertel, Thermometer-Siedlung etc.): Wie soll verhindert werden, dass die Gegend durch die ähnliche Bebauung auch ähnlich verkommt? Optisch, sozial, wirtschaftlich?	Die genannten Beispiele sind mit der Planung für die "Urbanen Mitte" nicht vergleichbar. Hier wird keine Großsiedlung des sozialen Wohnungsbaus geplant, sondern ein Kerngebiet mit z.B. gastronomischen und kulturellen Nutzungen im Erdgeschoss und Büronutzungen in den Obergeschossen.

181	131	Es lebe der/ das neue Brennpunkt/ Problemviertel.	Die Befürchtung, dass hier ein neuer Kriminalitätsschwerpunkt entstehen könnte, wurde zur Kenntnis genommen. Das Konzept sieht die Schaffung eines vitalen Quartiers mit vielfältigen Nutzungen für die Allgemeinheit vor, das durch Wege- und Sichtbeziehungen in seine Umgebung integriert ist, eine Isolation und Verödung des Quartiers kann so vermieden werden.
		6.9 Nutzen für die ansässigen Bewohner	
182	117	Die dort entstehenden Bauten werden vermutlich keine Angebote an Wohnraum bzw. Gewerbe für das untere Drittel der Bevölkerung in Kreuzberg, Tiergarten oder Schöneberg bieten - somit nutzen sie nicht den Bewohnern der angrenzenden Bezirke - hohe Kostenmieten in diesen Gebäuden führen auch zu steigenden Mieten im Umfeld. Dieser Plan führt letztendlich zur Verdrängung angestammter Bewohnerinnen und Bewohner.	Die Bebauung der Urbanen Mitte ist Teil des Gesamtkonzepts zur Neugestaltung des Areals des Gleisdreiecks, die die brachliegende Bahnfläche städtebaulich aufwerten sollte. Zu diesem Konzept gehört sowohl die Gestaltung der öffentlichen Grünfläche als auch die Bebauung der dafür vorgesehenen Bereiche des Areals wie unter anderem der Urbanen Mitte. Die bauliche Ausnutzung der Urbanen Mitte ermöglicht es, einen größeren Bereich von der Bebauung freizuhalten und als einen öffentlichen Park zu gestalten. Durch den Bau der "Urbanen Mitte" wird das Umfeld eines wichtigen und stark frequentierten Umsteigepunktes städtebaulich aufgewertet und sicherer. Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Handelsbetrieben die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, die der Öffentlichkeit zugutekommen und damit auch den Bewohnern nutzen.
183	118	Es ist zu befürchten, dass die geplante Bebauung zur Gentrifizierung Kreuzbergs beiträgt. Die Bebauung mit Hotels, Ausstellungsräumen und Büros führt dazu, dass das Areal zu einem Touristen-Marktplatz verkommt. Faktisch sind die bereits in der näheren Umgebung ausreichend vorhandenen kulturellen Angebote, sowie Hoteleinrichtungen mehr als ausreichend. Dieser Standort trägt keine weiteren „kulturellen“ Anziehungspunkte zur Bespaßung von Touristen, sowie kein weiteres Hotel zur Unterbringung.	Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Durch den Bau der "Urbanen Mitte" wird das Bahnhofsumfeld städtebaulich aufgewertet und sicherer. Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Handelsbetrieben die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, die der Öffentlichkeit zugutekommen und nutzt damit auch den Bewohnern. Es ist davon auszugehen, dass das Plangebiet sowohl von Anwohnern, Parkbesuchern, Berufstätigen in den Büros, ÖPNV-Nutzern und auch Touristen genutzt wird. Der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, auch bei den Übernachtungszahlen, so dass ein weiterer Bedarf an Hotels gesehen wird. Die zentrale Lage in Berlin und an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung als Hotelstandort. Gerade im Bereich der kulturellen Angebote wird ein breites Netz vielfältiger Angebote im Bezirk angestrebt, die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind.
			Fazit: Es wurden folgende Fachgutachten erstellt:

			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einzelhandelsgutachten ▪ Schalltechnische Untersuchung ▪ Erschütterungsgutachten <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ zulässige Nutzungen im Kerngebiet <p>Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.</p>
		6.10 Vorschläge für Alternative Nutzungen	
184	13, 66	Vorschlag: Nicht bauen und die Parkanlage erweitern	<p>Die Anregungen wurden zur Kenntnis genommen. Das Planungsziel ist jedoch die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung. .</p> <p>Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Büro, Hotel und Einzelhandel die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, die der Öffentlichkeit zugutekommen und dem urbanen Charakter des Gebiets entsprechen.</p>
185	23, 24, 27, 96	<p>Die Idee, eine Bibliothek an der Stelle zu errichten, war deutlich besser.</p> <p>Ansiedlung der neuen Groß-Bibliothek in mehrere kleine Gebäude. Könnte man dort nicht eine Bibliothek bauen! Wenigstens ein Gebäude für die Öffentlichkeit?</p>	<p>Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Büro, Hotel und Einzelhandel die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, die der Öffentlichkeit zugutekommen und dem urbanen Charakter des Gebiets entsprechen.</p>
186	35	Vorschlag: Alles kleiner, überschaubarer, gemütlicher, eben typisch Berlin.	<p>Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Büro, Hotel und Einzelhandel die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, die der Öffentlichkeit zugutekommen und dem urbanen Charakter des Gebiets entsprechen.</p>
187	111	Das Plangebiet sollte mit einer Kletterhalle, Indoor-Skatehalle oder ähnlichem bebaut würde. Denn das spiegelt den eigentlich urbanen Charakter des Parks wider.	<p>Die Festsetzung als Kerngebiet schließt die Ansiedlung von Nutzungen zu sportlichen Zwecken nicht aus. Die Ansiedlung der konkreten Nutzungen ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
188	112	Das Plangebiet sollte in den Park eingegliedert werden und so einen gewissen Ausgleich schaffen, was letztendlich den Bürgern am Ort und der Allgemeinheit zugutekommt.	<p>Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Büro, Hotel und Einzelhandel die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, die der Öffentlichkeit zugutekommen und dem urbanen Charakter des Gebiets entsprechen.</p>
			<p>Fazit:</p> <p>Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Planung wird nicht geändert.

		7 VERKEHR	
		7.1 Verkehrssituation im Umfeld	
189	2, 3, 12, 16, 19, 17, 18, 31, 36, 37, 41, 42, 45, 47, 49, 53, 62, 70, 76, 81, 86, 89, 94, 95, 100	<p>Im Berufsverkehr kommt der gesamte Verkehr schon im Bestand oftmals komplett zum Erliegen.</p> <p>Die Verkehrsprobleme während Veranstaltungen und Messen in der STATION Berlin sind ebenfalls ungelöst und müssen in das Verkehrskonzept einbezogen werden.</p>	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.</p> <p>Die Anregungen zum Untersuchungsumfang wurden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen wurden geprüft.</p>
190	103, 106, 110, 111, 113, 118, 120	<p>Bereits jetzt bricht der Straßenverkehr in dem Straßendreieck immer wieder zusammen, sobald in der "STATION Berlin" Luckenwalder Straße Veranstaltungen stattfinden - sowohl während laufender Veranstaltungen sowie während deren Auf- und Abbau-Verkehr.</p> <p>Hauptprobleme: dauerhaftes Parken von Lkws auf Bürgersteig und in zweiter Reihe in Schöneberger/ Luckenwalder Str. und am Tempelhofer Ufer, Dauerstau durch Lieferverkehr/ Besucher, Parken von Shuttleverkehr in zweiter Reihe, Uferweg wird komplett beparkt, rund um den Brückenpfeiler Schöneberger/ Luckenwalder Str. werden Autos abgestellt usw. ...</p> <p>Polizei, Ordnungsamt sowie weitere behördliche Stellen des Bezirks sind über die bestehenden Probleme informiert und bereits jetzt nicht in der Lage, Abhilfe zu schaffen.</p> <p>Die Anwohner sowie der fließende Verkehr auf dem Tempelhofer Ufer sind bereits, insbesondere bei der Durchführung von Veranstaltungen in der „STATION“ regelmäßig eingeschränkt und behindert.</p>	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei werden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.</p> <p>Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren</p>

			Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen wurden geprüft. Der Verkehr und die daraus folgenden Probleme, der durch die Veranstaltungen der STATION ausgelöst werden, können nur bedingt im B-Planverfahren berücksichtigt werden.
191	118	Der Verbindungsweg zwischen den Parkhälften wird zur Anlieferung bzw. als Haltezone für die wartenden Last- und Lieferwagen zu Veranstaltungen in der STATION genutzt (so wie auch die Luckenwalder Str.), da die STATION für Ihre Auf- und Abbauten keine ausreichenden Areale auf ihrem Grundstück vorgesehen haben.	Der Verbindungsweg zwischen dem Ostpark und dem Westpark ist den Fußgängern und Radfahrern vorbehalten.
192	120	Die von der BVV bereits im Oktober vergangenen Jahres unter dem Aktenzeichen EB 073 geforderte Einrichtung eines runden Tisches durch das Bezirksamt zur Problematik der Verkehrssituation, ist offenbar bisher nicht erfolgt. Im Rahmen des laufenden Verfahrens sollte dies dringend in Angriff genommen werden.	Die Einrichtung des „Runden Tisches“ ist nicht Gegenstand des B-Planverfahrens.
193	44, 48, 51, 55, 57, 125, 129, 133, 135	Die derzeitigen Anwohner (sowie auch der fließende Verkehr auf dem Tempelhofer Ufer) sind bereits jetzt - insbesondere bei der Durchführung von Veranstaltungen in der „STATION“ regelmäßig eingeschränkt und behindert.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
194	44, 51, 55, 57, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 125, 129, 133, 135	Bereits jetzt ist die Verkehrssituation während Veranstaltungen und Messen in der STATION Berlin nicht ausreichend geregelt. Polizei und Ordnungsamt sind darüber informiert, dass bereits aktuell immer wieder Gefährdungs-Situationen auftreten. Eine Verschlechterung muss ausgeschlossen werden, vielmehr ist durch geeignete Maßnahmen auf eine Verbesserung hinzuwirken.	Der Hinweis zum Veranstaltungsverkehr der STATION wurde zur Kenntnis genommen.
195	127	Bereits jetzt ist die Vorbelastung der Straßen, die zukünftig die geplante Bebauung erschließen werden, im Bestand sehr hoch. Bereits im Vorfeld der Schaffung eines neuen Kerngebietes sind die Anwohner und die hier ansässigen Büro- und Firmennachbarn immens beeinträchtigt. Insbesondere bei Veranstaltungen im Veranstaltungsort „STATION“ führt das Verkehrsaufkommen durch Lieferver-	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei werden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet. Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen

Stand: 16.08.2017

		<p>kehr und Besucherzustrom zu einer kompletten Überlastung der angrenzenden Straßen. Die Situation ist in ihrem Haus, beim Ordnungsamt, der Polizei und bei weiteren zuständigen Behörden bekannt. Die Hauptprobleme liegen im stehenden Lieferverkehr für die STATION in zweiter Reihe, sowie wildes Falschparken von Veranstaltungsbesuchern zusätzlich zum seit der Parkeröffnung stark erhöhten Parkbesucherverkehr.</p> <p>Unter dem Kennzeichen EB 073 hat die BVV den Bezirk bereits zur Einrichtung eines runden Tisches aufgefordert, dieser steht bislang noch aus. Bei der Einhaltung der Straßenverkehrsordnung und der Ahndung von Ordnungswidrigkeiten vor Ort sind die zuständigen Behörden bereits jetzt überfordert und (wie wir auf Nachfrage mehrfach schriftlich bestätigt bekommen haben) personell und finanziell komplett überlastet.</p>	<p>Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen wurden geprüft.</p> <p>Der Verkehr und die daraus folgenden Probleme, der durch die Veranstaltungen der STATION ausgelöst werden, können nur bedingt im B-Planverfahren berücksichtigt werden.</p> <p>Die Einrichtung des „Runden Tisches“ ist nicht Gegenstand des B-Planverfahrens.</p>
196	136, 145	<p>Die Verkehrssituation ist bereits jetzt während Veranstaltungen und Messen in der STATION Berlin nicht geregelt (dauerhaftes Parken von Lkws auf Bürgersteig und in zweiter Reihe in Schöneberger / Luckenwalder Str. und am Tempelhofer Ufer, Dauerstau durch Lieferverkehr/ Besucher, Parken von Shuttleverkehr in zweiter Reihe).</p> <p>Die katastrophale Verkehrssituation zu Veranstaltungszeiten ist hinreichend dokumentiert. Polizei / Ordnungsamt sind im Bilde und bereits jetzt nicht in der Lage Abhilfe zu schaffen.</p>	<p>Der Hinweis zum Veranstaltungsverkehr der STATION wurde zur Kenntnis genommen.</p>
197	139	<p>Die Belastung der umgebenden Straßen (Schöneberger, Luckenwalder, Tempelhofer Ufer) bzgl. Lärm, Verkehr, Parksituation und nicht zuletzt sicherheitsrelevanter Aspekte ist bereits jetzt – lediglich durch die Veranstaltungen in der STATION Berlin – regelmäßig über dem Limit.</p>	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei werden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.</p> <p>Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Pla-</p>

			<p>nung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen wurden geprüft.</p> <p>Der Verkehr und die daraus folgenden Probleme, der durch die Veranstaltungen der „STATION“ ausgelöst werden, können nur bedingt im B-Planverfahren berücksichtigt werden.</p>
			<p>Fazit:</p> <p>Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrskonzept / -gutachten <p>Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten <p>Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.</p>
		7.2 Überlastung des Verkehrsnetzes / Erforderlichkeit eines Verkehrskonzepts / -gutachtens	
198	2, 3, 12, 16, 19, 17, 18, 31, 36, 37, 41, 42, 45, 47, 49, 53, 62, 70, 76, 81, 86, 89, 94, 95, 100	Die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes zur Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs wird bezweifelt.	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei werden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.</p> <p>Die Anregungen zum Untersuchungsumfang werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt. Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme wurden geprüft.</p>
199	2, 3, 12, 16, 19, 17, 18, 31, 36, 37, 41, 42,	<p>Die Erschließung der Urbanen Mitte mit einer Verkehrsprognose und seinen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz (z.B. Luckenwalder und Schöneberger Straße) muss untersucht und dargestellt werden</p> <p>Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes für die planungsbedingte</p>	Siehe Nr. 198

	45, 47, 49, 53, 62, 70, 76, 81, 86, 89, 94, 95, 100	Verkehrszunahme soll begründet dargestellt werden; es muss ein (funktionierendes) Verkehrskonzept erarbeitet werden.	
200	2, 3, 12, 16, 19, 17, 18, 31, 36, 37, 41, 42, 45, 47, 49, 53, 62, 70, 76, 81, 86, 89, 94, 95, 100	Auswirkungen während des Baus und nach Fertigstellung darstellen.	<p>Der Hinweis zu den Auswirkungen während des Baus wurde zur Kenntnis genommen. Baustellenverkehr ist jedoch werktags während der Tageszeit hinzunehmen.</p> <p>Der Hinweis, nach kompletter Fertigstellung des Bauvorhabens „Urbane Mitte“ die Auswirkungen des Vorhabens darzustellen, wurde aufgenommen und muss geprüft werden.</p>
201	44, 48, 51, 55, 57, 125, 129, 133, 135	Es ist davon auszugehen, dass das schon aktuell an seine Belastungsgrenze stoßende Straßenverkehrsnetz in der näheren Umgebung durch die vorgelegte Planung (nicht nur zu Spitzenzeiten) überlastet sein wird. Es wird um Mitteilung und konkrete Festlegung gebeten, wie hier Abhilfe geschaffen werden soll.	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei werden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.</p> <p>Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen wurden geprüft.</p>
202	59	Ich mache mir Sorgen um die vielen Autos, die dann zusätzlich am	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein

		<p>Gleisdreieck fahren. Die Schöneberger und die Luckenwalder Straße werden von Autos verstopft sein. Es gibt jetzt schon keine Parkplätze. Die Leute parken immer am Tempelhofer Ufer und machen das Gras und das Ufer kaputt. Ich glaube nicht, dass die Menschen, die im Wolkenkratzer arbeiten, alle mit der U-Bahn kommen. Außerdem müssen viele Lkws Sachen für die Büros anliefern. (10 Jahre alt)</p>	<p>Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei werden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.</p> <p>Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen wurden geprüft.</p> <p>Hinzuweisen ist, dass die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ein Standortvorteil für das Bauvorhaben ist.</p>
203	77	<p>Die öffentliche Erschließung ist für die hohe Bebauungsdichte zu klein dimensioniert. Es entstehen Verluste bei der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, die nicht ausreichend durch Bereitstellung von öffentlicher Erschließung auf den Privatgrundstücken kompensiert werden.</p>	<p>Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</p>
204	80	<p>Die neuen Baufelder am Gleisdreieckpark ziehen weiteren Autoverkehr in das ohnehin bereits sehr stark belastete Gebiet zwischen der Yorckstraße und Potsdamer Platz.</p>	<p>Die Annahme wurde zur Kenntnis genommen. Siehe Nr. 202</p>
205	101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 114, 117, 120	<p>Die Bebauung Urbane Mitte darf nicht auf Kosten der anliegenden Straßen erfolgen. Das schon stark belastete Straßennetz in der näheren Umgebung kann den zusätzlichen Verkehr wahrscheinlich nicht aufnehmen. Es wird ein Verkehrschaos erwartet. Wie soll damit umgegangen werden?</p>	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei werden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.</p> <p>Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den unter-</p>

			<p>geordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen wurden geprüft.</p> <p>Hinzuweisen ist, dass die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ein Standortvorteil für das Bauvorhaben ist.</p>
206	110	Wie wird die Abwicklung der durch das neue Quartier verursachten Verkehrsströme in der Luckenwalder-/ Schöneberger Str. gelöst, insbes. abfließender Verkehr (die Ampel Schöneberger Str. entlässt max. 5 Kfz in einer Grünphase).	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei werden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.</p> <p>Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen wurden geprüft.</p> <p>Hinzuweisen ist, dass die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ein Standortvorteil für das Bauvorhaben ist.</p>
207	110, 118	Der Bezirk wird aufgefordert, zeitnah ein Verkehrsgutachten zu erstellen und ein darauf basierendes Verkehrskonzept vorzustellen. Ohne ein vernünftiges Verkehrskonzept ist die Bebauung für die Anwohner nicht vorstellbar.	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei werden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.</p> <p>Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Ver-</p>

			<p>gleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen wurden geprüft.</p> <p>Hinzuweisen ist, dass die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ein Standortvorteil für das Bauvorhaben ist.</p>
208	113	Da die angrenzenden Straßen keinerlei Durchgangsverkehr führen, sollte das autofreie Gebiet des Baufeldes auf die Luckenwalder und die Schöneberger Straße ausgeweitet werden.	Die Annahme wurde zur Kenntnis genommen.
209	113	Wie soll verhindert werden, dass die Situation in den beiden vorhandenen Straßen, Schöneberger und Luckenwalder Straße, völlig kollabiert? Wie und über welche Wege soll die Baulogistik abgewickelt werden?	<p>Siehe Nr. 207</p> <p>Für den Baustellenverkehr / die Baulogistik wird ein Konzept erstellt.</p>
210	118	Es ist zu vermeiden, dass die Planung zu Lasten der umgebenden Straßen gehen. Insbesondere, weil es im Plangebiet selber keine öffentlichen Straßen gibt und vom Eigentümer/ Investor ein autofreies Gebiet angestrebt wird.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
211	118	Der Parallelbetrieb gerade von großen Veranstaltungen in der STATION mit Liefer- und Publikumsverkehr ist mit einer Bebauung des Areals „urbane Mitte“ nicht vereinbar und muss zwangsläufig zu einer Verringerung der Veranstaltungsdichte und -größe führen.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Regelungen zur Veranstaltungsdichte der STATION sind nicht Gegenstand des B-Planverfahrens.
212	118	In der weiteren Planung sollte ein Konzept zur Versorgungs-Infrastruktur des geplanten neuen Kerngebiets vorgelegt werden, die auch die STATION mit einbindet.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und geprüft. Es wird angenommen, dass es sich um Konzepte zur Ver-/ Entsorgung, An-/ Ablieferverkehr handelt.
213	118, 127	Es sollte nachvollziehbar dargelegt werden, wie bereits in der Bauphase Verkehr, Lärm und die Feinstaubbelastung auf ein Mindestmaß reduziert werden können.	<p>Für den Baustellenverkehr / die Baulogistik wird ein Konzept erstellt.</p> <p>Baustellenverkehr ist jedoch werktags während der Tageszeit hinzunehmen.</p>
214	124	Die Auswirkung der Bauarbeiten (Verkehr, Lärm, Staubbelastung) sind planerisch so zu gestalten, dass sie für die Parknutzerinnen und Parknutzer bzw. die Anwohnerinnen und Anwohner während der Bauphase möglichst minimiert werden.	<p>Für den Baustellenverkehr / die Baulogistik wird ein Konzept erstellt.</p> <p>Baustellenverkehr ist jedoch werktags während der Tageszeit hinzunehmen.</p>
215	127	Da die Schöneberger- und die Luckenwalder Str. im Nadelöhr am U-Bahn Pfeiler zusammentreffen, gibt es faktisch bisher nur eine Zufahrt zum Plangebiet. Der gefahrlose Zugang zum Park muss an diesem neuralgischen Punkt für Fußgänger und Radfahrer gewähr-	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.

		leistet werden (z.B. Zebrastreifen).	
216	127	Insbesondere weil es im Plangebiet selber keine öffentlichen Straßen gibt und vom Eigentümer eine autofreies Gebiet angestrebt wird, darf die Planung nicht zu Lasten der umgebenden Straßen gehen. Die Frage wäre, wie das vermieden werden kann.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.
217	127	Da das Verkehrskonzept nicht Bestandteil des Bebauungsplanes ist, wird der Bezirk aufgefordert, zeitnah ein Verkehrsgutachten zu erstellen und ein darauf basierendes Verkehrskonzept vorzustellen. Ohne ein vernünftiges Verkehrskonzept ist die Bebauung für die Anwohner nicht vorstellbar.	Das Ergebnis des Verkehrsgutachtens ist in die Abwägung zum B-Plan eingeflossen.
218	130	Während das Gelände in einmaliger Art an den Öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen sein wird, erscheint die straßenmäßige Erschließung bedenklich und ergänzungsbedürftig (man will da einen Katastrophenfall der Eisenbahn-Systeme gar nicht erst erwähnen). Der Einwander denkt hier zunächst an die im Bereichsentwicklungsplan von 2005 vom Bezirk beschlossene Nord-Süd-Straße zwischen der Luckenwalder Straße und dem Süden der Trebbiner Straße innerhalb des Grundstücks-Arrangements zwischen der BVG und dem Deutschen Technik-Museum. Die dazu erforderliche Grundstücksfläche ist als ehemalige Eisenbahn-Erschließung zwischen der Hochbahnstrecke der U1 im Norden und der Südspitze der Trebbiner Straße (aus dem ehemaligen Reichsbahn-Vermögen) bereits in der öffentlichen Hand und als öffentliches Straßenland im BEP 2005 ausgewiesen. Unter dem Hochbahnviadukt besteht von alters her ein Durchlass in Richtung Luckenwalder Straße, und der Anschluss an dieselbe, von Süden gesehen, ist durch ein stark kriegsbeschädigtes ehemaliges Postgebäude auf eine Tiefe von lediglich ca. 15 m blockiert. Es wird angeregt, diese zusätzliche Nord-Süd-Verbindung zu realisieren, nicht zuletzt da sie im BEP 2005 und bereits in den Entwürfen von Lenné ab 1840 als eine der wichtigsten Querachsen des Generalzuges vorgeformt war und heute noch ist.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass eine Erschließung des Plangebiets über die Schöneberger / Luckenwalder Straße sowie über die Trebbiner Straße als ausreichend angesehen wird. Dies wurde im Rahmen eines Verkehrsgutachtens auch bestätigt.
219	133,	Eine Verschlechterung muss ausgeschlossen werden, vielmehr ist	Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen

	135	durch geeignete Maßnahmen auf eine Verbesserung hinzuwirken.	<p>Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Das Ergebnis des Verkehrsgutachtens ist in die Abwägung zum B-Plan eingeflossen.</p>
220	136, 145	Wie wird sich die Verkehrssituation belastend auf die Schöneberger/ Luckenwalder Straße und das Schöneberger/ Tempelhofer Ufer auswirken?	<p>Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Das Ergebnis des Verkehrsgutachtens ist in die Abwägung zum B-Plan eingeflossen.</p>
221	136, 145	Wie wird die Abwicklung der durch das neue Quartier verursachten Verkehrsströme in der Luckenwalder-/ Schöneberger Str. gelöst - insbes. abfließender Verkehr (die Ampel Schöneberger Str. entlässt max. 5 Kfz in einer Grünphase).	<p>Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen einen stabilen und leistungsfähigen Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt.</p> <p>Das Ergebnis des Verkehrsgutachtens ist in die Abwägung zum B-Plan eingeflossen.</p>
222	136, 145	Wie wird der Verkehr während der Bauphase sowie nach Fertigstellung des Areals geregelt?	<p>Der Hinweis zu den Auswirkungen während des Baus wird zur Kenntnis genommen. Baustellenverkehr ist jedoch werktags während der Tageszeit hinzunehmen.</p> <p>Der Hinweis, nach kompletter Fertigstellung des Bauvorhabens „Urbane Mitte“</p>

			die Auswirkungen des Vorhabens darzustellen, wird aufgenommen und muss geprüft werden.
223	137	Die Bebauung würde obendrein auch ein mächtiges Verkehrschaos produzieren.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
224	138	Die Bebauungspläne werden abgelehnt, weil durch die 90%ige Nutzung durch Geschäfts- und Büroeinheiten mit Dienstleistung, Hotel und div. Anlagen ein Verkehrschaos entsteht, was sich neben den umliegenden Straßen auch auf den Park selbst auswirken wird.	Die Ablehnung wurde zur Kenntnis genommen.
225	141	Am Standort Urbane Mitte wird ab 2018 ein riesiges Areal vergleichbar dem Potsdamer Platz entstehen - allerdings hat an eine Lösung für den (Baustellen- und Liefer-) Verkehr offenbar keiner gedacht.	Der Hinweis zu den Auswirkungen während des Baus wird zur Kenntnis genommen. Baustellenverkehr ist jedoch werktags während der Tageszeit hinzunehmen. Der Hinweis, nach kompletter Fertigstellung des Bauvorhabens „Urbane Mitte“ die Auswirkungen des Vorhabens darzustellen, wird aufgenommen und muss geprüft werden.
226	136, 145	Inwieweit wird das zu erarbeitende Verkehrskonzept Einfluss auf die Realisierbarkeit des Gesamtprojektes haben? Was passiert, wenn eine Garantie der Sicherheit nicht gewährleistet werden kann?	Im Rahmen des weiteren Verfahrens muss ein schlüssiges Verkehrskonzept entwickelt und mit den entsprechenden Behörden/ Fachverwaltungen abgestimmt werden, bevor der Bebauungsplan beschlossen werden kann.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: ▪ Verkehrskonzept / -gutachten Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		7.3 Trebbiner Straße	
227	45, 49, 102, 103, 104, 105, 106, 118, 125	Im Werkstattverfahren war eine Verlängerung der Trebbiner Straße zur Erschließung der südlichen Baufelder Thema. Die Trebbiner Straße liegt aber nun außerhalb der Grenzen des B-Planes. Das Plangebiet ist anzupassen.	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurden auch die Ist-Situation und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet. Es wird davon ausgegangen, dass die zweite Anbindung des Plangebiets über die Trebbiner Straße erforderlich ist und der Geltungsbereich im Rahmen des weiteren Planverfahrens um die erforderliche Fläche erweitert wird. Die Verlängerung der Trebbiner Straße und die Herstellung einer neuen Zufahrt werden umgesetzt. Die Anregungen zum Untersuchungsumfang wurden zur Kenntnis genommen.
228	127	Laut Begründung zum Bebauungsplan, ergibt sich die Erschlie-	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Die Erweiterung des Geltungsbe-

		ßungsstruktur aus dem Anschluss an das öffentliche Straßennetz in der Verlängerung der Schöneberger- und Luckenwalder Str. sowie der Trebbiner Straße. Letztere liegt nicht im Plangebiet, dieses ist dementsprechend auszuweiten	reichs wird vorgenommen.
229	118	Ist es denkbar, dass die komplette Bauabwicklung durch die nicht bewohnte Trebbiner Straße erfolgen könnte?	Der Vorschlag wird geprüft. Dabei ist zu bedenken, dass wahrscheinlich nicht alle Gebäude auf einmal gebaut werden und dass an der Trebbiner Straße auch der Eingang des Deutschen Technikmuseums liegt. Die Bauabwicklung ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrskonzept / -gutachten Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung wurde entsprechend ergänzt. Der Geltungsbereich erweitert.
		7.4 Modal-Split	
230	17, 18, 37, 45, 49, 53, 62, 76, 94, 100	Es wird bezweifelt, dass der überwiegende Teil der künftigen Nutzer ausschließlich den ÖPNV nutzen wird. Dies wird durch den derzeitigen Modal Split auch nicht bestätigt. Vielmehr ist beim derzeitigen tatsächlichen Mobilitätsverhalten / der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr viel Individualverkehr mit Pkw zu beobachten. Selbst der Eigentümer wirbt auf seiner Website damit, dass das Grundstück durch die zentrale Lage sehr gut mit dem Auto erreichbar ist (Stand 04.03.2016).	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei werden auch die Ist-Situation und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet. Die Annahmen zum Modal-Split wurden mit den entsprechenden Behörden/ Fachverwaltungen abgestimmt.
231	44, 48, 51, 55, 57	Bei der Präsentation der Wettbewerbsergebnisse ist u.a. angeführt worden, dass der überwiegende Teil der künftigen Nutzer der geplanten Gebäude ausschließlich den ÖPNV nutzen wird. Es ist davon auszugehen, dass dies nicht zutreffend ist. Diese Annahme wird durch die aktuelle Verkehrsstatistik, in der die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel betrachtet wird, nicht bestätigt. Vielmehr ist beim derzeitigen tatsächlichen Mobilitätsverhalten / der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr viel Individualverkehr mit Pkw zu beobachten.	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei werden auch die Ist-Situation und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet. Die Annahmen zum Modal-Split wurden mit den entsprechenden Behörden/ Fachverwaltungen abgestimmt.
232	101, 102, 103, 104, 105,	Bei der Präsentation der Wettbewerbsergebnisse (Dezember 2015) wurde u.a. angeführt, dass der überwiegende Teil der künftigen Nutzer der geplanten Gebäude ausschließlich den ÖPNV nutzen wird. Dies wird durch die aktuelle Verkehrsstatistik (Modal Split), in der die	Siehe Nr. 231

	106, 125, 129, 133, 135	Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel dokumentiert ist, nicht bestätigt. Vielmehr ist beim derzeitigen tatsächlichen Mobilitätsverhalten in hohem Maße Individualverkehr mit dem Pkw festzustellen.	
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: <ul style="list-style-type: none"> Verkehrskonzept / -gutachten Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		7.5 Verkehrsprognose	
233	17, 18, 37, 45, 49, 62	Es wird ein hohes Pendleraufkommen unter Berücksichtigung der überwiegend gewerblichen Nutzung erwartet.	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wird auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert.</p> <p>Es wurde zudem ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Beeinträchtigung des Straßenverkehrsnetzes ist damit geringfügig und kann hingenommen werden. Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes wurden geprüft.</p> <p>Zu beachten ist der Standortvorteil des Vorhabens Urbane Mitte, die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr.</p>
234	101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 118	Die geplante Bebauung wird zu einer Verkehrserhöhung führen. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen (zuerst Baustelle, später Pendler und sonstiges Publikum) ist durch einen Gutachter zu prognostizieren und vor der nächsten Stufe des B-Plan-Verfahrens öffentlich bekannt zu machen.	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert.</p> <p>Es wurde zudem ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das Straßennetz zu prognostizieren und zu be-</p>

			<p>werten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Beeinträchtigung des Straßenverkehrsnetzes ist damit geringfügig und kann hingenommen werden. Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes wurden geprüft.</p> <p>Zu beachten ist der Standortvorteil des Vorhabens Urbane Mitte, die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr.</p>
235	44, 48, 51, 55, 57, 125, 129, 133, 135	Die geplante Hochhausbebauung führt zu einem extrem hohen Pendleraufkommen in den laut Planung überwiegend gewerblich genutzten Gebäuden. Es ist abzuschätzen und anzugeben, mit welcher Zahl von Nutzern / Publikum bei der Umsetzung der vorgelegten Planung - maximal und minimal - zu rechnen ist.	Siehe Nr. 234
236	127	Es ist zudem ein Gutachten einzuholen und den Anwohnern vorzustellen, mit welcher Mehrbelastung durch Berufspendler und Besucher der hauptsächlich gewerblich genutzten Hochhäuser zu rechnen ist.	Siehe Nr. 234
237	136, 145	Mit welchem Pendler-/ Publikumsverkehr wird nach Fertigstellung des Areals gerechnet? Wie viele Menschen sollen in der „Urbanen Mitte“ arbeiten? Mit welchem Verkehrsaufkommen ist zu rechnen?	Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Konkrete Nutzungen sind noch nicht geplant, so dass der Pendlerverkehr/Publikumsverkehr, Anzahl von Besuchern oder Gästen noch nicht konkret ermittelt werden konnte.
			<p>Fazit:</p> <p>Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrskonzept / -gutachten <p>Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten <p>Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.</p>
		7.6 Sicherheit	
238	2, 12, 16, 17, 18, 19,	Die Sicherheit der Anwohner, Radfahrer und Kinder muss gewährleistet werden.	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch

	36, 45, 49, 53, 56, 62, 76, 100		die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert.
239	16, 17, 18, 36, 45, 49, 53, 62, 76, 100	Wie kann der dauerhafte Zugang von Rettungsfahrzeugen garantiert werden, wenn die Straßen verstopft sind? Dauerhaft den Zugang von Rettungsfahrzeugen gewährleisten In diesem Zusammenhang sollte der Brandschutz schon jetzt berücksichtigt werden, damit hier kein BER erlebt wird.	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert. Der Nachweis eines ausreichend leistungsfähigen Straßennetzes beinhaltet auch die Anforderungen für die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen. Ordnungsrechtliche Sicherungsmaßnahmen innerhalb der Straßen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung.
240	56, 76	Eine Verschlechterung der Sicherheit für Kinder ist nicht akzeptabel Es ist mit einem erheblichen Anstieg des PKW- und LKW-Verkehrs zu rechnen. Da sich in den letzten Jahren mehrere Verkehrsunfälle ereignet haben, ist die Sicherheit für Anwohner und Kinder schwer zu garantieren. Wenn noch ein höheres Verkehrsaufkommen durch den Verkehr zu den neuen Gebäuden entsteht, ist mit noch mehr Unfällen zu rechnen. Es muss ein Sicherheitskonzept geben, das den Verkehr erheblich reduziert, was aber sehr schwierig ist, da der Verkehr wahrscheinlich erheblich steigen wird. Das heißt, der Verkehr muss weiträumig umgeleitet werden, was wiederum zu mehr Stau führt. Die Kreuzung Schöneberger Straße/ Tempelhofer Ufer ist schon jetzt sehr gefährlich für Kinder. Wenn noch mehr Verkehr auf dieser Kreuzung entsteht, ist es extrem gefährlich für Kinder, diese allein zu überqueren. Das dort mehr Unfälle passieren ist absehbar. Wie wird die Sicherheit der Kinder gewährleistet?	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert. Ordnungsrechtliche Sicherungsmaßnahmen innerhalb der Straßen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung.
241	101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 125, 129	Im Verfahren ist sicherzustellen, dass im weiteren Verlauf (Baugenehmigungsverfahren usw.) die Sicherheit der Anwohner und sonstigen Anlieger (z.B. deren Besucher), insbesondere die der Kinder, sowie der Parkbesucher und Radfahrer gewährleistet wird und dass ein dauerhafter Zugang von Rettungsfahrzeugen garantiert wird.	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert. Der Nachweis eines ausreichend leistungsfähigen Straßennetzes beinhaltet auch die Anforderungen für die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen. Ordnungsrechtliche Sicherungsmaßnahmen innerhalb der Straßen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung.
242	44, 51,	Im Verfahren ist sicherzustellen, dass im weiteren Verlauf (Bauge-	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein

	55, 57, 133, 135	nehmungungsverfahren usw.) die Sicherheit der Anwohner, insbesondere die der Kinder, sowie der Parkbesucher und Radfahrer, gewährleistet wird.	Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert. Ordnungsrechtliche Sicherungsmaßnahmen innerhalb der Straßen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung.
243	136, 145	Wie soll die Sicherheit der Anwohner, Radfahrer und nicht zuletzt die der Kinder, die sich hier bewegen, gewährleistet werden?	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert. Ordnungsrechtliche Sicherungsmaßnahmen innerhalb der Straßen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung.
244	44, 51, 55, 57, 133, 135	Im Verfahren ist sicherzustellen, dass ein dauerhafter Zugang von Rettungsfahrzeugen garantiert wird.	Der Nachweis eines ausreichend leistungsfähigen Straßennetzes beinhaltet auch die Anforderungen für die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen.
245	136, 145	Wie kann ein dauerhafter Zugang von Rettungsfahrzeugen garantiert werden, wenn die genannten Straßen verstopft sind?	Der Nachweis eines ausreichend leistungsfähigen Straßennetzes beinhaltet auch die Anforderungen für die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: ▪ Verkehrskonzept / -gutachten Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		7.7 Parken / Stellplatzsituation	
		7.7.1 Bestandssituation	

246	16, 17, 18, 19, 36, 37, 44, 45, 48, 49, 51, 53, 55, 57, 62, 76, 94, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 118, 125, 129, 133, 135	Bereits seit Parkeröffnung sowie durch zunehmende Häufigkeit und Größe der Veranstaltungen in der "STATION Berlin" ist die Parkplatzsituation im Quartier merklich angespannter als vorher.	Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Parkplatzsituation im Umfeld angespannt ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum gibt.
247	127	Die Parkplatzsituation vor Ort ist bereits jetzt unzumutbar, da es keine Parkraumbewirtschaftung gibt.	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert.</p> <p>In diesem Zusammenhang wurde unter Berücksichtigung der angestrebten Nutzung auch der Bedarf an Stellplätzen prognostiziert und ein Konzept zur Bedarfsdeckung erarbeitet. Nach der Prognose des Verkehrsgutachtens erzeugt das Vorhaben einen Bedarf an rund 660 Stellplätzen. Dieser Bedarf wird mit den geplanten Tiefgaragen und dem angrenzenden „Parkhaus am Gleisdreieck“ abgedeckt. Die gesamte Stellplatzkapazität der Tiefgaragen und des Parkhauses beträgt rund 1.260 Pkw-Stellplätze.</p> <p>Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Parkplatzsituation im Umfeld angespannt ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum gibt.</p>
248	136, 145	Bereits seit Parkeröffnung ist die Parkplatzsituation im Quartier merklich angespannter als vorher.	Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Parkplatzsituation im Umfeld angespannt ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum gibt.

249	106, 111	Die Einschränkungen betreffen auch den ruhenden Verkehr, da Ein- und Ausparken in der Luckenwalder Straße wegen in zweiter Reihe wartender Lkw-Schlangen immer wieder unmöglich ist.	Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Parkplatzsituation im Umfeld angespannt ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum gibt.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: <ul style="list-style-type: none"> Verkehrskonzept / -gutachten Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		7.7.2 Debis-Parkhaus	
250	104	Das vorhandene DEBIS-Parkhaus muss in dem Zusammenhang besser und deutlicher ausgeschildert werden, da es im Moment oft wenig ausgelastet ist.	Die Stellplätze im DEBIS-Parkhaus wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens berücksichtigt. Die Anregung, dass DEBIS-Parkhaus besser auszuschildern, wurde zur Kenntnis genommen. Die Ausschilderung ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanung.
251	118	Das vorhandene DEBIS-Parkhaus, das bei einer eingeführten Parkraumbewirtschaftung sicher deutlich besser ausgelastet wäre, wird zukünftig zurückgebaut.	Das Parkhaus liegt nicht im Geltungsbereich des B-Plans VI-140ca.
	?	Das vorhandene DEBIS-Parkhaus ist zwar dringend benötigt, wird jedoch kaum genutzt. Warum sollte man in ein Parkhaus einfahren, wenn man doch davor und in der näheren Umgebung kostenlos und teilweise verkehrswidrig parken kann. Noch dazu ist die Parkhauseinfahrt bei erfolgter Einfahrt in die Schöneberger Straße, hinter der U-Bahnbrücke kaum sichtbar. Auch gibt es weder in der Schöneberger noch in der Luckenwalder Str. Schilder, welche die Einfahrt kennzeichnen. Dieses Parkhaus, das bei einer eingeführten Parkraumbewirtschaftung sicher deutlich besser ausgelastet wäre, wird zukünftig zurückgebaut.	Die Stellplätze im DEBIS-Parkhaus wurden im Rahmen des Verkehrsgutachtens berücksichtigt. Die Anregung, dass DEBIS-Parkhaus besser auszuschildern, wurde zur Kenntnis genommen. Die Ausschilderung ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanung.
252	128	Tiefgaragen braucht es an diesem Ort wirklich nicht, da auf dem Nachbargrundstück unter der Trasse der S 21 bereits derzeit 1.450 Pkw-Stellplätze in einem Parkhaus existieren. Selbst wenn davon die Hälfte abgerissen werden sollte, bleiben noch genügend für die Besucher der Häuser im B-Plangebiet, da der Ort ja mit 2 U-Bahn- und 1 S-Bahnlinie erschlossen ist.	Die Stellplätze im DEBIS-Parkhaus werden im Rahmen des Verkehrsgutachtens berücksichtigt.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt:

			<ul style="list-style-type: none"> Verkehrskonzept / -gutachten <p>Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten <p>Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.</p>
		7.7.3 Bedarfsermittlung und -deckung	
253	16, 17, 18, 19, 36, 37, 44, 45, 48, 49, 51, 53, 55, 57, 62, 76, 94, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 118, 125, 129, 133, 135, 136, 145	Es wird darum gebeten, die Anzahl der zu errichtenden Tiefgaragenplätze ins Verhältnis zu den potenziell benötigten Stellplätzen für Pendler/ Berufstätige, Anwohner, Hotelgäste und sonstiges Publikum zu setzen.	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert.</p> <p>In diesem Zusammenhang wurde unter Berücksichtigung der angestrebten Nutzung auch der Bedarf an Stellplätzen prognostiziert und ein Konzept zur Bedarfsdeckung erarbeitet. Nach der Prognose des Verkehrsgutachtens erzeugt das Vorhaben einen Bedarf an rund 660 Stellplätzen. Dieser Bedarf wird mit den geplanten Tiefgaragen und dem angrenzenden „Parkhaus am Gleisdreieck“ abgedeckt. Die gesamte Stellplatzkapazität der Tiefgaragen und des Parkhauses beträgt rund 1.260 Pkw-Stellplätze.</p>
254	16, 17, 18, 19, 36, 37, 45, 49, 53, 62, 76, 94, 100	Die in den Entwürfen gekennzeichneten Tiefgaragenplätze sind vollkommen unzureichend.	<p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert.</p> <p>In diesem Zusammenhang wurde unter Berücksichtigung der angestrebten Nutzung auch der Bedarf an Stellplätzen prognostiziert und ein Konzept zur Bedarfsdeckung erarbeitet. Nach der Prognose des Verkehrsgutachtens erzeugt das Vorhaben einen Bedarf an rund 660 Stellplätzen. Dieser Bedarf wird mit den geplanten Tiefgaragen und dem angrenzenden „Parkhaus am Gleisdreieck“</p>

			abgedeckt. Die gesamte Stellplatzkapazität der Tiefgaragen und des Parkhauses beträgt rund 1.260 Pkw-Stellplätze. Es wird darauf hingewiesen, dass es kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum gibt.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrskonzept / -gutachten Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung wird entsprechend ergänzt.
		7.7.4 Lösungsvorschlag Bürger: Einbahnstraßenregelung	
255	102, 103, 104, 105, 106	Es ist davon auszugehen, dass eine Einbahnstraßen-Regelung für Schöneberger- und Luckenwalder Straße unumgänglich wird, damit Begegnungsverkehr ausgeschlossen wird und u.a. Rettungsfahrzeuge ungehindert durchkommen. Sinnvollerweise sollte die Richtung von Luckenwalder über Schöneberger Straße führen, damit es weiterhin möglich ist, "im Kreis" (bzw. Dreieck) zu fahren. (106, 118).	Die Anregung, eine Einbahnstraßenregelung einzuführen, wurde zur Kenntnis genommen und im Verkehrskonzept geprüft. Derartige Regelungen sind allerdings kein Gegenstand der Bebauungsplanung.
256	118	Zu einer Veranstaltung wurde einmal eine Einbahnstraßen-Regelung von der Schöneberger Str. kommend „getestet“. Da man bei dieser Variante jedoch gleich auf der Einbahnstraße Tempelhofer Ufer landet, kommt man nur mit einem großen Umweg mit 2-maliger Uferüberquerung wieder zurück nach Hause und wird daher von uns Anwohnern abgelehnt.	Die Anregung, eine Einbahnstraßenregelung einzuführen, wurde zur Kenntnis genommen und im Verkehrskonzept geprüft. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche und damit die Einbahnstraßenregelung ist nicht Gegenstand des B-Plans.
257	125	Es ist davon auszugehen, dass eine Einbahnstraßen-Regelung für Schöneberger- und Luckenwalder Straße unumgänglich wird.	Die Anregung, eine Einbahnstraßenregelung einzuführen, wurde zur Kenntnis genommen und im Verkehrskonzept geprüft. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche und damit die Einbahnstraßenregelung ist nicht Gegenstand des B-Plans.
258	127	Es ist eine Einbahnstraßenregelung von Richtung Luckenwalder in die Schöneberger Straße anzustreben.	Die Anregung, eine Einbahnstraßenregelung einzuführen, wurde zur Kenntnis genommen und im Verkehrskonzept geprüft. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche und damit die Einbahnstraßenregelung ist nicht Gegenstand des B-Plans.
259	106	Um Abstimmung mit den betroffenen ansässigen Firmen wie "STATION", BVG, Post, Bombadier usw. wird gebeten.	Sollte sich eine Einbahnstraßenregelung als sinnvoll erweisen, ist eine Abstimmung vorgesehen. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche und damit die Einbahnstraßenregelung ist nicht Gegenstand des B-Plans.

			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: <ul style="list-style-type: none"> Verkehrskonzept / -gutachten Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		7.7.5 Lösungsvorschlag Bürger: Parkraumbewirtschaftung	
260	16, 17, 18, 19, 36, 37, 45, 49, 53, 62, 76, 94, 100,	Ggf. sollte eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden.	Die Anregung, im Umfeld des Plangebiets eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, wurde zur Kenntnis genommen und im Verkehrskonzept geprüft. Parkraumbewirtschaftung ist allerdings kein Gegenstand der Bebauungsplanung.
261	102, 103, 104, 105, 106, 110, 118	Es sind Parkplätze für bereits ansässige Anlieger durch Anwohner-Parkraumbewirtschaftung (vgl. Hackescher Markt, Münzstraße) zu gewährleisten, um die Parkplätze für Anwohner und Firmen zu sichern.	Die Anregung, im Umfeld des Plangebiets eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, wurde zur Kenntnis genommen und im Verkehrskonzept geprüft. Parkraumbewirtschaftung ist allerdings kein Gegenstand der Bebauungsplanung.
262	125	Die Parkplätze für bereits Ansässige sind durch ausschließliche Anwohner-Parkraumbewirtschaftung (vgl. Hackescher Markt) zu gewährleisten.	Die Anregung, im Umfeld des Plangebiets eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, wurde zur Kenntnis genommen und im Verkehrskonzept geprüft. Parkraumbewirtschaftung ist allerdings kein Gegenstand der Bebauungsplanung.
263	127	Die geplante Bebauung sollte zum Anlass genommen werden, die Zufahrtswege Schöneberger und Luckenwalder Straße als Parkraum ausschließlich für Anwohner auszuweisen, so wie es auch im Bezirk Mitte in ausgewählten Straßen um die Münzstr. herum ermöglicht wurde.	Die Anregung, im Umfeld des Plangebiets eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, wurde zur Kenntnis genommen und im Verkehrskonzept geprüft. Parkraumbewirtschaftung ist allerdings kein Gegenstand der Bebauungsplanung.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: <ul style="list-style-type: none"> Verkehrskonzept / -gutachten Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.

		7.8 Fußgänger- / Radverkehr	
264	16, 17, 18, 19, 36, 37, 47, 61, 62, 94, 100	Es ist zu gewährleisten, dass der Fahrradweg Berlin-Leipzig während und nach der Bauzeit (gefahrlos) offen bleibt.	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem auch der Fußgänger- und Radverkehr behandelt wurde. Das Konzept sieht unter anderem den Ausbau der vorhandenen Radwege und der Radwege auf den vorhandenen Straßen vor. Es ist nicht geplant, die Radwege enger zu gestalten. Es ist ein Ziel des Bebauungsplans, die vorhandene Verbindung zwischen Ost- und Westpark sowie den Fernradweg Berlin-Leipzig planungsrechtlich zu sichern.
265	20, 21, 24, 33, 34, 45, 77, 81	Der Fahrradweg wird von Radlern und Fußgängern in beide Richtungen sehr gut angenommen. Er ist von besonderer Bedeutung im Radverkehrswegenetz. Der Radweg ist jetzt schon zu eng, darf nicht schmaler werden, sondern sollte verbreitert werden, um eine sichere, schnelle und qualitätsvolle Verbindung zu gewährleisten.	Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem auch der Fußgänger- und Radverkehr behandelt wurde. Das Konzept sieht unter anderem den Ausbau der vorhandenen Radwege und der Radwege auf den vorhandenen Straßen vor. Es ist nicht geplant, die Radwege enger zu gestalten. Es ist ein Ziel des Bebauungsplans, die vorhandene Verbindung zwischen Ost- und Westpark sowie den Fernradweg Berlin-Leipzig planungsrechtlich zu sichern.
266	16, 17, 18, 36, 37, 45, 47, 61, 62, 94, 100	Es ist zu gewährleisten, dass die Verbindung von Ost- und Westpark während und nach der Bauzeit (gefahrlos) offen bleibt.	Die Gewährleistung, dass es während der Bauzeit gegebenenfalls zu Einschränkungen beim Fußgänger- und Radverkehr geben könnte, kann nicht im B-Planverfahren geregelt werden. Es ist ein Ziel des Bebauungsplans, die vorhandene Verbindung zwischen Ost- und Westpark sowie den Fernradweg Berlin-Leipzig planungsrechtlich zu sichern.
267	42, 82	Die Verbindung ist heute schon überfrequentiert und würde noch mehr erdrückt werden. Der Übergang von Ost- in den Westpark ist jetzt schon eine enge Passage, in der Fahrradfahrer, Skate, Roller-Blader und Kinderwagen, Rollis und Fußgänger Slalom fahren. Hier ist mehr Platz statt eine weitere gefühlte schluchtartige Verengung nötig.	Eine Verengung des vorhandenen Radwegs sieht die Planung nicht vor.
268	40	Schaffung einer direkten Wegeverbindung vom U-Bahnhof zum Park wird gefordert.	Eine Verbesserung der Wegeverbindung zwischen dem U-Bahnhof und dem Park wird umgesetzt.
269	44, 48, 51, 55, 57, 101, 102, 103, 104,	Der Park wird von sehr vielen Besuchern -nicht nur aus der näheren Umgebung-, insbesondere von Familien mit (kleinen) Kindern, von Sportlern sowie von Radfahrern -auch als Durchfahrtsmöglichkeit / Querverbindung) frequentiert (zusätzlich außerdem jährlich Radio Eins Festival). Die Verbindung zwischen Ost- und Westpark (und damit auch der	Die Gewährleistung, dass es während der Bauzeit gegebenenfalls zu Einschränkungen beim Fußgänger- und Radverkehr geben könnte, kann nicht im B-Planverfahren geregelt werden. Es ist ein Ziel des Bebauungsplans, die vorhandene Verbindung zwischen Ost- und Westpark sowie den Fernradweg Berlin-Leipzig planungsrechtlich zu sichern.

	105, 106, 110, 125, 129, 133, 135	Fernradweg Berlin-Leipzig) ist zu jeder Zeit für alle o.g. Parkbesucher/-nutzer gefahrlos offen zu halten.	
270	118	Die Verbindung zwischen Ost- und Westpark (und damit auch der Fernradweg Berlin-Leipzig) ist planungsrechtlich zu sichern. In der weiteren Planung sollten die Verbindungswege zwischen den Parkhälften ausgebaut werden.	Es ist ein Ziel des Bebauungsplans, die vorhanden Verbindung zwischen Ost- und Westpark sowie den Fernradweg Berlin-Leipzig planungsrechtlich zu sichern.
271	127	Als weiteres übergeordnetes Planungsziel gilt es die Verbindung zwischen den beiden Parkhälften planungsrechtlich zu sichern. Die bestehende Verbindung zwischen West- & Ostpark wird sehr stark genutzt, hier war echter Bedarf. Nicht selten kommt es bei der starken Frequentierung zu gefährlichen Begegnungen zwischen Fußgängern und Radfahrern, da letztere natürlich teilweise sehr schnell unterwegs sind und Kinder nicht gerne nur stur geradeaus laufen.	Es ist ein Ziel des Bebauungsplans, die vorhanden Verbindung zwischen Ost- und Westpark sowie den Fernradweg Berlin-Leipzig planungsrechtlich zu sichern.
272	136, 145	Ist gewährleistet, dass der Fahrradweg Berlin - Leipzig sowie die Verbindung von Ost- und Westpark während und nach der Bauzeit offen bleiben?	Die Gewährleistung, dass es während der Bauzeit gegebenenfalls zu Einschränkungen beim Fußgänger- und Radverkehr geben könnte, kann nicht im B-Planverfahren geregelt werden. Es ist ein Ziel des Bebauungsplans, die vorhanden Verbindung zwischen Ost- und Westpark sowie den Fernradweg Berlin-Leipzig planungsrechtlich zu sichern.
273	114, 118	Der Teil des Berlin-Leipzig Radwegs ist derzeit mit 4 m Breite für den Fußgänger, Radler-Verkehr an Sonnenscheintagen schon zu eng. Dieser Abschnitt muss deshalb aufgeweitet werden, damit Radler, Rollstuhlfahrer, Skater und Kinderwagen aneinander vorbeikommen.	Der Radweg soll auf 6 m Breite zu Lasten des Privatgrundstücks der Urbanen Mitte verbreitert werden.
274	128	Der auf diesem Grundstück liegende Teil des Berlin-Leipzig-Radwegs ist derzeit mit 4 m Breite für den Fußgänger-Radler-Verkehr vorrangig an Sonnenscheintagen schon zu eng. Dieser Abschnitt muss deshalb aufgeweitet werden, damit Radler, Rollstuhlfahrer, Skater, Kinderwagen und Spaziergänger problemlos aneinander vorbeikommen!	Der Radweg soll auf 6 m Breite zu Lasten des Privatgrundstücks der Urbanen Mitte verbreitert werden.
275	143	Außerdem möchten viele Menschen weiterhin mit dem Fahrrad von West nach Ost fahren, dafür ist schon jetzt zu wenig Platz.	
276	117	Mit der Bebauung wird die östliche, direkte Zuwegung in den Park	Es wird angestrebt, auf der westlichen Seite des Bahnhofs Gleisdreieck einen

		vom U-Bhf. Gleisdreieck verbaut. Diese direkte und kurze Strecke vom öffentlichen Verkehrsmittel in den Park muss erhalten bleiben.	zusätzlichen Zugang zu schaffen, über den der Park dann noch besser erreicht werden kann. Eine Verendung der vorhandenen Zuwegungen ist nicht geplant.
277	118, 120	An der nördlichen Zufahrt zum Plangebiet liegt auch der viel frequentierte Zugang zum Park sowie der Zugang zum Bahnhof. Hier muss der gefahrlose Zugang zum Park für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet werden (z.B. Zebrastreifen).	Der Hinweis, dass der Parkzugang für Fußgänger und Radfahrer gefahrlos ermöglicht werden sollte, wurde zur Kenntnis genommen. Derartige Regelungen sind allerdings nicht Gegenstand der Bebauungsplanung.
278	127	Der Weg wird zudem zur Anlieferung bzw. als Haltezone für die Last- und Lieferwagen zu Veranstaltungen in der STATION genutzt (neben der Luckenwalder Str.), da diese für Ihre Auf- und Abbauten keine ausreichenden Areale auf ihrem Grundstück vorgesehen haben.	Ziel des städtebaulichen Konzepts ist es, die "Nullebene" autofrei zu gestalten. Im Rahmen des Verkehrskonzepts wird auch die Anlieferungen zur STATION Berlin behandelt.
279	127	Es wird gebeten, die Verbindungswege zwischen den Parkhälften auszubauen und ein Konzept zur Versorgungs-Infrastruktur des geplanten neuen Kerngebiets vorzulegen, die auch die STATION mit einbindet. Der Verbindungsweg ist bereits zum heutigen Zeitpunkt ausgelastet und trägt keinen Lieferverkehr.	Ziel des städtebaulichen Konzepts ist es, die "Nullebene" autofrei zu gestalten. Im Rahmen des Verkehrskonzepts wird auch die Anlieferungen zur STATION Berlin behandelt.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: <ul style="list-style-type: none"> Verkehrskonzept / -gutachten Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		7.9 Geplante S-Bahnlinie S 21	
280	119	Der Planungsstand zur S 21 ist zu aktualisieren und benannte Varianten zu prüfen.	Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen. Die Aussagen zum Planungsstand der S 21 in der Begründung wurden aktualisiert.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> Planungsstand der S21 Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		7.10 Verkehrskonzept / -gutachten - Bürgerbeteiligung	
281	2, 3, 12, 16, 19, 17, 18, 31, 36, 37, 41, 42, 44, 45,	Das zu erstellende Verkehrsgutachten wird seitens der Anwohner ggf. einem Gutachter zur Plausibilitätsprüfung vorgelegt.	Alle notwendigen und zu erstellenden Fachgutachten werden während der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt und sind für alle Bürger einsehbar.

	47, 48, 49, 51, 55, 57, 53, 62, 70, 76, 81, 86, 89, 94, 95, 100		
282	101, 102, 103, 104, 105, 106, 125, 129, 133, 135	Es ist beabsichtigt, das zu erstellende Verkehrsgutachten -seitens der Anwohner- einem Gutachter zur Plausibilitätsprüfung vorzulegen.	Alle notwendigen und zu erstellenden Fachgutachten werden während der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt und sind für alle Bürger einsehbar.
283	44, 48, 51, 55, 57, 125, 129, 133, 135	Das erwartete Verkehrsaufkommen (Pendler und sonstiges Publikum) ist vor der nächsten Stufe des B-Plan-Verfahrens bekannt zu machen.	Alle notwendigen und zu erstellenden Fachgutachten werden während der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt und sind für alle Bürger einsehbar.
284	44, 48, 51, 55, 57, 133, 135	Die Ergebnisse sowie die Methode des erforderlichen Verkehrsgutachtens sind in einer öffentlichen Veranstaltung vorzustellen.	Alle notwendigen und zu erstellenden Fachgutachten werden während der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt und sind für alle Bürger einsehbar. In welcher Form Gutachten der Öffentlichkeit vorgestellt werden, muss geprüft werden. Die Durchführung einer öffentlichen Veranstaltung ist nicht Gegenstand des B-Planverfahrens.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert: ▪ Kein Änderungserfordernis
		8 AUSWIRKUNGEN AUF DEN GLEISDREIECKPARK	
		8.1 Parkübernutzung	
285	3, 16, 17, 18, 25, 27,	Übernutzung des Parks wird befürchtet, Anstieg der Besucher z.B. zur Mittagszeit.	Im Rahmen der weiteren Planung wird prognostiziert, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbe-

	28, 35, 36, 37, 38, 45, 49, 89, 100	Die heutigen Nutzer würden durch die Menschenmengen, die in den geplanten Gewerbeeinheiten arbeiten sollen, überrannt werden.	sondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Übernutzung des Parks und einer damit einhergehenden Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität. Die Befürchtung, der Park werde durch die Menschen überrannt, die in den geplanten Gewerbeeinheiten arbeiten, wird nicht geteilt. Die Nutzung des Parks durch die Beschäftigten der Urbanen Mitte wird sich auf die Mittagszeit an den Werktagen beschränken und ist damit zeitlich eingeschränkt. Für die Erholungszwecke wird der Park dagegen hauptsächlich an den Wochenenden und abends genutzt. Die Nutzung durch die Beschäftigten wird so die Erholungsnutzung nicht einschränken. Zudem werden mit der neuen Bebauung neue Aufenthaltsflächen geschaffen, die einen Teil der Parknutzungen aufnehmen werden.
286	44, 48, 51, 55, 57, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 125, 129, 133, 135	Es ist zu prüfen, mit welcher Entwicklung durch den Anstieg der (Park-) Besucher und sonstigen Anlieger (insbesondere zur Mittagszeit, wenn in allen Firmen Pause gemacht wird) z.B. bzgl. Müll zu rechnen ist und welche Auswirkungen dies auf den Park haben wird. Hier sind im Vorfeld geeignete Regelungen zu finden. Diese sind in einer öffentlichen Veranstaltung darzustellen.	Die Nutzung des Parks durch die Beschäftigten der Urbanen Mitte wird sich auf die Mittagszeit an den Werktagen beschränken und ist damit zeitlich eingeschränkt. Die Nutzung durch die Beschäftigten wird die Erholungsnutzung nicht einschränken. Zudem werden mit der neuen Bebauung neue Aufenthaltsflächen im Plangebiet geschaffen, die einen Teil der Parknutzungen aufnehmen werden. Die Müllentsorgung im Park ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.
287	136, 145	Was wird das für Auswirkungen auf den Park haben? Mit welcher Entwicklung wird bzgl. Müll, Anstieg der Besucher z.B. zur Mittagszeit gerechnet?	Die Nutzung des Parks durch die Beschäftigten der Urbanen Mitte wird sich auf die Mittagszeit an den Werktagen beschränken und ist damit zeitlich eingeschränkt. Die Nutzung durch die Beschäftigten wird die Erholungsnutzung nicht einschränken. Zudem werden mit der neuen Bebauung neue Aufenthaltsflächen im Plangebiet geschaffen, die einen Teil der Parknutzungen aufnehmen werden. Die Müllentsorgung im Park ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.
288	109	Die sich bisher schon abzeichnende Übernutzung des Gleisdreieckspark wird sich noch zusätzlich erheblich verstärken.	Im Rahmen der weiteren Planung soll untersucht werden, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckspark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Übernutzung des Parks und einer damit einhergehenden Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität. Die Befürchtung, der Park werde durch die Menschen überrannt, die in den geplanten Gewerbeeinheiten arbeiten, wird nicht geteilt. Die Nutzung des Parks durch die Beschäftigten der Urbanen Mitte wird sich auf die Mittagszeit an den Werktagen beschränken und ist damit zeitlich eingeschränkt. Für die Erholungs-

			zwecke wird der Park dagegen hauptsächlich an den Wochenenden und abends genutzt. Die Nutzung durch die Beschäftigten wird so die Erholungsnutzung nicht einschränken. Zudem werden mit der neuen Bebauung neue Aufenthaltsflächen geschaffen, die einen Teil der Parknutzungen aufnehmen werden.
289	111	Der ohnehin schon zumindest in den Sommermonaten überfüllte Park wird kaum noch betretbar sein, da durch neue Gewerbeflächen noch mehr Menschen den Park bevölkern. Er ist am Wochenende kaum noch betretbar. Vorteile, die der Park in puncto Sport bietet, sind kaum mehr nutzbar: joggen, skaten, Fahrrad fahren. Der Park ist toll, nur leider jetzt schon zu voll. Wie soll das nur werden, wenn da noch mehr Gewerbe steht?!	Im Rahmen der weiteren Planung wird prognostiziert, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Übernutzung des Parks und einer damit einhergehenden Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität. Die Befürchtung, der Park werde durch die Menschen überrannt, die in den geplanten Gewerbeeinheiten arbeiten, wird nicht geteilt. Die Nutzung des Parks durch die Beschäftigten der Urbanen Mitte wird sich auf die Mittagszeit an den Werktagen beschränken und ist damit zeitlich eingeschränkt. Für die Erholungszwecke wird der Park dagegen hauptsächlich an den Wochenenden und abends genutzt. Die Nutzung durch die Beschäftigten wird so die Erholungsnutzung nicht einschränken. Zudem werden mit der neuen Bebauung neue Aufenthaltsflächen geschaffen, die einen Teil der Parknutzungen aufnehmen werden.
290	113	Es wird zu einer Überlastung des Parks durch die neu angesiedelten Gewerbetreibenden, durch schlechtere Regenerierungsmöglichkeiten der Grünflächen und durch die Verschattung des Parks kommen.	Siehe Nr. 289
291	115	Der Park ist bereits jetzt hoch frequentiert. Weitere Wohnbebauungsareale rund um den Park sind in Planung (z.B. Möckernkiez, Quartier Hallesches Ufer). Eine weitere Nutzungserhöhung wird dazu führen, dass sich die Grünflächen nicht regenerieren können und wie in anderen Parks in Berlin ein trostloses Bild abgeben. Anwohner finden es schade, wenn der Park als tolles Stück Berlin, das auch schon viele Preise gewonnen hat, durch eine Überbeanspruchung aufgegeben wird.	Siehe Nr. 289
292	115	Es besteht die Gefahr, dass die Grünflächen die Überbeanspruchung des Parks, die unweigerlich bei dem Ausmaß der geplanten Bebauung folgen wird, nicht verkraften.	Im Rahmen der weiteren Planung wird prognostiziert, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Übernutzung des Parks und einer damit einhergehenden Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität. Die Befürchtung, der Park werde durch die Menschen überrannt, die in den geplanten Gewerbeeinheiten arbeiten, wird nicht geteilt. Die Nutzung des Parks durch die Beschäftigten der Urbanen Mitte wird sich auf die Mittagszeit an den Werktagen beschränken und ist damit zeitlich eingeschränkt. Für die Erholungszwecke wird der Park dagegen hauptsächlich an den Wochenenden und abends genutzt. Die Nutzung durch die Beschäftigten wird so die Erholungsnutzung nicht einschränken. Zudem werden mit der neuen Bebauung neue Aufenthaltsflächen geschaffen, die einen Teil der Parknutzungen aufnehmen werden.

293	116	Er ist sowieso bis zum Anschlag gefüllt - vor allem an Wochenenden. Ein weiterer Zuwachs an Nutzern wird als problematisch angesehen.	Siehe Nr. 292
294	118	Durch die zukünftig unvorstellbar große Zahl der Berufspendler / Besucher / Gäste ist ein Miteinander von spielenden Kindern, Sportlern, Spaziergängern und durchquerenden Radfahrern schwer vorstellbar. Bereits jetzt ist es oft sehr voll und der Aufenthalt im Park wird zum Ausweich-Parcours. Es ist dringend zu prüfen, wie hoch das Pendler- und Besucheraufkommen sein wird und der Öffentlichkeit vorzustellen.	Siehe Nr. 292
295	132	Totale Übernutzung zu erwarten bei weiterer Ansiedlung von Nutzern in diesem gigantischen Maßstab.	Siehe Nr. 292
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> Prognose zu den Auswirkungen auf den Park Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		8.2 Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität	
296	3, 19, 25, 28, 32, 38, 40, 47, 50, 53, 83, 87, 88, 89	<p>Der Park ist ein besonderes innerstädtisches Naherholungsgebiet (Landschaftsarchitekturpreis 2015, Aushängeschild für Berlin) und ein Musterbeispiel für Stadtplanung in Zusammenarbeit mit den Anwohnern.</p> <p>Der Park wird durch das geplante Bauvorhaben abgewertet. Der Umgang mit der für die Öffentlichkeit wichtigen Parkanlage ist unangemessen.</p> <p>Wichtig ist, dass der Park in seiner Struktur und Offenheit, mit Licht und Luft erhalten bleibt. Aber der Charakter des Parks droht durch die Bebauung verloren zu gehen.</p> <p>Wie steht das Atelier Loidl Landschaftsarchitekten zu der Planung?</p>	<p>Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.</p> <p>Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Brach- und Freiflächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert.</p>
297	3, 20, 22, 24, 28, 34, 36, 43, 46, 47, 52, 60, 65, 67, 70, 81, 82, 86, 91, 93, 95, 96,	<p>Der Westpark wird in seinem schmalen Teil</p> <ul style="list-style-type: none"> - zusätzlich massiv eingeengt - mit Baumasse erdrückt (Eine Bebauung von 60 bis 80 m Höhe "schrumpft" den Park insgesamt durch Scheuklappeneffekt) - zum schmalen Vorgarten der massiven Randbebauung - zu einer Notschneise - zu einer Einflugschneise zum Potsdamer Platz, die dann in den Vormittagsstunden keine Sonne mehr bekäme - zum Vorgarten für einen zweiten Potsdamer Platz. 	<p>Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.</p> <p>Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Flächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert.</p>

	97	Wieso wird der Park - als Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz - an seiner schmalsten Stelle Schauplatz eines „weiteren Potsdamer Platz“?	
298	3	Der Park hat schon jetzt Nutzungsprobleme (Feiern von Jugendlichen / Vermüllung / Vandalismus) und Sicherheitsprobleme (Drogenhandel und -konsum). Es wird eine Entwicklung wie im Görlitzer Park oder im Mauerpark befürchtet, die durch die geplanten Nutzungen in der Urbanen Mitte verstärkt werden könnten.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
299	3, 5,	Die noch bestehende räumliche wie städtebauliche Beziehung vom Park und Bahnhof wird durch die geplante Bebauung zerstört.	Die Beziehung zwischen dem Park und dem U-Bahnhof soll sich durch die geplante Bebauung der Urbanen Mitte verbessern, indem die Erschließung und die Wege zwischen dem Park und dem Bahnhof ausgebaut werden.
300	3, 25	Verlust des Parkcharakters als weiter sich öffnender Park mit besonderen Bezug zu den Verkehrsmonumenten in dieser Gegend	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
301	5, 6, 8, 9, 13, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 24, 30, 32, 36, 37, 38, 39, 43, 45, 46, 47, 53, 61, 62, 77, 79, 80, 82, 85, 89, 93, 100	<p>Beeinträchtigung der Erholungsqualität des Parks wird befürchtet (sowohl während der Bauphase als auch danach).</p> <p>Die hohe Qualität und der Erholungscharakter des Parks sollten jedoch erhalten bleiben. Die Sonne und die Weite machen ihn attraktiv, das sollte durch Hochhäuser nicht zerstört werden.</p> <p>Die Gebäude würden künftig das Bild dominieren. Die "menschen-erdrückende, überdimensionierte Architektur" wird abgelehnt.</p>	<p>Die Ablehnung des Bebauungskonzepts wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.</p> <p>Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckspark mit seinen umliegenden Baufeldern.</p> <p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.</p> <p>Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungs-</p>

			<p>plan.</p> <p>Entsprechend den städtebaulichen Zielen für das Areal wird die Solitärbebauung einem dichten Gebäuderiegel vorgezogen, um die Sichtbeziehungen der Umgebung aufrechtzuerhalten und die Freiräume zwischen den Gebäuden als Aufenthaltsräume gestalten zu können.</p> <p>Die Anordnung der Baukörper ist Gegenstand der weiteren planerischen Abwägung.</p> <p>Die Sichtbarkeit der historischen U-Bahn-Viadukte soll erhalten bleiben. Die aufgelockerte Bebauung dient zudem der Herstellung von Sichtbeziehungen und Sichtachsen und ermöglicht die Gestaltung von öffentlich zugänglichen Freiräumen, mit denen ein lebendiges vitales Quartier geschaffen werden soll.</p> <p>Die Grünfläche des Parks am Gleisdreieck wird durch die Planung nicht verändert.</p> <p>Die Besonnung des Parks wurde in einem Verschattungsgutachten untersucht. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung des Westparks werden danach als geringfügig eingestuft.</p>
302	16	Wieso wird der Park - als Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz - an seiner schmalsten Stelle Schauplatz eines „weiteren Potsdamer Platz“?	<p>Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.</p> <p>Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.</p> <p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.</p> <p>Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Fried-</p>

			<p>richshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.</p> <p>Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Flächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert.</p>
303	72	Der relativ kleine Park ist das einzige Erholungsareal in der verdichteten neuen Berliner Mitte um den Potsdamer Platz. Er ist dringend notwendig um die Stadt lebenswert zu machen.	<p>Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Park am Gleisdreieck ist ca. 30 ha groß. Die Parkfläche wird nicht reduziert.</p>
304	75	Die vorhandenen Defizite an öffentlichen Grünflächen in der "Inneren Stadt" werden von der vorgelegten Planung ignoriert. Eine gerechte Abwägung der öffentlichen und privaten Belange hat nicht stattgefunden.	<p>Der Park am Gleisdreieck steht im Verbund mit dem südlich der Yorckstraße angrenzenden Flaschenhals im Bezirk Tempelhof -Schöneberg. Die Grünversorgung der angrenzenden Wohngebiete kann in der Tat als nicht ausreichend bezeichnet werden. Auch der Bereich zwischen Landwehrkanal, Mehringdamm, Yorckstraße und Möckernstraße im OT Kreuzberg ist zum überwiegenden Teil weder mit wohnungsnahem Grün noch mit siedlungsnahem, übergeordneten Grünflächen ausreichend versorgt. Auch im Bereich Tiergarten besteht im 500m Einzugsbereich zum Gleisdreieck bis zur Potsdamer Straße ein Versorgungsdefizit mit wohnungsnahen Grünflächen. Diese aufgeführten Defizite können durch die neuen Grünflächen des Parks am Gleisdreieck reduziert werden.</p> <p>Die Bebauung des Baufelds Urbane Mitte entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs, der zur Gestaltung der Urbanen Mitte auf der Grundlage des Werkstattverfahrens durchgeführt wurde.</p>
305	79	Als reger Nutzer des Parks ist der Einwender schockiert, wie hier der Erholungswert des Gleisdreieckparks durch die bedrückende Randbebauung noch weiter eingeschränkt werden soll.	Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.
306	70	Wie wird die problemlose, uneingeschränkte Nutzung des gesamten Parks gewährleistet, während der gesamten Bauphase und dauerhaft auch in der Nutzungsphase?	Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität. Die Gewährleistung, dass es während der Bauzeit gegebenenfalls zu Einschränkungen z.B. beim Fußgänger- und Radverkehr geben könnte, kann nicht im B-Planverfahren geregelt werden.
307	80	Die Entscheidung der Deutschen Bahn, die Stammbahn und die S 21 früher zu bauen, teilweise mit oberirdische Trassen, bedeutet eine	Das Baufeld der "Urbanen Mitte" und die für die S21 vorgehaltene Fläche sind nicht Bestandteil des Gleisdreieckparks. Daher wird die Parkfläche weder durch

		ersatzlose Reduzierung des jetzt vorhandenen westlichen Gleisdreieckparks um ca. 4,4 ha Erholungsfläche.	die Urbane Mitte noch durch die neue S21 reduziert.
308	90	Die bestehende Sichtachse im Park wird zerstört.	<p>Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Es ist nicht klar, welche Sichtachse im Park „zerstört“ wird.</p> <p>Die Bebauung des Baufelds Urbane Mitte entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs, der zur Gestaltung der Urbanen Mitte auf der Grundlage des Werkstattverfahrens durchgeführt wurde.</p> <p>Entsprechend den städtebaulichen Zielen für das Areal wird die Solitärbebauung einem dichten Gebäuderiegel vorgezogen, um die Sichtbeziehungen der Umgebung aufrechtzuerhalten und die Freiräume zwischen den Gebäuden als Aufenthaltsräume gestalten zu können.</p>
309	92	Es sollte der Anschluss an die Parkgestaltung besser einbezogen und kein unharmonischer Kontrast durch die sehr hohe Bebauungsdichte geschaffen werden.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
310	44, 48, 51, 55, 57, 94, 125, 129, 133, 135	Durch die geplanten Baumaßnahmen von 5-7 Hochhäusern mit einer Höhe von bis zu 90 m / 24 Geschossen verliert der Park stark an Freiraumqualität. Die geplanten Gebäude würden künftig das Bild dominieren.	<p>Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.</p> <p>Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Flächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert.</p> <p>Inwiefern die Freiraumqualität der Parkanlage durch die geplante Bebauung vermindert werden könnte, ist nicht klar.</p>
311	101, 102, 103, 104, 105, 106	Durch die geplante Bebauung von 5-7 Hochhäusern mit einer Höhe von bis zu 90 m (= 24 Geschosse) verliert der Park stark an Freiraumqualität. Die geplanten Gebäude würden optisch in der Zukunft den Stadtbereich (Denkmal Bahnhof und Park) dominieren. Das Gelände des Parks wird in alle Richtungen stark verschattet werden.	<p>Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.</p> <p>Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Flächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert.</p> <p>Inwiefern die Freiraumqualität der Parkanlage durch die geplante Bebauung vermindert werden könnte, ist nicht klar.</p> <p>Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung der vorhandenen Grünflächen und Gebäude wurden in der Abwägung berücksichtigt. Zur Bewertung der zu erwartenden Verschattung wurde ein Verschattungsgutachten erstellt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens werden die Auswirkungen der</p>

			Planung auf die Besonnung des Parks als geringfügig eingestuft, da nur eine kleine Fläche des Parks in unmittelbarer Nähe des Plangebiets und nur in den Vormittagsstunden davon betroffen ist Die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung sind Gegenstand von gutachterlichen Untersuchungen und der weiteren Abwägung.
312	44, 48, 51, 55, 57, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 125, 129, 133, 135	Es ist vor Baubeginn zu sichern, dass (und in welcher Form) gewährleistet wird, dass die Erholungsqualität auch während der Baumaßnahmen nur minimal beeinträchtigt wird.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
313	96	Nach 30 Jahren wird dieser Park in unmittelbarer Nähe als Erholungsfläche genossen. Auch als Fahrradfahrer diesen zu queren und endlich mal nicht von Autos umgeben zu sein, ist ein qualitativer Sprung in Richtung nachhaltiges Leben in der Stadt.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
314	96	Mit dem Bau wird das eben geschaffene freie Feld eingegrenzt, und nach allen Seiten die Sicht versperrt. Das Besondere an dem Park war anfangs, dass er etwas erhöht über den Straßen errichtet wurde. Durch die Hochhäuser entsteht der Eindruck, dass man als Parkbesucher im Tal ist umgeben von Riesen. Das alles zerstört die Wirkung des großzügig und großräumig angedachten Volksparks.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
315	108, 114, 117	Die Bebauung wird abgelehnt, weil der Gleisdreieck-Park nicht zum Vorgarten für einen zweiten Potsdamer Platz werden soll.	Die Ablehnung der Bebauung wurde zur Kenntnis genommen.
316	109	Der Gleisdreieckpark wird dominiert werden. Optisch und tatsächlich verkleinert werden. Eine Spaltung in zwei Hälften in Ost- und Westpark wird die Folge sein.	Gegenstand des städtebaulichen Rahmenvertrages von 2005 war die Entwicklung des gesamten Areals der ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhöfe. Das Vertragsgebiet umfasste die Fläche zwischen der Yorckstraße im Süden, der Möckernstraße im Osten, dem Tempelhofer Ufer und der Luckenwalder Straße ausschließlich des Deutschen Technikmuseums in Norden und der Flottwellstraße sowie der Dennewitzstraße im Westen. Das Areal war zum

			<p>damaligen Zeitpunkt überwiegend für Bahnzwecke gewidmet, es wurde seit langer Zeit nicht mehr genutzt und lag brach. Mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag wurden die Voraussetzungen für die Entwicklung des Gleisdreiecks zu einer Parkanlage mit umliegenden Baufeldern geschaffen. Dabei wurden von dem circa 58,8 ha großen Vertragsgebiet circa 12,6 ha für Bebauung – davon circa 4,3 ha für die Urbane Mitte – und circa 30,0 ha als öffentliche Park- und Freiflächen vorgesehen.</p> <p>Die Bebauung des Baufelds Urbane Mitte entspricht dem Konzept im städtebaulichen Rahmenvertrag. Bebaut werden sollen nur die Flächen, die für das Areal am Gleisdreieck zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert. Die Planung beeinflusst die Parkgestaltung nicht.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckspark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.</p>
317	110	Inwieweit ist die Freiraumqualität des Westparks nach Bau des Areals „urbane Mitte“ noch gegeben? Wieso wird der Park - als Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz - an seiner schmalsten Stelle Schauplatz eines „weiteren Potsdamer Platz“?	<p>Gegenstand des städtebaulichen Rahmenvertrages von 2005 war die Entwicklung des gesamten Areals der ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhöfe. Das Vertragsgebiet umfasste die Fläche zwischen der Yorckstraße im Süden, der Möckernstraße im Osten, dem Tempelhofer Ufer und der Luckenwalder Straße ausschließlich des Deutschen Technikmuseums in Norden und der Flottwellstraße sowie der Dennewitzstraße im Westen. Das Areal war zum damaligen Zeitpunkt überwiegend für Bahnzwecke gewidmet, es wurde seit langer Zeit nicht mehr genutzt und lag brach. Mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag wurden die Voraussetzungen für die Entwicklung des Gleisdreiecks zu einer Parkanlage mit umliegenden Baufeldern geschaffen. Dabei wurden von dem circa 58,8 ha großen Vertragsgebiet circa 12,6 ha für Bebauung – davon circa 4,3 ha für die Urbane Mitte – und circa 30,0 ha als öffentliche Park- und Freiflächen vorgesehen.</p> <p>Die Bebauung des Baufelds Urbane Mitte entspricht dem Konzept im städtebaulichen Rahmenvertrag. Bebaut werden sollen nur die Flächen, die für das Areal am Gleisdreieck zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert. Die Planung beeinflusst die Parkgestaltung nicht.</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckspark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.</p>
318	111	Die Fläche mit unschönen Hochhäusern voll zu stellen wird den Charme des Parks verderben.	

319	112	Das Vorhaben, den Gleisdreieckpark noch weiter durch Bauten bzw. "Zubauten" oder ähnlichem einzuengen, wird abgelehnt. Der Westpark wurde bereits durch den Bau von "Flottwell Living" dezimiert und der parkähnliche Charakter würde bei einer weiteren Bebauung vollends verloren gehen.	Die Ablehnung der Bebauung wurde zur Kenntnis genommen. Der Westpark wurde nicht durch das Baufeld „Flottwellstraße Mitte“ reduziert. Gegenstand des städtebaulichen Rahmenvertrages von 2005 war die Entwicklung des gesamten Areals der ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhöfe. Das Vertragsgebiet umfasste die Fläche zwischen der Yorckstraße im Süden, der Möckernstraße im Osten, dem Tempelhofer Ufer und der Luckenwalder Straße einschließlich des Deutschen Technikmuseums im Norden und der Flottwellstraße sowie der Dennewitzstraße im Westen. Das Areal war zum damaligen Zeitpunkt überwiegend für Bahnzwecke gewidmet, es wurde seit langer Zeit nicht mehr genutzt und lag brach. Mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag wurden die Voraussetzungen für die Entwicklung des Gebiets Gleisdreieck, hier Parkanlage und Baufelder, geschaffen. Als Zielsetzung wurde die Entwicklung der Fläche einerseits als eine öffentliche Parkanlage und andererseits als attraktive städtische Nutzung mit insbesondere Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen sowie die Sicherung des Standorts des Deutschen Technikmuseums formuliert. Dabei wurden von dem circa 58,8 ha großen Vertragsgebiet circa 12,6 ha für die Bebauung und circa 30,0 ha für die öffentliche Park- und Freiflächen vorgesehen. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag nimmt die Bebauung also nur rund ein Fünftel des gesamten Vertragsgebiets ein. Die Vereinbarungen des Rahmenvertrages gehen also über die Entwicklung der Urbanen Mitte Berlin hinaus und haben die Realisierung des Gesamtkonzepts für das Areal am Gleisdreieck im Blick.
320	113	Der Erholungs- und Ausgleichswert für die umliegenden Quartiere sinkt gegen Null, da die nutzbaren Grünflächen fortgesetzt reduziert werden.	Durch die Bebauung der Baufelder in Randlage zum Park am Gleisdreieck wird die Parkanlage nicht reduziert. Siehe Nr. 320
321	115	Durch die hohe Bebauung wird eine Schneise in den Park geschnitten, der die Weite des Parks, die von allen gelobt wird, ad absurdum führt.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
322	118	Die Atmosphäre und die erlebte Weite des Gleisdreieck-Parks wird sehr geschätzt. Bereits die Bebauung mit 1 Hochhaus wäre unpassend. Hier sollen sogar 5-7 Hochhäusern zwischen 60-90m Höhe entstehen mit vorwiegend gewerblicher Nutzung. Insbesondere auf der Baufläche am Eingang Schöneberger Str. ist der Park relativ eng, so dass eine derart hochgeschossige Bebauung den Park beengt und verdunkelt. Es wird befürchtet, dass der Park durch diese absurd hohe Bebauung sehr verschattet und es sehr zugig wird.	Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität. Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Flächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung der vorhandenen Grünflächen und Gebäude wird in der Abwägung berücksichtigt. Zur Bewertung der zu erwartenden Verschattung wurde ein Verschattungsgutachten erstellt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens werden die Auswirkungen der Planung

			auf die Besonnung des Parks als geringfügig eingestuft, da nur eine kleine Fläche des Parks in unmittelbarer Nähe des Plangebiets und nur in den Vormittagsstunden davon betroffen ist. Die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung sind Gegenstand von gutachterlichen Untersuchungen und der weiteren Abwägung.
323	120	Der Park, der als Ausgleichs- und Ersatzfläche für die Baumaßnahmen an Potsdamer- und Leipziger Platz angelegt wurde, verliert durch die vorgesehene Bebauung seine erlebbare räumliche Weite, die in Berlin -außer (derzeit noch) auf dem Tempelhofer Feld- in der Innenstadt quasi einzigartig ist. Das höchste geplante Gebäude ist zudem an einer der engsten Stellen des Parks, am Eingang Schöneberger Straße hinter dem Parkhaus, geplant.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
324	106	Die geplanten Gebäude würden den Park zum "Vorgarten" der Häuser degradieren.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
325	123	Diese überaus massive (und vom Üblichen in Berlin total abweichende) Randbebauung des Parks am Gleisdreieck vernichtet den urtümlichen und "chaotisch gewachsenen" Charakter des Parks ein weiteres Mal und stellt diesen Park nicht nur tatsächlich, sondern auch psychologisch noch mehr in den Schatten.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
326	124	Der Park am Gleisdreieck wird als urbaner Treffpunkt angesehen, da sich dort Bürgerinnen und Bürger zu verschiedenen Zeiten und mit verschiedenen Interessen treffen und sich gegenseitig - möglichst- in ihrem Tun respektieren und achten. Die neue Hochhaussiedlung bringt mehr Menschen, mehr Müll, mehr Verkehr, mehr Verschattung, möglicherweise mehr Wind (die Straßenfluchten am Potsdamer Platz sind sehr windig) und es wird befürchtet, dass darunter die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck leiden wird. Sind die Auswirkungen des fünf- bis siebenfachen Hochhausbaus auf den Park am Gleisdreieck ausreichend untersucht worden?	Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität. Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Flächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung der vorhandenen Grünflächen und Gebäude wurden in der Abwägung berücksichtigt. Zur Bewertung der zu erwartenden Verschattung wurde ein Verschattungsgutachten erstellt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens werden die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung des Parks als geringfügig eingestuft, da nur eine kleine Fläche des Parks in unmittelbarer Nähe des Plangebiets und nur in den Vormittagsstunden davon betroffen ist. Die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung sind Gegenstand von gutachterlichen Untersuchungen und der weiteren Abwägung.
327	127	Durch die geplante Hochhausbebauung unmittelbar am Gleisdreieck-Park verliert der Park sein Alleinstellungsmerkmal: die erlebbare	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.

		räumliche Weite. Insbesondere auf der Baufläche am Eingang Schöneberger Str. ist der Park relativ eng, so dass eine derart hochgeschossige Bebauung, den Park beengt und verdunkelt. Es ist zu befürchten, dass der Park zu einem unwirtlichen Ort degradiert wird.	
328	127	Ursprünglich als Ausgleichs- und Erholungsfläche für den Potsdamer- / Leipziger Platz gedacht, droht der Gleisdreieck-Park zur Begleit-Begrünung massiver Hochhausneubauten zu werden.	Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität. Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Flächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert.
329	128	Der Park darf nicht als „Bettvorleger“ der neuen Hochhausbebauung dienen. Dadurch wird sein Eigenwert degradiert und missbraucht.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
330	131	Von 'Erholungs'gebiet kann ja dann keine Rede mehr sein, da nicht nur die Atmosphäre durch die Hochhäuser und den damit einhergehenden Schatten darauf Auswirkungen hat, sondern die enge Bebauung den Charakter negativ verändern wird.	Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität. Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Flächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung der vorhandenen Grünflächen und Gebäude wurden in der Abwägung berücksichtigt. Zur Bewertung der zu erwartenden Verschattung wurde ein Verschattungsgutachten erstellt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens werden die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung des Parks als geringfügig eingestuft, da nur eine kleine Fläche des Parks in unmittelbarer Nähe des Plangebiets und nur in den Vormittagsstunden davon betroffen ist. Die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung sind Gegenstand von guterlicher Untersuchungen und der weiteren Abwägung.
331	131	Die Freude über diesen Park währte nur kurz.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
332	132	Einengung des FreiRAUMES durch die Hochhäuser. Dramatische Verringerung der vorhandenen FreiFLÄCHE. Keine Sicherung der Freiraumqualität zu erkennen.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
333	134	Durch die geplante Bebauung wird der Erholungswert des Gleisdreieckparks als stark gefährdet angesehen. Durch die hohen Gebäude mit den zu erwartenden starken Verkehrsbelastungen durch die Arbeitenden und die Verschattungen des Parks werden die Belastungen für Familien und Kindern sowie den dort tätigen Sportlern stark	Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität. Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die

		ansteigen.	<p>Flächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Die Parkfläche wird nicht reduziert.</p> <p>Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Besonnung der vorhandenen Grünflächen und Gebäude wurden in der Abwägung berücksichtigt. Zur Bewertung der zu erwartenden Verschattung wurde ein Verschattungsgutachten erstellt. Nach dem Ergebnis dieses Gutachtens werden die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung des Parks als geringfügig eingestuft, da nur eine kleine Fläche des Parks in unmittelbarer Nähe des Plangebiets und nur in den Vormittagsstunden davon betroffen ist.</p> <p>Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert.</p> <p>Es wurde zudem ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Beeinträchtigung des Straßenverkehrsnetzes ist damit geringfügig und kann hingenommen werden. Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes werden geprüft.</p> <p>Zu beachten ist der Standortvorteil des Vorhabens Urbane Mitte, die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr.</p> <p>Die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung sind Gegenstand von gutachterlichen Untersuchungen und der weiteren Abwägung.</p>
334	134	Der Park verliert seine Qualität als Freiraum innerhalb dieses Teils der Innenstadt, weil die hohen Gebäude das Gelände dominieren.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
335	136, 145	Inwieweit ist die Freiraumqualität des Westparks nach Bau des Areals „urbane Mitte“ noch gegeben?	Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.
336	136, 145	Wieso wird der Park - als Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz - an seiner schmalsten Stelle Schauplatz eines „weiteren Potsdamer Platz“?	<p>Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.</p> <p>Die im Konzept vorgesehene Bebauung entspricht dem Ergebnis des städtebau-</p>

			<p>lichen Wettbewerbs über die bauliche Ausgestaltung des Plangebiets. Entsprechend den hier verfolgten städtebaulichen Zielen soll eine Riegelbebauung vermieden werden, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten und Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume zu gestalten, so dass ein vitales Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen kann. Die Freiflächen dienen des Weiteren zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung.</p> <p>Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Höhe der Bebauung werden von dem Hintergrund des Gesamtkonzepts für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie durch das städtebauliche Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien mitbestimmt. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte wird die zulässige Gebäudehöhe im weiteren Bebauungsplanverfahren abgewogen.</p>
337	139	Der neue Park hat bereits jetzt durch die Bebauung an der Flottwellpromenade stark an Qualität eingebüßt. Durch die „Urbane Mitte“ wird er zum Vorgarten eines Hochhausareals.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
338	140	Gerade seitens des neuangelegten Parks dürfte das prägnante Auswirkungen haben. Zudem dürfte durch die massive GFZ, bzw. deren Nutzer/ Bewohner der Druck auf die Grünflächen weiter erheblich steigen.	<p>Siehe Nr. 336</p> <p>Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Gleisdreieckpark haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.</p>
339	140	Es sind in diesem Bereich der Stadt keine kompensierende Flächen mehr vorhanden - im Gegenteil, z.B. durch den geplanten Bau von 250 WE an der Bautzener/ Yorkstraße würden weitere notwendige Grünflächen wegfallen.	<p>Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Baufeld der Bautzener Brache ist nicht Gegenstand des B-Planverfahrens.</p>
340	141	Und was 5-7 Hochhäuser für den Park bedeuten, kann man sich auch vorstellen...	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
341	143	Der Gleisdreieckpark ist ein innerstädtisches Naherholungsgebiet. Die Naherholung muss ihren Stellenwert weiterhin erhalten. Und zwar auch für die Zukunft, d.h. die Kinder unserer Kinder.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
342	143	Bei der ohnehin schmalen Grünfläche kann man dann nicht mehr von Grünfläche sprechen.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
			<p>Fazit:</p> <p>Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auswirkungen auf die Park- und Erholungsqualität des Gleisdreieckparks <p>Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.</p>

		8.3 Verschattung	
343	3, 9, 15, 17, 18, 22, 24, 30, 32, 34, 37, 38, 42, 43, 45, 47, 52, 53, 62, 65, 67, 70, 71, 74, 81, 82, 86, 87, 89, 90, 93, 97	Die Verschattung des Westparks (in den Vormittagsstunden) durch die Hochhäuser wird abgelehnt. Negative Auswirkungen auf Naherholungs- und Aufenthaltsqualität sowie auf die Vegetation.	Zur Klärung des Themas Verschattung wurde eine Schattenstudie beauftragt, in der der Schattenwurf zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten dargestellt wird. Auf dieser Grundlage wurden die Auswirkungen auf den Gleisdreieckpark beurteilt. Das Gutachten zeigt, dass die Verschattung sich auf einen Bereich des Westparks beschränkt, der unmittelbar an die Hochhäuser angrenzt, und die überwiegende Fläche des Westparks durch die Verschattung nicht beeinflusst wird. Der Schattenwurf beschränkt sich zudem aufgrund der Lage der Hochhäuser auf die Vormittagsstunden. Die Auswirkungen auf den Westpark können daher wegen Geringfügigkeit hingenommen werden. Untersucht wurde auch die Beschattung der in der Umgebung vorhandenen Gebäude. Nach dem Gutachten wird die Besonnung der Bestandsgebäude nur geringfügig verändert, für einen großen Teil der Gebäude wird die Besonnungsdauer am 17. Januar nicht verändert. Die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung der Bestandsgebäude sind damit geringfügig und hinnehmbar.
344	17, 18, 29, 37, 42, 45, 53, 62, 68, 78, 81, 94, 95, 96, 97, 100	Die Verschattung zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten sollte geprüft, dokumentiert und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Gäbe es eine Schattenstudie, würde diese belegen, dass erhebliche Teile des Westparks in den Morgen- und Vormittagsstunden durch die Hochhäuser verschattet würden. Der Gleisdreieckpark würde sowohl vor- als auch nachmittags in seinem nördlichen Zipfel früh verschattet	Siehe Nr. 343
345	44, 48, 51, 55, 57, 125, 129, 133, 135	Das Gelände des Parks wird extrem verschattet werden. Der Schattenwurf zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten muss geprüft, dokumentiert und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Hierbei ist vor allem Umfang und Dauer des größtmöglichen Schattenwurfs interessant.	Siehe Nr. 343
346	101, 102, 103, 104, 105, 106, 118	Die geplanten Hochhäuser werden das Gelände des Parks verschatten. Der Schattenwurf zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten muss geprüft, dokumentiert und der Öffentlichkeit vorgestellt werden.	Zur Klärung des Themas Verschattung wurde eine Schattenstudie beauftragt, in der der Schattenwurf zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten dargestellt wird. Auf dieser Grundlage wurden die Auswirkungen auf den Gleisdreieckpark beurteilt. Das Gutachten zeigt, dass die Verschattung sich auf einen Bereich des Westparks beschränkt, der unmittelbar an die Hochhäuser angrenzt, und die überwiegende Fläche des Westparks durch die Verschattung nicht beeinflusst wird. Der Schattenwurf beschränkt sich zudem aufgrund der Lage der Hochhäuser auf die Vormittagsstunden. Die Auswirkungen auf den Westpark können

			<p>daher wegen Geringfügigkeit hingenommen werden.</p> <p>Untersucht wurde auch die Beschattung der in der Umgebung vorhandenen Gebäude. Nach dem Gutachten wird die Besonnung der Bestandsgebäude nur geringfügig verändert, für einen großen Teil der Gebäude wird die Besonnungsdauer am 17. Januar nicht verändert. Die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung der Bestandsgebäude sind damit geringfügig und hinnehmbar.</p> <p>In welchem Rahmen der Öffentlichkeit die Gutachten und Studien bekannt gemacht werden, muss noch geklärt werden.</p>
347	19	Wie stark wird die Verschattung Luckenwalder/ Schöneberger Str. durch einen 90 m-Turm (Ortner & Ortner) in den Wintermonaten zunehmen?	Siehe Nr. 346
348	41	Die Häuser in der Flottwellstraße (Neubebauung) werden vollständig verschattet. Die Wohnqualität wird dadurch extrem vermindert. Das höchste Haus an der engsten Stelle!	Siehe Nr. 346
349	78	Welche Auswirkungen hat die Verschattung auf Park-Flora und Fauna? Begrünung, Kaninchenpopulation etc.?	<p>Siehe Nr. 346</p> <p>Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Flora und Fauna wurde im Umweltbericht dargestellt.</p>
350	108, 114, 117	Die Bebauungspläne werden abgelehnt, weil der Gleisdreieck Park nicht von Hochhäusern verschattet werden soll.	Die ablehnende Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
351	123	Die Bebauung in den vorgesehenen Höhen (diverse Hochhäuser oberhalb der Traufhöhe) verschattet den Park am Gleisdreieck in unnötiger Weise. Der Vorteil des Parks besteht gerade in der nicht verschatteten, zu allen Seiten freien und frei belüfteten Größe, die seinem großstädtischen Besucher noch das Gefühl ländlicher Atmosphäre vermittelt, aber nach der geplanten Bebauung nicht mehr vermitteln wird.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
352	127	Der Schattenwurf der zu planenden Gebäude muss vorab geprüft und der Öffentlichkeit präsentiert werden.	<p>Zur Klärung des Themas Verschattung wurde eine Schattenstudie beauftragt, in der der Schattenwurf zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten dargestellt wird. Auf dieser Grundlage wurden die Auswirkungen auf den Gleisdreieckpark beurteilt. Das Gutachten zeigt, dass die Verschattung sich auf einen Bereich des Westparks beschränkt, der unmittelbar an die Hochhäuser angrenzt, und die überwiegende Fläche des Westparks durch die Verschattung nicht beeinflusst wird. Der Schattenwurf beschränkt sich zudem aufgrund der Lage der Hochhäuser auf die Vormittagsstunden. Die Auswirkungen auf den Westpark können daher wegen Geringfügigkeit hingenommen werden.</p> <p>Untersucht wurde auch die Beschattung der in der Umgebung vorhandenen</p>

			Gebäude. Nach dem Gutachten wird die Besonnung der Bestandsgebäude nur geringfügig verändert, für einen großen Teil der Gebäude wird die Besonnungsdauer am 17. Januar nicht verändert. Die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung der Bestandsgebäude sind damit geringfügig und hinnehmbar. In welchem Rahmen der Öffentlichkeit die Gutachten und Studien bekannt gemacht werden, muss noch geklärt werden.
353	137	Der Einwender möchte nicht, dass der Gleisdreieck-Park von Hochhäusern - so wie im Modell dargestellt - verschattet wird. So verlöre der Park einen entscheidenden Aspekt seiner jetzigen Attraktivität für die Besucher: als urbane Oase, als Ruhepunkt im städtischen Dschungel, nicht als trübeliges Vorfeld zum Potsdamer Platz.	Die ablehnende Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
354	143	Die geplante Bebauung mit seinen überdimensionalen Hochhäusern führt zu einer starken Verschattung des Gleisdreiecksparks.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: ▪ Schattenstudie Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Fachgutachten Die Begründung wurde entsprechend ergänzt.
		9 AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT	
355	77	Der Behauptung des Plantextes, dass der Bebauungsplan nachhaltig mit den Schutzgütern umgehe und die Umgebungsqualität erhalte, kann nicht nachgewiesen werden.	Im Rahmen der weiteren Planung wird untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf die Umwelt und die Lebensqualität der Anwohner haben wird. Der Umweltbericht ist Bestandteil der Begründung.
356	112	Die Lebensqualität für die Anwohner sollte sich durch das Vorhaben nicht verschlechtern.	Siehe Nr. 355
357	123	Dem Verlust an gesundheitlichem, touristischem und ästhetischem Wert steht kein entsprechender Gewinn durch die Schaffung eines neuen urbanen Raums gegenüber.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: ▪ Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität der Anwohner Die Begründung einschließlich Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.
		9.1 Lapro / StEP Klima	
358	3, 16,	Warum wird eine Planung weiterverfolgt, die die Ziele mehrerer land-	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Im weiteren Verfahren wird geprüft,

	17, 18, 36, 45, 49, 53, 61, 62, 79, 94, 100	schaftsplanerischer Teilpläne (Umwelt, Biotop/ Artenschutz, Landschaft, Klima) nicht berücksichtigt? Der StEP Klima wird unzureichend berücksichtigt. Die im Umweltbericht dargestellten Beeinträchtigungen werden abgelehnt.	in wie weit die Ziele des Landschaftsprogramms berücksichtigt werden. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung wurden im Umweltbericht analysiert, geprüft, dargestellt und entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen.
359	44, 51, 55, 57, 125, 129, 133, 135	Warum wird ein Planungsziel verfolgt, welches laut Planbegründung die Ziele mehrerer Teilpläne (Umwelt, Biotop/ Artenschutz, Landschaft, Klima) nicht berücksichtigt? Durch die vorgelegte Planung soll im Herzen Berlins in Zeiten des Klimawandels - ein Großprojekt legalisiert werden, das den eigenen im StEP Klima artikulierten Richtlinien zuwider läuft.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Im weiteren Verfahren wird geprüft, in wie weit die Ziele des Landschaftsprogramms berücksichtigt werden. können, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung wurden im Umweltbericht analysiert, geprüft, dargestellt und entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen. Ein Gutachten zu den klimatischen Auswirkungen wurde erstellt. Das Ergebnis des Gutachtens fließt in den Umweltbericht ein.
360	101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 113, 118	Warum wird ein Planungsziel verfolgt, welches laut Planbegründung die Ziele mehrerer Teilpläne (Umwelt, Biotop/ Artenschutz, Landschaft, Klima) nicht berücksichtigt? Durch die Planung sollen die Voraussetzungen für ein Großprojekt legalisiert werden, das den im StEP Klima artikulierten Richtlinien zuwider läuft.	Siehe Nr. 359
361	127	Die geplante Bebauung ist mit den Zielen der StEP Klima, die das Land Berlin 2011 beschlossen hat, nicht vereinbar.	Siehe Nr. 359
362	136, 145	Warum wird ein Planungsziel weiterverfolgt, das laut Planbegründung die Ziele mehrerer Teilpläne (Umwelt, Biotop/ Artenschutz, Landschaft, Klima) nicht berücksichtigt? Wie kann es sein, dass ausgerechnet im Herzen Berlins in Zeiten des Klimawandels ein Großprojekt durchgeführt werden soll, das den eigenen im StEP Klima artikulierten Richtlinien zuwider läuft, wenn die ganz Welt auf Deutschland als Vorreiter im Klimaschutz schaut?	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Im weiteren Verfahren wird geprüft, in wie weit die Ziele des Landschaftsprogramms berücksichtigt werden. können, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung wurden im Umweltbericht analysiert, geprüft, dargestellt und entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen. Ein Gutachten zu den klimatischen Auswirkungen wurde erstellt. Das Ergebnis des Gutachtens fließt in den Umweltbericht ein.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: ▪ Weitestgehende Berücksichtigung der Ziele des Landschaftsprogramms Die Begründung einschließlich Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.
		9.2 Versiegelung	
363	19	Welche Auswirkungen hat die Versiegelung der Flächen auf das Grundwasser?	Die Versiegelung des Plangebiets ist tatsächlich hoch. Im weiteren Verfahren werden im Umweltbericht Maßnahmen zum Ausgleich der Versiegelung be-

			nannt.
364	77	Die Bodenversiegelung erreicht ein nicht kompensierbares Maß.	Siehe Nr. 364
365	110, 136, 145	Wie soll den zu erwartenden Umwelt- und Klimabelastungen, z.B. durch Versiegelung, begegnet werden.	Die Versiegelung des Plangebiets ist tatsächlich hoch. Im weiteren Verfahren werden im Umweltbericht Maßnahmen zum Ausgleich der Versiegelung benannt.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: ▪ Ausgleich der Versiegelung Die Begründung einschließlich Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.
		9.3 Lärm	
		9.3.1 Gewerbelärm	
366	1, 79	Lärmbelästigung durch Nutzungen in der Urbanen Mitte prüfen / verträglich gestalten	Zur Klärung des Themas Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den durch die Planung verursachten Gewerbelärm prognostiziert. Die Lärmbelastung der Umgebung durch die gewerblichen Nutzungen innerhalb des Plangebiets konnte das Gutachten nicht untersuchen, da noch keine konkreten Planungen für die Nutzung vorliegen. Die Verträglichkeitsprüfung der gewerblichen Nutzungen innerhalb der Urbanen Mitte wird auf die Baugenehmigungsverfahren verlagert.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: ▪ Schalltechnische Untersuchung Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung einschließlich Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.
		9.3.2 Verkehrslärm	
367	3, 17, 18, 19, 36, 45, 49, 53, 62, 79, 89, 94, 100	Zunahme des Verkehrslärms auf den die Urbane Mitte erschließenden, schon vorbelasteten, Straßen prognostizieren, sowohl für die Bauzeit, als auch nach Fertigstellung. Die Lärmbelästigung der Anwohner liegt bereits durch das Tempelhofer Ufer im gesundheitsschädlichen Bereich.	Zur Klärung des Themas Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den Verkehrslärm im Umfeld und seine durch die Planung verursachte prognostizierte Zunahme beinhaltet. Das Gutachten stellt keine unzumutbare Lärmbelastung durch die Erhöhung der An- und Abfahrtsverkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind an einigen der untersuchten Immissionsorte bereits im Bestand überschritten. Die Erhöhung des Beurteilungspegels durch die Nutzungen im Plangebiet liegt jedoch unter 3 dB(A), so dass die Voraussetzungen der Nr. 7.4 der TA Lärm nicht erfüllt sind. Der Verkehrslärm ist damit zumutbar, Schallschutz-

			maßnahmen nach Nr. 7.4 TA Lärm sind nicht erforderlich. Der Umgang mit dem Lärm während der Bauphase wird im Umweltbericht bewertet..
368	17, 18, 19, 36, 45, 49, 53, 62, 79, 94, 100	Verschlechterungen sind zu vermeiden bzw. durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu kompensieren. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind geplant?	Zur Klärung des Themas Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den Verkehrslärm im Umfeld und seine durch die Planung verursachte prognostizierte Zunahme beinhaltet. Das Gutachten stellt keine unzumutbare Lärmbelastung durch die Erhöhung der An- und Abfahrtsverkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BIm-SchV sind an einigen der untersuchten Immissionsorte bereits im Bestand überschritten. Die Erhöhung des Beurteilungspegels durch die Nutzungen der im Plangebiet liegt jedoch unter 3 dB(A), so dass die Voraussetzungen der Nr. 7.4 der TA Lärm nicht erfüllt sind. Der Verkehrslärm ist damit zumutbar, Schallschutzmaßnahmen nach Nr. 7.4 TA Lärm sind nicht erforderlich. Der Umgang mit dem Lärm während der Bauphase wird im Umweltbericht bewertet..
369	51, 55, 57, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 118, 125, 129, 133, 135	Die Lärmbelästigung der Anwohner durch das Tempelhofer Ufer liegt bereits jetzt im gesundheitsschädlichen Bereich. Es ist (zuerst durch Baustellen- und später durch Lieferverkehr sowie Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung) mit einer erheblichen Verschlechterung zu rechnen. Dies ist zu vermeiden bzw. durch geeignete Maßnahmen zur Kompensation/ Lärmdämmung zu minimieren.	Siehe Nr. 368
370	136, 145	Im Bebauungsplan wird darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung der Anwohner bereits durch das Tempelhofer Ufer im gesundheitsschädlichen Bereich liegt. Mit welcher Lärmentwicklung durch Baustellen- und Lieferverkehr wird gerechnet? Sind diesbzgl. Maßnahmen zur Kompensation / Lärmdämmung geplant?	Siehe Nr. 368
371	79	Welche Auswirkungen wird der vermutlich langfristige Baulärm auf die Umgebung, Anwohner, Vogel-, Tierwelt haben?	Der Umgang mit dem Lärm während der Bauphase wird im Umweltbericht bewertet..
372	80	Die Entscheidung der Deutschen Bahn, die Stammbahn und die S 21 früher zu bauen, teilweise mit oberirdische Trassen, bedeutet für die angrenzenden Wohnquartiere und den Gleisdreieckpark eine weitere	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.

		erhebliche Verlärmung.	
373	113	Die Lärmbelastung sollte insbesondere in Hinblick auf eine mögliche Wohnnutzung geprüft werden.	Es ist keine Wohnnutzung geplant.
374	124	Die Auswirkung der Bauarbeiten (Verkehr, Lärm, Staubbelastung) sind planerisch so zu gestalten, dass sie für die Parknutzerinnen und Parknutzer bzw. die Anwohnerinnen und Anwohner während der Bauphase möglichst minimiert werden.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Die Bauabwicklung ist allerdings kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Der Umgang mit dem Lärm während der Bauphase wird im Umweltbericht bewertet.
375	127	Es wird um Darstellung gebeten, wie bereits in der Bauphase Verkehr, Lärm und die Feinstaubbelastung auf ein Mindestmaß reduziert werden kann.	Der Umgang mit dem Lärm während der Bauphase wird im Umweltbericht bewertet.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schalltechnische Untersuchung Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung einschließlich Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.
		9.4 Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide)	
376	16, 17, 18, 19, 36, 37, 44, 45, 48, 51, 53, 55, 57, 61, 62, 79, 94, 100	Mit welchem Anstieg der Feinstaubbelastung ist durch die jahrelangen Bautätigkeiten / den Baustellenverkehr z.B. in der Schöneberger und Luckenwalder Straße zu rechnen? Es sind geeignete Messungen und Regelungen zur Einhaltung der Grenzwerte vorzusehen.	Zur Klärung des Themas Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide) wurde ein Luftschadstoffgutachten erstellt. Das Gutachten wird ggf. auch erforderliche Maßnahmen benennen. Die Auswirkungen während der Bauphase werden im Umweltbericht bewertet.
377	101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 118, 125, 129, 133, 135	Vor Beginn der Arbeiten ist der Öffentlichkeit bekannt zu machen, mit welcher (Fein-) Staubbelastung durch die (jahrelangen) Bautätigkeiten zu rechnen ist. Es sind geeignete Messungen und Regelungen zur Einhaltung der Grenzwerte vorzusehen.	Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Die Auswirkungen während der Bauphase werden im Umweltbericht bewertet.

378	136, 145	Ist mit einem Anstieg der Feinstaubbelastung in Schöneberger und Luckenwalder Straße durch den Baustellenverkehr zu rechnen? Wird es Messungen und Regelungen zur Einhaltung der Grenzwerte geben?	Die Auswirkungen während der Bauphase werden im Umweltbericht bewertet.
379	56	Ein höheres Krebsrisiko durch die hohe Feinstaubbelastung durch den Verkehr für Anwohner und Parkbesucher ist nicht akzeptabel. Es muss die Belastung durch den Verkehr genau analysiert werden und die Feinstaubbelastung gesenkt werden, um das Krebsrisiko zu verringern. Durch Feinstaub wird das Krebsrisiko erheblich gesteigert. Eine noch höhere Feinstaubbelastung durch mehr Verkehr sowohl auf dem Tempelhofer Ufer als auch Schöneberger Straße ist unbedingt zu vermeiden.	Zur Klärung des Themas Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide) wurde ein Luftschadstoffgutachten erstellt. Die Untersuchung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Plangebiets noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden nicht überschritten. Eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwerts für eines der Schadstoffe konnte nur für die westlichen Fassaden von zwei geplanten Gebäuden nicht ausgeschlossen werden. Diese Schadstoffbelastung wird durch die Festsetzung des Bebauungsplans zur erforderlichen Belüftung der betroffenen Aufenthaltsräume ausgeglichen. Die mögliche Überschreitung der Schadstoffbelastung an der westlichen Fassade der Schöneberger Str. 16 wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert. Die Immissionsbelastung ist damit zumutbar und hinnehmbar. Im Übrigen wird auf die planerische Abwägung in der Begründung des Bebauungsplans verwiesen.
380	80	Untersuchungen von Greenpeace in Zusammenarbeit mit der Uni Heidelberg im Herbst 2015 belegen, dass die Stickoxidbelastung rund um den Potsdamer Platz die Grenzwerte um mehr als das als Doppelte überschreiten.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Die Stickoxidbelastung am Potsdamer Platz ist nicht Gegenstand dieser Bebauungsplanung.
381	123	Die geplante Bebauung erhöht damit die ohnehin große Gefahr gesundheitsschädlicher Mengen an Feinstaub in der Mitte Berlins. Sie verringert damit den touristischen Wert, den die Mitte Berlins innehat.	Zur Klärung des Themas Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide) wurde ein Luftschadstoffgutachten erstellt. Die Untersuchung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Plangebiets noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden nicht überschritten. Eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwerts für eines der Schadstoffe konnte nur für die westlichen Fassaden von zwei geplanten Gebäuden nicht ausgeschlossen werden. Diese Schadstoffbelastung wird durch die Festsetzung des Bebauungsplans zur erforderlichen Belüftung der betroffenen Aufenthaltsräume ausgeglichen. Die mögliche Überschreitung der Schadstoffbelastung an der westlichen Fassade der Schöneberger Str. 16 wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert. Die Immissionsbelastung ist damit zumutbar und ist hinzunehmen. Im Übrigen wird auf die planerische Abwägung in der Begründung des Bebauungsplans

			verwiesen.
382	124	Die Auswirkung der Bauarbeiten (Verkehr, Lärm, Staubbelastung) sind planerisch so zu gestalten, dass sie für die Parknutzer und Anwohner während der Bauphase möglichst minimiert werden.	Der Umgang mit dem Lärm, Verkehr und Staub während der Bauzeit wird im Umweltbericht bewertet.
383	127	Es wird um Darlegung gebeten, wie bereits in der Bauphase Verkehr, Lärm und die Feinstaubbelastung auf ein Mindestmaß reduziert werden kann.	Der Umgang mit dem Lärm, Verkehr und Staub während der Bauzeit wird im Umweltbericht bewertet.
			Fazit: Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Luftschadstoffgutachten Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten Die Begründung einschließlich Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.
		9.5 Mikroklima	
384	12, 16, 19, 35, 36, 41, 42, 53, 70, 74, 82, 87, 95	Die Ausrichtung des Parks sollte ursprünglich das Mikroklima der Stadtmitte positiv beeinflussen. Die Planung für die Urbane Mitte wird das Mikroklima negativ beeinflussen. Auswirkungen der Hochhäuser auf das Mikroklima darstellen (Windentwicklung, Wärmespeicherung, Schattenwurf).	Zur Klärung des Themas Folgen für das Mikroklima wurde eine Klimaanalyse erstellt, die u.a. Aussagen zu Auswirkungen auf vorhandene Kaltluftschneisen beinhaltet. Das Gutachten stellte fest, dass die klimatischen Auswirkungen des Bauprojekts sich im Wesentlichen auf das Plangebiet beschränken. Die Auswirkungen auf die nähere Umgebung werden als mäßig eingestuft, eine Beeinträchtigung von weiträumigeren Strömungssystemen im übrigen Stadtgebiet ist nicht zu erwarten. Die Frischluftschneise zwischen dem grünen Süden und dem Tierpark wird somit nicht eingeschränkt. Die im Gutachten festgestellten mikroklimatischen Auswirkungen für das Plangebiet und die nähere Umgebung sind daher hinzunehmen. Die Ergebnisse des Gutachtens werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.
385	34, 77, 81	Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Frischluftschneise wird weiter eingeeengt. Die Frischluftschneise zwischen dem grünen Süden Berlins und dem Tiergarten wird irreparabel gestört.	Siehe Nr. 384
386	112	Negativen Folgen für das Mikroklima in dem Stadtteil und der Stadt insgesamt sind zu vermeiden.	Siehe Nr. 384
387	123	Die Bebauung in der vorgesehenen Höhe und Breite verengt die dringend benötigte Belüftungsschneise für das Zentrum Berlins (Potsdamer Platz und Brandenburger Tor).	Siehe Nr. 384
388	136,	Inwieweit ist mit Veränderungen im Mikroklimabereich durch die	Siehe Nr. 384

	145	Hochhäuser zu rechnen (Windentwicklung, Wärmespeicherung, Schattenwurf)?	
389	140	Insbesondere im Hinblick auf die zu erwartenden (städtischen) Klimaänderungen - trockener, wärmer - ist das keine zukunftsorientierte Flächen- und Baupolitik und insofern strikt abzulehnen.	<p>Zur Klärung des Themas Folgen für das Mikroklima wurde eine Klimaanalyse erstellt, die u.a. Aussagen zu Auswirkungen auf vorhandene Kaltluftschneisen beinhaltet. Das Gutachten stellte fest, dass die klimatischen Auswirkungen des Bauprojekts sich im Wesentlichen auf das Plangebiet beschränken. Die Auswirkungen auf die nähere Umgebung werden als mäßig eingestuft, eine Beeinträchtigung von weiträumigeren Strömungssystemen im übrigen Stadtgebiet ist nicht zu erwarten. Die Frischluftschneise zwischen dem grünen Süden und dem Tierpark wird somit nicht eingeschränkt. Die im Gutachten festgestellten mikroklimatischen Auswirkungen für das Plangebiet und die nähere Umgebung sind daher hinzunehmen.</p> <p>Die Ergebnisse des Gutachtens wurden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.</p>
			<p>Fazit:</p> <p>Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Klimaanalyse <p>Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten <p>Die Begründung einschließlich Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.</p>
		9.6 Wind	
390	12, 16, 19, 35, 36, 41, 42, 53, 70, 74, 82, 87, 95	<p>Hochhäuser, die weit über das mittlere Dachniveau einer Stadt hinausragen, können unter Umständen das (stärkere) Windfeld aus höheren Luftschichten ablenken und am Fuß des Gebäudes heftige Böen und Verwirbelungen hervorrufen.</p> <p>Das Gelände um die Hochhausbauten wird unwirtlich, der Aufenthalt ungemütlich = keine Aufenthaltsqualität.</p>	<p>Die Auswirkungen der Planung auf die Windentwicklung wurden bei der Planung berücksichtigt. Zur Veränderung der Windverhältnisse im Bereich der Hochhäuser wurde ein Gutachten eingeholt, das die Windentwicklung zwischen den geplanten Häusern und in der Umgebung simuliert und bewertet. Das Gutachten stellte fest, dass auf dem größeren Teil der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt werden. Dabei werden die Windkomfortkriterien nur im westlichen Bereich des Plangebiets überschritten und im Süden und Osten weitestgehend eingehalten. Eine Gefahr oder beschränktes Risiko auf Fußgängerniveau wird sowohl für das Plangebiet als auch für die Umgebung verneint. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse damit durch die Planung gewährleistet sind. Zudem werden Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Windsituation, insbesondere durch Begrünung der Freiflächen, vorgeschlagen.</p> <p>Die geplanten Bauten verursachen damit kein ungesundes Windfeld. Die zu erwartenden Einschränkungen der Aufenthaltsqualität sind geringfügig und werden im Übrigen durch Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen verringert.</p> <p>Die Ergebnisse des Gutachtens wurden bei der planerischen Abwägung berücksich-</p>

			sichtigt.
391	108, 114	Es werden veränderte Windverhältnisse (Zunahme des Windes) am Fuße der Hochhäuser erwartet.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
392	117	Wer als Fahrradfahrer den Potsdamer Platz des Öfteren passiert, weiß, was es bedeutet, bei nur wenig Luftbewegung zwischen Hochhäusern zu verkehren. Es ist ungemütlich, zugig, windig. Mit der geplanten Bebauung wird dem Park am Gleisdreieck in Teilen dasselbe Schicksal erleiden.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.
393	128	Hochhäuser stehen wegen ihrer Höhe stärker im Wind, fangen diesen ab und lenken ihn nach unten, so dass er dann in Bodennähe zu spüren ist (ähnlich wie am Potsdamer Platz). Damit sind die Orte am Fuß der Hochhäuser zugig sowie unwirtlich und eignen sich nicht zum Aufenthalt. Aber auch Radler werden dort häufig gegen den Wind strampeln müssen.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
394	136, 145	Mit welcher Windentwicklung im Park wird gerechnet?	<p>Die Auswirkungen der Planung auf die Windentwicklung wurden bei der Planung berücksichtigt. Zur Veränderung der Windverhältnisse im Bereich der Hochhäuser wurde ein Gutachten eingeholt, das die Windentwicklung zwischen den geplanten Häusern und in der Umgebung simuliert und bewertet. Das Gutachten stellte fest, dass auf dem größeren Teil der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt werden. Dabei werden die Windkomfortkriterien nur im westlichen Bereich des Plangebiets überschritten und im Süden und Osten weitestgehend eingehalten. Eine Gefahr oder beschränktes Risiko auf Fußgängerniveau wird sowohl für das Plangebiet als auch für die Umgebung verneint. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse damit durch die Planung gewährleistet sind. Zudem werden Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Windsituation, insbesondere durch Begrünung der Freiflächen, vorgeschlagen.</p> <p>Die geplanten Bauten verursachen damit kein ungesundes Windfeld. Die zu erwartenden Einschränkungen der Aufenthaltsqualität sind geringfügig und werden im Übrigen durch Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen verringert.</p> <p>Die Ergebnisse des Gutachtens wurden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.</p>
			<p>Fazit:</p> <p>Es wurde folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Klimaanalyse und vertiefende Untersuchung zum Thema Wind <p>Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten <p>Die Begründung einschließlich Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.</p>

		9.7 Monitoring	
395	16, 36, 136, 145	Es wird um Mitteilung gebeten, ob und wie die in den Bereichen der Umweltbelastung Überwachungen geplant sind. (Monitoring lt. Umweltbericht)	Der Umweltbericht wurde im weiteren Verfahren konkretisiert und hat weitergehende Aussagen zum ggf. erforderlichen Monitoring getroffen.
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Umweltbericht zum ggf. erforderlichen Monitoring Die Begründung einschließlich Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.
		9.8 Eingriff / Ausgleich	
396	16, 36	Wie wird mit den im Bebauungsplan aufgeführten Umwelt- und Klimabelastungen, z.B. durch Versiegelung, umgegangen?	Im Rahmen des Umweltberichts wurde geprüft, ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff vorliegt und welcher Ausgleich ggf. erforderlich ist. Es ist Ziel, ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet oder der nahen Umgebung umzusetzen, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.
397	16, 36	Welche Ausgleichsmaßnahmen sind geplant? Kann der Bau auch ohne konkret festgeschriebene Ausgleichsmaßnahme beginnen?	Siehe Nr. 396 Vor Beschluss des Bebauungsplans muss der Ausgleich gesichert sein. Das wird über Festsetzungen im Bebauungsplan bzw. über einen städtebaulichen Vertrag geregelt.
398	101, 102, 103, 104, 105, 106, 118, 125, 129, 133, 135	Es ist festzulegen, dass die zu erfolgenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der nahen Umgebung durchgeführt werden, um zu gewährleisten, dass tatsächlich die Betroffenen von dem Ausgleich profitieren.	Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Umweltberichts wurde geprüft, ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff vorliegt und welcher Ausgleich ggf. erforderlich ist. Es ist Ziel, ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet oder der nahen Umgebung umzusetzen, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.
399	17, 18, 44, 45, 47, 49, 51, 55, 57, 62, 94, 100	Die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollten in der nahen Umgebung durchgeführt werden, um zu gewährleisten, dass die Betroffenen von dem Ausgleich profitieren.	Siehe Nr. 398
400	73	Das Baufeld der Urbanen Mitte verkleinert die Ausgleichsfläche für die Bebauung des Potsdamer Platzes. Entsprechend müssten kompensierende Flächen ausgewiesen werden, falls nötig auch über die Bezirksgrenzen hinweg. Die Bautzener Brache ist dafür vorzuhalten.	Durch den Bebauungsplan "Urbane Mitte" wird die Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz nicht verkleinert, da die Fläche im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck als Baufläche vorgesehen wurde.

401	78	Welche Maßnahmen wurden daraufhin getroffen, um die Situation der ursprünglichen Planung des Parks als Ausgleichsfläche für den zweckentfremdeten Tiergarten zu erhalten?	Ein Teil der Parkfläche ist die Ausgleichsfläche für die Bebauung des Potsdamer- und Leipziger Platzes. Durch den Bebauungsplan "Urbane Mitte" wird die Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz nicht verkleinert, da die Fläche im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck als Baufläche vorgesehen wurde.
402	109	Ausgleiche für das Baufeld Urbane Mitte, sowie für weitere geplante oder sich im Bau befindliche erhebliche Baufelder auf dem Gleisdreieck oder im Einzugsbereich des Gleisdreieckparks können nicht mehr auf dem Gleisdreieck selbst verortet werden. Zudem wird sich der bestehende westliche Park um die notwendigen Flächen, ca. 4,4 ha, Gleisinsel i, wegen des Baus der Stammbahn und der S 21 verringern.	Im Rahmen des Umweltberichts wurde geprüft, ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff vorliegt und welcher Ausgleich ggf. erforderlich ist. Es ist Ziel, ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet oder der nahen Umgebung umzusetzen, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen. Durch den Bebauungsplan "Urbane Mitte" wird die Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz nicht verkleinert, da die Fläche im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck als Baufläche vorgesehen wurde.
403	109	Absehbar ist folglich eine neue, zukünftig erheblich defizitäre Situation in der wohnungsnahen Grünversorgung für Anwohner. Deswegen ist der Ausgleich auf der Bautzener Brache zu sichern. Die Fläche hat noch den Rechtsstatus nach §35 BauGB. Dort sollte kein Bau-recht eingeräumt werden, sondern diese Fläche als Ausgleichsfläche gesichert werden.	Die Planungen für die Fläche der „Bautzener Brache“ sind nicht Gegenstand des B-Plans. Im Rahmen des Umweltberichts wurde geprüft, ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff vorliegt und welcher Ausgleich ggf. erforderlich ist. Es ist Ziel, ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet oder der nahen Umgebung umzusetzen, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.
404	113	Die ursprüngliche Planung des Gleisdreieck-Parks als Ausgleichsgrünfläche für den Potsdamer Platz wird durch fortgesetzte Bebauungen der Parkfläche vollständig konterkariert.	Durch den Bebauungsplan "Urbane Mitte" wird die Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz nicht verkleinert, da die Fläche im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck als Baufläche vorgesehen wurde.
405	128	Wo liegen die Ausgleichsflächen für die extrem starke Bebauung und Versiegelung des B-Plangebietes? Innerhalb dieses Areals wird wohl eine nahezu 100% Versiegelung erreicht. Der nachbarliche, vorhandene Park kann dafür nicht herhalten, da er bereits mit Ausgleichsflächen „ausgebucht“ ist.	Im Rahmen des Umweltberichts wurde geprüft, ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff vorliegt und welcher Ausgleich ggf. erforderlich ist. Es ist Ziel, ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet oder der nahen Umgebung umzusetzen, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.
406	110, 136, 145	Welche Ausgleichsmaßnahmen sind geplant und darf der Bau auch ohne eine konkret festgeschriebene Ausgleichsmaßnahme überhaupt begonnen werden?	Im Rahmen des Umweltberichts wurde geprüft, ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff vorliegt und welcher Ausgleich ggf. erforderlich ist. Es ist Ziel, ggf. erforderliche Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet oder der nahen Umgebung umzusetzen, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen. Vor Beschluss des Bebauungsplans muss der Ausgleich gesichert sein. Das wird über Festsetzungen im Bebauungsplan bzw. über einen städtebaulichen Vertrag geregelt.
407	138	Das Baufeld der Urbanen Mitte verkleinert die Ausgleichsfläche für die Bebauung des Potsdamer Platzes. Entsprechend müssten kompensierende Flächen ausgewiesen werden, gerade wegen der extrem dichten Bebauung im Bezirksdreieck Kreuzberg, Mitte, Tempelhof-Schöneberg falls nötig auch über die Bezirksgrenzen hinweg. Die	Durch den Bebauungsplan "Urbane Mitte" wird die Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz nicht verkleinert, da die Fläche im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck als Baufläche vorgesehen wurde.

		Bautzener Brache ist dafür vorzuhalten.	
			Fazit: Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Konkretisierung des Kapitels Eingriff / Ausgleich und Benennung von ggf. erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen Die Begründung einschließlich Umweltbericht wurde entsprechend ergänzt.
		10 AUSWIRKUNGEN AUF DEN MENSCHEN	
		10.1 Psycho-Soziale Auswirkungen	
408	79	Die enge Randbebauung mit z.T. viel zu hohen Bauten hat (negative) psycho-soziale Auswirkungen auf die Anwohner und Parknutzer. Wie soll die Belastung durch diese massive Bebauung ausgeglichen werden?	Der Einschätzung, dass die Bebauung negative psycho-soziale Auswirkungen auf die Anwohner und Parknutzer hat, wird nicht gefolgt.
			Fazit: Die Planung wurde in folgendem Punkt geändert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Planung wurde nicht geändert.
		11 BÜRGERBETEILIGUNG	
		11.1 Bisherige Bürgerbeteiligung	
409	17, 18, 37, 45, 49, 62, 72, 94, 100	Es wäre absolut angemessen und auch klug, wenn Bürger in viel stärkerem Masse als bisher in die Gestaltung dieses Areals einbezogen würden. Es geht um die Gestaltung des öffentlichen Raumes und das ist Bürgersache, denn die Bürger müssen hier leben.	Die Bürger wurden von Beginn an den Planungen beteiligt. Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieckpark), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für

			<p>den Bebauungsplan.</p> <p>Zur Transparenz des Verfahrens wurde außerdem über eine Projekt-Internetseite laufend über den Stand des Projektes informiert. Auch die Wettbewerbsergebnisse wurden öffentlich ausgestellt.</p> <p>Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.</p>
410	36	<p>Wie wurden die Bürger für das Werkstattverfahren ausgewählt? Aus dem betroffenen Kiez war offenbar niemand dabei und es ist auch niemand bekannt, der eine Einladung erhalten hätte. Ob und wie wurden die unmittelbar Betroffenen angesprochen wurden, bzw. wie lief die Besetzung des Werkstattverfahrens ab.</p>	<p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.</p> <p>Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieckpark), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.</p>
411	79, 85	<ul style="list-style-type: none"> - Wie ist es zu dieser Planung gekommen? - Wer war an der Ausschreibung und den entsprechenden Beschlüssen beteiligt? - Gab es einen befürwortenden Bürgerbeschluss dazu? - Falls Ja, nach welchen Kriterien wurden die Beteiligten ausgewählt? <p>Der Einwender wüsste gerne, wer sich das ausgedacht bzw. ob irgendein betroffener Mitmensch/ Bürger dazu näher befragt wurde.</p>	<p>Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.</p> <p>Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.</p> <p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.</p>

			<p>Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieck-park), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.</p> <p>Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p> <p>Zur Transparenz des Verfahrens wurde außerdem über eine Projekt-Internetseite laufend über den Stand des Projektes informiert. Auch die Wettbewerbsergebnisse wurden öffentlich ausgestellt. Sowohl das Werkstattverfahren als auch das Wettbewerbsverfahren wurden von der Projektträgerin durchgeführt bzw. ausgelobt.</p> <p>Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.</p>
412	106, 110, 118, 120	<p>Wie wurden die Bürger für das Werkstattverfahren ausgewählt? Warum wurden die Anwohner des "Straßen-Dreiecks" Tempelhofer Ufer, Schöneberger und Luckenwalder Straße bei den offenbar in der Vergangenheit erfolgten Haus-Wurfsendungen nicht berücksichtigt? Es wird um Berücksichtigung bei künftigen Hauswurfsendungen und eine breitere Öffentlichkeitsarbeit gebeten.</p>	<p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.</p> <p>Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieck-park), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.</p> <p>Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p> <p>Zur Transparenz des Verfahrens wurde außerdem über eine Projekt-Internetseite laufend über den Stand des Projektes informiert. Auch die Wettbewerbsergebnisse wurden öffentlich ausgestellt.</p>

			Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.
413	113	Die Bürgerbeteiligung war bisher unzureichend.	<p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.</p> <p>Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieckpark), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.</p> <p>Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p> <p>Zur Transparenz des Verfahrens wurde außerdem über eine Projekt-Internetseite laufend über den Stand des Projektes informiert. Auch die Wettbewerbsergebnisse wurden öffentlich ausgestellt.</p> <p>Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.</p>
414	127	<p>Bis zum Aushang einer Einladung zur Präsentation der Wettbewerbsentwürfe am Bauzaun der Baufläche am Gleispark hatte der Einwender keine Ahnung, was auf der Freifläche entstehen soll. Erst beim folgenden Besuch der Ausstellung Anfang Dezember wurde er mit einem Bau-Großprojekt konfrontiert, das er sich in der Form nie hätten vorstellen können.</p> <p>Gerne hätte der Einwender sich im Vorfeld zur Konsensfindung bereits beteiligt. Er hat dazu jedoch keine Informationen erhalten. Inzwischen hat er erfahren, dass es zu jeder Phase Aushänge sowie Hauswurfsendungen an die Anwohner gegeben haben soll. Der Einwender bestätigt, dass weder die Anwohner in der Schöneberger Str. noch die Anwohner in der Luckenwalder Str. bzw. am Tempelhofer Ufer (zwischen Schöneberger und Luckenwalder Str. zu irgendeinem</p>	<p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.</p> <p>Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieckpark), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.</p> <p>Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde.</p>

		<p>Zeitpunkt Hauswurfsendungen zur „urbanen Mitte“ erhalten haben. Auch am Bauzaun hing (seines Wissens) bisher nur der oben erwähnte DINA4 Aushang zur Präsentation der Wettbewerbsbeiträge im Dezember 2015. Die aktuellen Aushänge wurden erst am 05.03. 2016 nach einer Nachfrage bei Dr. Markus Vogel (Urbane Mitte/ Entwicklungspartner Büro Dr. Vogel) aufgehängt.</p> <p>Warum wurden die unmittelbar betroffenen Anwohner nicht bei den Hauswurfsendungen berücksichtigt? Wann und wo erfolgten die Hauswurfsendungen?</p>	<p>de. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p> <p>Zur Transparenz des Verfahrens wurde außerdem über eine Projekt-Internetseite laufend über den Stand des Projektes informiert. Auch die Wettbewerbsergebnisse wurden öffentlich ausgestellt.</p> <p>Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.</p>
415	131	<p>Der Einwender ist empört, wie die Anwohner vor vollendete Tatsachen gestellt werden - dass das so ist, davon geht er aus.</p>	<p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.</p> <p>Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieck-park), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.</p> <p>Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p> <p>Zur Transparenz des Verfahrens wurde außerdem über eine Projekt-Internetseite laufend über den Stand des Projektes informiert. Auch die Wettbewerbsergebnisse wurden öffentlich ausgestellt.</p> <p>Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.</p>
416	136, 145	<p>Wie wurden die Bürger für das Werkstattverfahren ausgewählt - aus dem betroffenen Kiez war offenbar niemand dabei und es ist dem Einwender auch niemand bekannt, der eine Einladung erhalten hätte. Ob und wie wurden die unmittelbar Betroffenen angesprochen bzw. wie lief die Besetzung des Werkstattverfahrens ab?</p>	<p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn,</p>

			<p>interessierte Bürger und Experten teil.</p> <p>Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieck-park), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.</p>
417	139	<p>Die Bürgerbeteiligung und das sogenannte „Konsenskonzept“ werden für eine Farce gehalten. Es hat sich inzwischen herum gesprochen, dass die Rahmenbedingungen für die „Urbane Mitte“ und weitere Bauvorhaben bereits vor 10 Jahren mit der vivico ausgehandelt wurden.</p>	<p>Das Land Berlin hat 2005 den städtebaulichen Rahmenvertrag mit dem damaligen Grundstückseigentümer in gegenseitigem Interesse verhandelt und unterschrieben. Das wichtigste Ziel war dabei eine städtebauliche Neuordnung und die Flächenverfügbarkeit für die Realisierung des Gleisdreieckparks. Die Ausweisung von Baufeldern am Rand des Parks am Gleisdreieck war eine Voraussetzung für die kostenlose Bereitstellung der Parkflächen durch den damaligen Grundstückseigentümer.</p> <p>Es ist zutreffend, dass im Rahmenvertrag die Rahmenbedingungen für die Bebauung des Plangebiets festgesetzt wurden: Geregelt wurden die zulässige GFZ sowie die Nutzung der Baufläche als Kerngebiet. Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens ist die weitere Konkretisierung der Nutzungen in diesem Rahmen, der einen weiten Planungsspielraum erlaubt. Das Planungsziel für die "Urbane Mitte" ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Planungsziel soll im Bebauungsplan planungsrechtlich umgesetzt werden.</p> <p>Die Flächen im Plangebiet wurden von einem privaten Investor erworben, der das Baufeld in Abstimmung mit dem Land Berlin (vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entsprechend der Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck bebauen und nutzen will.</p> <p>Das Konzept ist vom Land Berlin in wenigen Grundzügen vorgegeben und in einem städtebaulich-architektonischen Wettbewerb ausgearbeitet worden.</p>
418	142	<p>Aber wie mit der öffentlichen Meinung "an dieser Stelle" umgegangen wird, hat man ja schon beim Abriss der S-Bahnbögen gesehen. Die wurde gar nicht erst eingeholt. Am Ende sind die Leute ja noch da-gegen.</p>	<p>Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.</p> <p>Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieck-park), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl</p>

			<p>getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.</p> <p>Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p> <p>Zur Transparenz des Verfahrens wurde außerdem über eine Projekt-Internetseite laufend über den Stand des Projektes informiert. Auch die Wettbewerbsergebnisse wurden öffentlich ausgestellt. Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.</p>
			<p>Fazit:</p> <p>Die Planung wurde in folgendem Punkt geändert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Planänderung ist nicht erforderlich.
		11.2 Thema Hochhäuser im Werkstattverfahren	
419	16, 17, 18, 36, 37, 45, 62, 94, 100	Im Werkstattverfahren wurde die Option eines einzigen Hochhauses sehr kontrovers diskutiert. Der Wettbewerb sowie der Bebauungsplan sehen nun 5-7 Hochhäuser vor. Warum wurden die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsensplans nicht in die Wettbewerbsausschreibung übernommen?	Die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsenskonzepts waren Grundlage für die Wettbewerbsausschreibung. Weder im Konsenskonzept, noch in der Wettbewerbsauslobung gibt es ein Hochhausgebot. Im Konsenskonzept heißt es dazu: " <i>Hochpunkt/ -e können Höhen von 60-90 m haben unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und sind überall denkbar.</i> "
420	44, 48, 51, 55, 57	Soweit bekannt wurde in der Werkstattdiskussion die Errichtung eines einzigen Hochhauses heftig und kontrovers diskutiert. Der Wettbewerb sowie der Bebauungsplan sehen nun 5-7 Hochhäuser vor. In welcher Form wurden die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsensplans bzgl. der Anzahl der Hochhäuser in die Ausschreibung zum Wettbewerb und den B-Plan übertragen?	Siehe Nr. 419
421	101, 102, 103, 104, 105, 106, 110, 113, 125, 129, 133,	In dem Werkstattverfahren wurde die Errichtung eines einzigen Hochhauses heftig und kontrovers diskutiert. Der Bebauungsplan sieht nun 5 bis 7 extrem hohe Häuser vor. In welcher Form wurden die Ergebnisse des im Werkstattverfahren bzgl. der Anzahl der Hochhäuser in die Ausschreibung zum Wettbewerb und den B-Plan übertragen?	<p>Siehe Nr. 419</p> <p>Das Konsenskonzept sah keine Vorgabe oder gar Verpflichtung für die Errichtung von Hochhäusern vor. Auf Bitte des Fachbereichs Stadtplanung Friedrichshain-Kreuzberg wurde auf ein Hochhausgebot explizit verzichtet. Die Aussage, dass es sich um „extrem hohe Häuser“ handelt, ist subjektiv und im Kontext der umliegenden Bebauung nicht zutreffend.</p>

	135		
422	124	Im Rahmen der Bürgerbeteiligung mit Vorstellung der Ergebnisse im Februar 2015 war vom Bau eines Hochhauses gesprochen worden. In der Bauplanung sind es jetzt, je nach Entwurf, fünf bis sieben Hochhäuser. Das überrascht negativ.	Bei der Vorstellung der Ergebnisse im Februar 2015 wurde <u>keine</u> Anzahl von Hochhäusern genannt. Die Wettbewerbsergebnisse zeigen unterschiedliche Bebauungen, von Entwürfen ohne Hochhäuser, Entwürfe mit einem Hochhaus, bis hin zu Entwürfen mit mehr als 15 Hochhäusern. Die unabhängige Jury hat sich unter Abwägung der Vor- und Nachteile für die Bebauung mit 5-7 Hochhäusern entschieden.
423	128	Beim Workshop zur Urbanen Mitte im November 2015 haben sich von den ca. 30 Teilnehmer/innen nur ein Architekt und eine Immobilienmaklerin für eine Hochhausbebauung ausgesprochen. Die Architektenkammer-Präsidentin Edmaier hat sich für eine Untersuchung einer Hochhausverträglichkeit ausgesprochen, ein Architekt und die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck haben sich gegen Hochhäuser ausgesprochen und haben den Maßstab von 90 m als „unverhältnismäßig“ und „unangebracht“ bezeichnet.	Es wurden Schattenstudien, Radarstudien und ggfs. Belichtungsstudien zu den Hochhäusern erarbeitet, um die Auswirkungen der Baukörper auf ihre Umgebung und die Verhältnismäßigkeit der Bauhöhen zu prüfen und nachzuweisen. Die Anregung der Präsidentin der Architektenkammer wurde damit umgesetzt. Insgesamt können durch die geplante Bebauung mit Hochhäusern größere Teile des Grundstücks von einer Überbauung freigehalten werden, worin ein erheblicher Vorteil der Bauhöhe liegt. Die von den Wettbewerbssiegern gewählten Hochhaushöhen von 60 bis 90 Metern, entsprechen im Sinne einer städtebaulichen Einfügung der Höhenlage vergleichbarer Hochhäuser in der unmittelbaren Umgebung (Radius unterhalb 1 km), genannt seien hier das Posthochhaus (89 m) und das Wohnhochhaus Stresemannstraße 74-76 (60 m). Sowie weitere Hochhäuser mit ca. 40 bis 60 Metern, u.a. auch das Bezirksamt Kreuzberg mit ca. 52 Metern Bauhöhe). Die vom Preisträger gewählten Bauhöhen von 60 bis 90 Meter bleiben zudem deutlich unterhalb der Höhen der Hochhäuser vom Potsdamer Platz (103/106m), die sich in unmittelbarer Entfernung befinden.
424	136, 145	Wie kann es sein, dass aus der - in der Werkstattdiskussion heftig und kontrovers diskutierten - Option eines einzigen Hochhauses plötzlich 5-7 wurden? Fast alle Entwürfe sahen deutlich mehr Hochhäuser als das eine diskutierte vor. Warum wurden die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsensplans bzgl. der Anzahl der Hochhäuser offenbar nicht in die Ausschreibung übertragen?	Es gab seitens des Auslobers und seitens des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg keine Vorgabe zu möglichen Hochhäusern. Es stand den Wettbewerbsteilnehmern völlig frei, auf Hochhäuser zu verzichten oder zu Gunsten von größeren Freiflächen im Inneren der Stadt hoch zu bauen. Im Konsenskonzept gab es keine Vorgabe zur Anzahl der Hochhäuser. Die teilnehmenden Architekten haben für den Standort eigenständig entschieden, Entwürfe vorzuschlagen, die mehrheitlich eine Bebauung mit höheren Häusern und Hochhäusern vorsehen.
			Fazit: Die Planung wurde in folgendem Punkt geändert: ▪ Die Planung wurde nicht geändert.
		11.3 Konsenskonzept	
425	34, 45, 49, 81,	Es wird stark bezweifelt, dass der Planung ein Konsenskonzept zu	Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014

87, 92, 97	<p>Grunde liegt.</p> <p>Dieser Begriff "Konsenskonzept" ist nicht zutreffend, suggeriert er doch, dass Einvernehmen aller Beteiligten besteht. Dies ist jedoch nicht der Fall, vielmehr gab es viele abweichende Meinungen, die nunmehr keine Erwähnung - und augenscheinlich keine Berücksichtigung - finden.</p> <p>Es wird gefordert, den Begriff „Konsenskonzept“ aus dem Text des Bebauungsplans zu entfernen. Der Begriff suggeriert, es sei ein Konsens erarbeitet worden in den sogenannten Bürger- und Fachdialogen im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens. Richtig ist, dass der Vorhabenträger unter diesem Begriff das Ergebnis der Bürger- und Fachdialoge aus seiner Sicht zusammengefasst hat. Dabei wurden abweichende Meinungen ausgeblendet, z.B. zum Thema Denkmalschutz, zum Thema Nutzung als Bibliotheksstandort, zum Abriss des Ringbahnviadukts u.a.</p> <p>Die Aussagen aus dem Verfahren der Bürgerbeteiligung/ Laien wurden verdreht und zugunsten des Entwicklers/ Investors und zur Unterstützung seiner Absicht eine hohe Dichte zu erhalten, eingesetzt.</p> <p>Das derzeitige "Konsenskonzept" wird als solches nicht gesehen, der B-Plan ist nicht ausgewogen.</p> <p>Der Beteiligungsprozess war nicht etwa ein Konsensfindungsprozess mit sämtlichen Planungsbetroffenen, dessen Notwendigkeit die jüngsten politischen Erfahrungen doch eigentlich nahelegen (und was begriffen zu haben, alle Parteien nicht müde werden zu betonen), sondern sein Ergebnis als ein von allen Bürgereinwänden gereinigter „Konsensplan“ oder als ein „Konsenskonzept“ vorgelegt, was immer das sei. Dass alle Beteiligten am Werkstattverfahren zugestimmt hätten, trifft jedenfalls schon deshalb nicht zu, weil Haupt-Stakeholder wie die BVG oder der Denkmalschutz überhaupt nicht teilgenommen haben. Bürgervorschläge und -einwände aber wurden nicht einmal dokumentiert, geschweige berücksichtigt- die xte Farce eines Beteiligungsverfahrens in dieser Stadt.</p>	<p>bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.</p> <p>Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieck-park), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.</p> <p>Das Ergebnis dieses Verfahrens, das sogenannte Konsenskonzept, bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.</p> <p>Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.</p> <p>Die Kritik am "Konsenskonzept" wurde zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen in der Begründung werden geprüft.</p>
426	<p>101, 102, 103, 104, 105, 106, 113, 118</p> <p>Auf dem Plakat zum B-Plan und in der Planbegründung wird auf ein "Konsenskonzept" verwiesen.</p> <p>Dieser Begriff ist nicht zutreffend, suggeriert er doch, dass Einvernehmen aller Beteiligten besteht. Dies ist jedoch nicht der Fall, vielmehr gab es viele abweichende Meinungen, die nunmehr keine Erwähnung -und keine Berücksichtigung- finden. Inwiefern sind die Ergebnisse bzw. Sorgen und Ängste der Bürger aus dem Bürgerdia-</p>	<p>Die Kritik am "Konsenskonzept" wurde zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen in der Begründung werden geprüft.</p>

		log in die Wettbewerbsausschreibung eingeflossen?	
427	125	Auf dem Plakat zum B-Plan wird in der "Erläuterung" aufgeführt, dass ein Konsenskonzept erarbeitet wurde. Auch in der Planbegründung wird auf Seite 19 auf dieses "Konsenskonzept" verwiesen. Dieser Begriff ist nicht zutreffend, suggeriert er doch, dass Einvernehmen aller Beteiligten besteht. Dies ist jedoch nicht der Fall, vielmehr gab es viele abweichende Meinungen, die nunmehr keine Erwähnung -und augenscheinlich keine Berücksichtigung- finden.	Die Kritik am "Konsenskonzept" wurde zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen in der Begründung werden geprüft. Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.
428	127	Durch nachträgliches Informieren wurde bemerkt, dass zahlreiche Bedenken und Ängste der beteiligten Bürger offensichtlich nicht berücksichtigt worden sind. Inzwischen wird gar von einem Konsenskonzept gesprochen. Aus einer Diskussion um ein mögliches Hochhaus wurde ein Wettbewerb mit vornehmlicher Hochhausbebauung. Hier ist der Konsens nicht erkennbar. Inwiefern sind die Ergebnisse des Bürgerdialogs überhaupt in die Wettbewerbsausschreibung eingeflossen?	Die Kritik am "Konsenskonzept" wurde zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen in der Begründung werden geprüft. Im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Werkstattverfahren durchgeführt, an dem Bürger beteiligt waren. Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.
429	139	Die Bürgerbeteiligung und das sogenannte „Konsenskonzept“ werden für eine Farce gehalten. Es hat sich inzwischen herum gesprochen, dass die Rahmenbedingungen für die „Urbane Mitte“ und weitere Bauvorhaben bereits vor 10 Jahren mit der vivico ausgehandelt wurden.	Das Land Berlin hat 2005 den städtebaulichen Rahmenvertrag mit dem damaligen Grundstückseigentümer in gegenseitigem Interesse verhandelt und unterschrieben. Das wichtigste Ziel war dabei eine städtebauliche Neuordnung und die Flächenverfügbarkeit für die Realisierung des Gleisdreieckparks. Die Ausweisung von Baufeldern am Rand des Parks am Gleisdreieck war eine Voraussetzung für die kostenlose Bereitstellung der Parkflächen durch den damaligen Grundstückseigentümer. Es ist zutreffend, dass im Rahmenvertrag die Rahmenbedingungen für die Bebauung des Plangebiets vereinbart wurden: Geregelt wurden die zulässige GFZ sowie die Nutzung der Baufläche als Kerngebiet. Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens ist die weitere Konkretisierung der Nutzungen in diesem Rahmen, der einen weiten Planungsspielraum erlaubt. Das Planungsziel für die "Urbane Mitte" ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Planungsziel soll im Bebauungsplan planungsrechtlich umgesetzt werden. Die Flächen im Plangebiet wurden von einem privaten Investor erworben, der das Baufeld in Abstimmung mit dem Land Berlin (vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entsprechend der Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck bebauen und nutzen will. Das Konzept ist vom Land Berlin in wenigen Grundzügen vorgegeben und in einem städtebaulich-architektonischen Wettbewerb ausgearbeitet worden.

			Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.
			Fazit: Die Planung wurde in folgendem Punkt geändert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine Planänderung ist nicht erforderlich. Die Begründung wurde ergänzt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Ausführungen zum Konsenskonzept in der Begründung werden geprüft.
		11.4 Transparentes Verfahren	
430	17, 18, 37, 45, 49, 44, 48, 51, 55, 57, 62, 72, 94, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 113, 118, 125, 129, 133, 135	Der Bezirk wird aufgefordert, den mit dem vorausgegangenen Werkstattverfahren eingeschlagenen Weg der Transparenz und Beteiligung der Öffentlichkeit konsequent fortzuführen.	Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens gemäß Baugesetzbuch wird die Öffentlichkeit zweimal an der Aufstellung des Bebauungsplans beteiligt: Einmal im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (ist bereits erfolgt) und im Rahmen der öffentlichen Auslegung. Alle notwendigen und zu erstellenden Fachgutachten werden während der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt und sind für alle Bürger einsehbar. In welchem Rahmen öffentliche Veranstaltungen durchgeführt werden ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt.
431	17, 18, 37, 45, 49, 62, 72, 94, 100	... und die Ergebnisse der Fachgutachten, insbesondere des Verkehrsgutachtens, in einer öffentlichen Veranstaltung vorzustellen.	Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens wird die Öffentlichkeit zweimal an der Aufstellung des Bebauungsplans beteiligt: Einmal im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (ist bereits erfolgt) und im Rahmen der öffentlichen Auslegung. Alle notwendigen und zu erstellenden Fachgutachten werden während der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt und sind für alle Bürger einsehbar. In welchem Rahmen öffentliche Veranstaltungen durchgeführt werden ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt.
432	101, 102, 103,	... und unter anderem auch Ergebnisse sowie Methode der Planaufstellung sowie des erforderlichen Verkehrsgutachtens in einer öffentlichen Veranstaltung vorzustellen.	Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens wird die Öffentlichkeit zweimal an der Aufstellung des Bebauungsplans beteiligt: Einmal im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (ist bereits erfolgt) und im Rahmen der öffentlichen

	104, 105, 106, 113, 118, 125, 129		Auslegung. Alle notwendigen und zu erstellenden Fachgutachten werden während der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt und sind für alle Bürger einsehbar. In welchem Rahmen öffentliche Veranstaltungen durchgeführt werden ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt.
433	101, 102, 103, 104, 105, 106, 113, 118, 127	Die Veranstaltung ist rechtzeitig in der unmittelbaren Umgebung und im Park bekannt zu machen.	In welchem Rahmen öffentliche Veranstaltungen durchgeführt werden ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt.
434	101, 102, 103, 104, 105, 106, 113, 118, 127	Es wird gehofft, dass die Berücksichtigung der Anwohner-Stellungnahmen im weiteren Planungsverlauf zu einem echten Konsens führen und dass der angestrebte Weg der Transparenz des Verfahrens zur „urbanen Mitte“ unbedingt eingehalten wird.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
			Fazit: Die Planung wurde in folgendem Punkt geändert: ▪ Eine Planänderung ist nicht erforderlich.
		12 PLANUNGSPRÄMISSEN	
435	5, 30, 32, 91, 97	Es kann und darf nicht nur um Gewinnmaximierung gehen, sondern eine städtebauliche Ausgewogenheit muss Priorität haben. Keine Spekulation, sondern maßvolle und nachhaltige Planung, orientiert an den Bedarfen der Berlinerinnen und Berliner. Aspekte des Denkmalschutzes und des Stadtlandschaftsbilds wurden gänzlich ignoriert. Das Allgemeininteresse an einer lebenswerten urbanen Umwelt, dessen Qualität sich bekanntlich unmittelbar auf Leistungsbereitschaft und Arbeitsproduktivität auswirkt, wurde in	Die Flächen im Plangebiet wurden von einem privaten Investor erworben, der das Baufeld in Abstimmung mit dem Land Berlin (vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entsprechend der Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck bebauen und nutzen will. Das Land Berlin hat den städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 mit dem damaligen Grundstückseigentümer in gegenseitigem Interesse verhandelt und unterschrieben. Das wichtigste Ziel war dabei eine städtebauliche Neuordnung und

		höchst kurzsichtiger Weise privater Gewinnorientierung untergeordnet.	<p>die Flächenverfügbarkeit für die Realisierung des Gleisdreieckparks. Die Ausweisung von Baufeldern am Rand des Parks am Gleisdreieck war eine Voraussetzung für die kostenlose Bereitstellung der Parkflächen durch den damaligen Grundstückseigentümer.</p> <p>Das Planungsziel für die "Urbane Mitte" ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Planungsziel soll im Bebauungsplan planungsrechtlich umgesetzt werden.</p> <p>Das Konzept ist vom Land Berlin in wenigen Grundzügen vorgegeben und in einem städtebaulich-architektonischen Wettbewerb ausgearbeitet worden.</p> <p>Es wird keine Fläche des Gleisdreieckparks bebaut.</p> <p>Der Denkmalschutz wurde im Verfahren berücksichtigt, es fand eine Abstimmung mit der Denkmalschutzbehörde statt.</p> <p>Es ist nicht zutreffend, dass die Gewinnmaximierung der vorrangige Grund für die Bebauung ist. Aber es ist richtig, dass der heutige Eigentümer eine möglichst optimale Ausnutzung des Grundstücks anstrebt. Das Interesse der Allgemeinheit an der Gestaltung einer lebenswerten urbanen Umwelt wird dabei berücksichtigt.</p>
436	6, 7	Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob hier Investoren die Möglichkeit geboten werden soll, in unmittelbarer Parknähe zu bauen und durch dieses Privileg die Exklusivität der Immobilie zu garantieren oder ob es nicht, vor dem Hintergrund der aktuellen Wohnraumsituation, viel eher geboten ist, die bedarfsorientierte Neuschaffung von günstigem Wohnraum unter Beibehaltung der freizeitorientierten modernen Parkanlage am Gleisdreieck zum obersten Ziel der Planung zu erklären.	Das Baufeld Urbane Mitte ist insbesondere aufgrund der Lärmsituation für eine Wohnnutzung nicht geeignet. Eine Wohnnutzung ist nicht geplant.
437	13, 43	Erhalt des Freizeit-Charakters und der Familienfreundlichkeit wird gefordert. Eine sozialverträgliche, familienfreundliche Politik der Stadt Berlin darf eine solche Bebauung nicht zulassen.	Die ablehnende Stellungnahme zur Bebauung wurde zur Kenntnis genommen.
438	22, 24	Die ursprüngliche Identität des Ortes soll weiter unsichtbar gemacht werden. Geschichte wird zur Nebensache, Profit regiert.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
439	22, 24, 93	Enttäuscht von den Entscheidern in Friedrichshain-Kreuzberg. Das Prinzip: Gewinnmaximierung Einzelner, Verlust für das Gemeinwohl.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
440	43	Die Verantwortlichen werden gebeten, die geplante Bebauung gründlich zu überprüfen und die Bedürfnisse der Bewohner zu berücksichtigen, so dass nur eine verantwortungsbewusste Planung genehmigt	<p>Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist richtig, dass der heutige Eigentümer eine möglichst optimale Ausnutzung des Grundstücks anstrebt. Das Interesse der Allgemeinheit an der Gestaltung</p>

		wird, die auch sozial-, familien- und bewohnerfreundlich vertretbar ist. Es wird gebeten, die Proteste ernst zu nehmen und nicht nur auf die Interessen der Investoren Rücksicht zu nehmen.	einer lebenswerten urbanen Umwelt wurde dabei berücksichtigt.
441	61	Erst haben Bürgerinnen und Bürger die Nutzung des Gleisdreieckparks erkämpft und jetzt kämpfen wieder Menschen um die Erhaltung eben dieses Freiraumes als Erholungsraum.	<p>Die Flächen im Plangebiet wurden von einem privaten Investor erworben, der das Baufeld in Abstimmung mit dem Land Berlin (vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entsprechend der Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck bebauen und nutzen will.</p> <p>Das Land Berlin hat den städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 mit dem damaligen Grundstückseigentümer in gegenseitigem Interesse verhandelt und unterschrieben. Das wichtigste Ziel war dabei eine städtebauliche Neuordnung und die Flächenverfügbarkeit für die Realisierung des Gleisdreieckparks. Die Ausweisung von Baufeldern am Rand des Parks am Gleisdreieck war eine Voraussetzung für die kostenlose Bereitstellung der Parkflächen durch den damaligen Grundstückseigentümer.</p> <p>Das Planungsziel für die "Urbane Mitte" ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Planungsziel soll im Bebauungsplan planungsrechtlich umgesetzt werden.</p>
442	72	Der Park wurde von engagierten Bürgern in jahrzehntelanger politischer Arbeit erkämpft und nach 30 Jahren, gegen erhebliche Widerstände errichtet. Das Ergebnis ist nicht nur ein schöner Park, sondern es resultieren daraus auch etliche Filetgrundstücke für Investoren mit reinem geschäftlichen Interessen, die von diesem Bürgerengagement somit erheblich profitieren.	<p>Die Flächen im Plangebiet wurden von einem privaten Investor erworben, der das Baufeld in Abstimmung mit dem Land Berlin (vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entsprechend der Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck bebauen und nutzen will.</p> <p>Das Land Berlin hat den städtebaulichen Rahmenvertrag mit dem damaligen Grundstückseigentümer in gegenseitigem Interesse verhandelt und unterschrieben. Das wichtigste Ziel war dabei eine städtebauliche Neuordnung und die Flächenverfügbarkeit für die Realisierung des Gleisdreieckparks. Die Ausweisung von Baufeldern am Rand des Parks am Gleisdreieck war eine Voraussetzung für die kostenlose Bereitstellung der Parkflächen durch den damaligen Grundstückseigentümer.</p> <p>Das Planungsziel für die "Urbane Mitte" ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Planungsziel soll im Bebauungsplan planungsrechtlich umgesetzt werden.</p>
443	97	Dieses oktroyierte Vorgehen mit seinem diktierten Ergebnis ist Paradebeispiel einer gründlich überholten Stadtplanung und -entwicklung	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.

		von oben, auf dem Rücken der Anwohner- / bzw. Nutzer*innen, die aufs neue und auf eine lange Zeit Baubetrieb und -lärm mit allem, was dazu gehört, und anschließend durch den geplanten Büro- und Hotelkomplex an einer ohnehin verkehrsreichen Straße unter einem massiv erhöhten Verkehrsaufkommen zu leiden haben werden.	
444	101, 111, 112, 118	Es kann und darf nicht sein, dass wirtschaftliche Interessen von Investoren (Gewinnmaximierung) Vorrang vor den Belangen der Berliner Bevölkerung (den Nutzern des Parks zu Erholung, Sport, Spiel und Spaß) haben.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
445	119	Ziel sollte auch sein, das Erscheinungsbild der Stadtlandschaft zu erhalten und zu entwickeln, u.a. der Erhalt der markanten Landschaftselemente und der naturräumlichen Gliederung.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
446	128	Die extrem hohe Ausnutzungsmöglichkeit von über 100.000 m² ist lediglich der Standortqualität als U-Bahn-Umsteigepunkt geschuldet und folgt einer Grundstücks-Verwertungslogik, die keine Rücksicht auf Bewohnerinteressen und Stadtgestaltung kennt. Die GFZ von 3,5 kam nur auf Druck der Vivico GmbH zustande, die die Senatsverwaltung und den Bezirksbürgermeister von Kreuzberg damit erpresst hat, weil die Vivico den Verkauf sonst weiter hinausgezögert hätte oder die Parkgrundstücke gar nicht verkauft hätte.	Die Flächen im Plangebiet wurden von einem privaten Investor erworben, der das Bau Feld in Abstimmung mit dem Land Berlin (vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entsprechend der Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck bebauen und nutzen will. Das Land Berlin hat den städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 mit dem damaligen Grundstückseigentümer in gegenseitigem Interesse verhandelt und unterschrieben. Das wichtigste Ziel war dabei eine städtebauliche Neuordnung und die Flächenverfügbarkeit für die Realisierung des Gleisdreieckparks. Die Ausweisung von Bau Feldern am Rand des Parks am Gleisdreieck war eine Voraussetzung für die kostenlose Bereitstellung der Parkflächen durch den damaligen Grundstückseigentümer. Das Planungsziel für die "Urbane Mitte" ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Planungsziel soll im Bebauungsplan planungsrechtlich umgesetzt werden.
447	131	Das sich Stadtplaner und Architekten dafür hergeben. Geld regiert die Welt. Sehr, sehr schade. Die Freude war groß und kurz.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
448	139	Im Bauvorhaben „Urbane Mitte“ manifestiert sich wieder einmal die Politik des Ausverkaufs des Landes Berlins, die in der Konsequenz für mehr soziale Ungerechtigkeit sorgen wird.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
449	142	Der Einwender ist entsetzt, mit wieviel "Feingefühl" hier Tabula Rasa gemacht wird, mit der Geschichte dieser Stadt und mit den Bedürfnissen ihrer Bewohner. DAS wird an dieser Stelle nicht gebraucht. Packt eure Betonglasklötzer doch nach Erkner oder wo sonst der	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.

		Pfeffer wächst. Berlin hat andere Nöte.	
450	142	Pfui dem, der sich dem Gemeinwohl verschrieben hat und hier von Lobbyisten kaufen lässt ... jeder Lokalpolitiker hat eigentlich die Pflicht, sich dieser Großkotzarchitektur entgegenzustellen.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
451	143	Der Einwender ist enttäuscht von den Entscheidungsträgern in Friedrichshain-Kreuzberg. Der Plan sollte entsprechend der Anwohnerwünsche und für ein lebenswertes Berlin geändert werden, anstatt Gewinnmaximierung und Profit für die Immobilienbranche oder bestimmte Personengruppen zu verfolgen.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.
452	113	In die Gesamtplanung des Projekts sollten begleitende Planungen und gestaltende Maßnahmen für das angrenzende Umfeld mit aufgenommen werden. Ein derart großes Bauvorhaben in so diffiziler Lage muss sowohl mit Infrastrukturmaßnahmen abgesichert als auch mit integrativen Stadtteilmaßnahmen gestützt werden.	Es wird nicht klar, welche Maßnahmen als erforderlich angesehen werden. Die Erschließung des Plangebiets und die Verkehrssituation in der Umgebung wurden im Planverfahren berücksichtigt.
			Fazit: Die Planung wurde in folgendem Punkt geändert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Planung wurde nicht geändert.
		13 VERWEIS AUF GLEISDREIECK-BLOG	
453	92	Die Einschätzung und Vorschläge des Blogs http://gleisdreieck-blog.de/2016/03/02/bebauungsplan-urbane-mitte-gleisdreieck-alles-im-konsens/ werden geteilt.	Die Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.

Anlage 2

Bebauungsplanentwurf VI-140ca **Auswertung, Abwägung und Ergebnis** der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Teil B

Vorbemerkung

Mit Veröffentlichung in der Tagespresse und auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg wurde die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB über die Planung zum Bebauungsplan VI-140ca frühzeitig unterrichtet. Der Bebauungsplan-Vorentwurf mit Begründung, Stand 12. Februar 2016, sowie die städtebaulichen Entwürfe konnten vom 15. Februar bis 15. März 2016 im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie im Internet eingesehen werden.

Während der Beteiligungsfrist wurden u.a. zwei Stellungnahmen von relevanten benachbarten Grundstückseigentümern abgegeben, der STATION Berlin und dem Deutschen Technikmuseum sowie eine Stellungnahme des Gremiums FahrRat.

Inhalt

BIM GmbH (in Abstimmung mit dem DTM)	3
Premium Capital OHG (für die STATION Berlin)	4
FahrRat FK	7

Ergebnis der Auswertung

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

Fachgutachten

Es wurden folgende Fachgutachten erstellt:

Verkehrsgutachten,

- ergänzt durch ein gesondertes Fuß- und Radverkehrsgutachten von einem auf Radverkehr spezialisierten Gutachter

Schallgutachten (inkl. Veranstaltungslärm der STATION Berlin)

Machbarkeitsstudie Niederschlagswasserentsorgung

Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehwegs (Radfernweg Berlin-Leipzig) mit Verbreiterung auf 6,0 m

Festsetzung von weiteren öffentlichen Geh- und Radfahrrechten im Plangebiet

Festsetzung von öffentlichen Radabstellanlagen

Konkretisierung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:

Prüfung und Abwägung der Abstandsflächen

Verkehrlicher Themenkomplex

Öffentlichkeit / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
<p>Ö98</p> <p>BIM GmbH (in Abstimmung mit dem DTM)</p> <p>Schreiben vom 15.03.2016</p> <p>Eingegangen am 15.03.2016</p>	<p>Das Bebauungsplanverfahren VI-140ca „Urbane Mitte“ berührt Belange unseres SILB-Grundstücks Trebbiner Str. 9, welches vom Deutschen Technikmuseum (SDTB) genutzt wird.</p> <p>Unter Bezugnahme auf unsere Besprechung bei Ihnen am 09.03.2016 möchten wir Hinweise und Bedenken zu dem v.g. Bebauungsplanentwurf vorbringen.</p> <p>Unsere Stellungnahme ist mit dem Deutschen Technikmuseum, vertreten durch Herrn Prof. Hoppe, abgestimmt.</p> <p>Seitens des Deutschen Technikmuseums bestehen erhebliche Bedenken gegen die geplante Verkehrsanbindung der „Urbanen Mitte“ an die Trebbiner Straße:</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Eingangssituation vor dem Museum ist ohnehin eng und unübersichtlich. Häufig nutzen Gruppen den Bürgers-teig als Treffpunkt vor bzw. nach dem Museumsbesuch. Auch die Gruppen, die auf ihre Busse warten, stehen stets im Pulk vor dem Eingang und damit schon fast auf der Trebbiner Straße. Neu ankommende Besucher weichen dann meist auf die Straße aus, um diese Gruppen zu umgehen und zum Eingang zu gelangen. Eine Baustellen-Zufahrt würde nicht nur die An- und Abfahrt der Reisebusse behindern. Sie gefährdet auch die Sicherheit vor allem der vielen Kinder, die einen Großteil der Besucher des Deutschen Technikmuseums ausmachen. Gleiches gilt für ein zu erwartendes erhöhtes Verkehrsaufkommen im Anschluss an die Bauphase. ▪ Der Anlieferverkehr der benachbarten Veranstaltungshalle „STATION“ belastet die Verkehrssituation bereits jetzt immens. Wenn vor oder nach großen Veranstaltungen Transporter und Lkw in die Trebbiner Straße einfahren, kommt es meist nach kürzester Zeit zu einem vollständigen Kollaps. Waghalsige Wendemanöver und stundenlange Staus mit hohem Lärmaufkommen sind die Folge. Die Nutzung als Baustellenzufahrt würde diese Situation vermutlich zu einem Dauerzustand oder zumindest zu einem häufigen Ärgernis für Besucher, Mitarbeiter und Gäste ma- 	<p>Die Bedenken der BIM in Abstimmung mit dem Deutsche Technikmuseum zur Verkehrsanbindung der Urbanen Mitte über die Trebbiner Straße werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Klärung der verkehrlichen Erschließung und seiner Auswirkungen wird ein Verkehrsgutachten erstellt, das die angemerkt Punkte berücksichtigen wird.</p> <p>Fazit:</p> <p>Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsgutachten <p>Die Planung wird in folgendem Punkt konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrlicher Themenkomplex <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>

Öffentlichkeit / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>chen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Da die Anzahl der Pkw- und Bus-Parkplätze für ein Museum mit ca. 600.000 Besuchern im Jahr ohnehin stark begrenzt ist, kann eine weitere Reduzierung - auch vorübergehend - nicht hingenommen werden. Im Gegenteil müsste insbesondere das Angebot an Busparkplätzen erhöht werden. ▪ Wenn der seit einigen Jahren zu beobachtende Trend in den Besucherzahlen des Technikmuseums anhält, werden diese in den kommenden Jahren eher zunehmen und die geschilderten Probleme ebenso. 	
<p>Ö122</p> <p>Premium Capital OHG (für die STATION Berlin)</p> <p>Schreiben vom 15.03.2016</p> <p>Eingegangen am 15.03.2016</p>	<p>Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung für das o.g. Bebauungsplanverfahren melden wir uns als Eigentümer des Grundstückes Luckenwalder Straße 4-6 (ehemaliger Postbahnhof).</p> <p>Der räumliche Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplans grenzt an die westliche und südliche Seite unseres Grundstückes. Darüber hinaus erstreckt sich das Plangebiet teilweise auch entlang der östlichen Grenze unseres Grundstückes.</p> <p>Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht des Bezirks, mit dem Erlass des o.g. Bebauungsplans die Grundlage für eine neue Nutzung des Plangebietes zu schaffen. Dessen ungeachtet sind wir der Auffassung, dass die städtebaulichen Entwürfe von COBE und Ortner & Ortner Baukunst die Auswirkungen auf und Wechselwirkungen mit unserem Grundstück noch nicht hinreichend berücksichtigen.</p> <p>Im Einzelnen:</p>	
	<p><u>1. Abstandsflächen</u></p> <p>Der städtebauliche Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst sieht in dem Baufeld 6 die Festsetzung von Baugrenzen in Verbindung mit einer zulässigen Gebäudehöhe von 49 Metern und 15 Vollgeschossen vor. Das Baufeld 6 liegt unmittelbar südlich unseres Grundstückes. Aus diesen Festsetzungen ergibt sich ein Baukörper, dessen Abstandsflächen sich auf unser Grundstück erstrecken. Eine dieser Abstandsflächenüberschreitungen ist in dem Abstandsflächenplan (Anlage) rot markiert und</p>	<p>Am 26.04.2016 wurde die Entscheidung getroffen, den Bebauungsplan auf der Grundlage des Entwurfs von Ortner & Ortner Baukunst aufzustellen. Der Entwurf von COBE ist damit nicht mehr relevant.</p> <p>Grundsätzlich ist die Einhaltung der Abstandsflächen als bauordnungsrechtliche Regelung im Rahmen der Baugenehmigung nachzuweisen. Um die Errichtung eines Gebäudes in bestimmten, aus städtebaulichen Gründen erwünschten Ma-</p>

Öffentlichkeit / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>mit der Ziffer (1) gekennzeichnet. Weiterhin dürfte auch in dem mit der Ziffer (2) gekennzeichneten Bereich eine Abstandsfläche entstehen, die jedenfalls teilweise auf unserem Grundstück liegt (dies wäre ggf. näher zu prüfen).</p> <p>Darüber hinaus sieht der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst in dem Baufeld 5 die Festsetzung von Baugrenzen in Verbindung mit einer zulässigen Gebäudehöhe von 65 Metern und 17 Vollgeschossen vor. Der hieraus resultierende Baukörper bildet an seiner östlichen Seite eine Abstandsfläche, die ebenfalls auf unser Grundstück fällt. Diese Abstandsflächenüberschreitung ist in dem Abstandsflächenplan (Anlage) rot markiert und mit der Ziffer (3) gekennzeichnet.</p> <p>Die geplanten Baukörper 5 und 6 führen demnach an insgesamt drei Stellen zu Überschreitungen der Abstandsflächen auf unser Grundstück. Wir müssen daher befürchten, dass wir oder nachfolgende Grundstückseigentümer in diesen Bereichen keine eigenen baulichen Anlagen errichten können. Auch werden wir oder nachfolgende Grundstückseigentümer diese Bereiche nicht für die vorgeschriebenen Abstandsflächen von Gebäuden nutzen können, die möglicherweise zukünftig auf unserem Grundstück errichtet werden.</p> <p>Die in den Baufeldern 5 und 6 festzusetzenden Baukörper sollten daher so dimensioniert sein, dass ihre Abstandsflächen nicht auf unser Grundstück fallen.</p> <p>Da der städtebauliche Entwurf von COBE keinen Abstandsflächenplan umfasst, können wir gegenwärtig nicht beurteilen, ob Abstandsflächen der geplanten Gebäude auf unserem Grundstück liegen. Aufgrund der höheren Gebäudeentwürfe ist nach unserer Einschätzung auch hier mit einer Erstreckung von Abstandsflächen auf unser Grundstück zu rechnen. Sofern dies der Fall sein sollte, gelten die obigen Ausführungen entsprechend.</p>	<p>ßen zu ermöglichen, können auf der Ebene des Bebauungsplans Festsetzungen getroffen werden, aus denen sich eine Unterschreitung der Abstandsflächen ergibt. Ist dies der Fall, hat es damit in Bezug auf die Gültigkeit der Regelungen der Bauordnung Berlin sein Bewenden, d.h. die dortigen Regelungen greifen nicht.</p> <p>In jedem Fall ist aber zu begründen, warum die Einschränkung der Abstandsflächen an diesem Standort, auf diesem Grundstück, durch ganz allein diesen Entwurf erforderlich ist und wie die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse trotzdem sichergestellt werden können. Trifft der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber aus besonderen städtebaulichen Gründen eine Festsetzung zur Unterschreitung der Abstandsflächen entgegen den Bestimmungen in der Bauordnung Berlin, bedarf dies mit Blick auf die zusätzlichen Beeinträchtigungen des Nachbarn einer besonderen städtebaulichen Rechtfertigung.</p> <p>Die erkennbaren abwägungsrelevanten Belange der konkret betroffenen Nachbarn sind zu prüfen. Im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange ist zu bedenken, ob die beabsichtigte Planung zu einer Beeinträchtigung des angrenzenden Grundstücks führen könnte. Die Beeinträchtigung des Grundstücks und insbesondere auch durch eine mögliche Inanspruchnahme ihres Grundstücks durch Abstandsflächen, die durch die geplante Bebauung hervorgerufen werden, müssen explizit genannt, geprüft und abgewogen werden.</p>
	<p><u>2. Potentielle Nutzungskonflikte Veranstaltungen - Wohnen</u></p> <p>Die gegenwärtige Nutzung unseres Grundstückes besteht in der Durchführung unterschiedlicher Veranstaltungen. So findet etwa zweimal jährlich die bekannte Modemesse PREMIUM auf</p>	<p>Für die Urbane Mitte wird ein Schallgutachten erarbeitet, das auch das Thema Veranstaltungslärm betrachten wird.</p> <p>Es ist zu klären, welche zulässigen Lärmemissionen aus der</p>

Öffentlichkeit / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>dem Grundstück statt. Für das Grundstück besteht eine bestandskräftige Baugenehmigung als Versammlungsstätte.</p> <p>Die aus der genehmigten Nutzung unseres Grundstückes für Veranstaltungen ggf. resultierenden Lärmemissionen müssen bei der Festsetzung zulässiger baulicher Nutzungen in dem Plangebiet des o.g. Bebauungsplans berücksichtigt werden. Wir haben die Sorge, dass die in den städtebaulichen Entwürfen von Ortner & Ortner Baukunst und COBE vorgesehene Wohnnutzung in dem Bereich südlich unseres Grundstückes (Entwurf Ortner & Ortner Baukunst: Baufelder 6 und 7; Entwurf COBE: Wohnkolonie am Gleisdreieck) zu einem Konflikt mit der Nutzung unseres Grundstückes für Veranstaltungen führen würde.</p> <p>Aus der Festsetzung der zulässigen Art der baulichen Nutzung in dem Bereich südlich unseres Grundstückes darf sich aus unserer Sicht keine Beschränkung für die genehmigte Nutzung unseres Grundstückes als Versammlungsstätte ergeben.</p>	<p>Baugenehmigung bzw. der genehmigten Nutzung als Versammlungsstätte resultieren.</p> <p>Zum derzeitigen Planungsstand ist in der Urbanen Mitte von dem Eigentümer keine Wohnnutzung mehr vorgesehen. Vorgesehen sind nur „wohnungsnahe Nutzungen“ wie z.B. ein Hotel oder Service-Appartements.</p>
	<p><u>3. Öffnung Viaduktbögen</u></p> <p>Bei der beabsichtigten Öffnung der Viaduktbögen sind die wechselseitigen Brandschutzanforderungen im Hinblick auf die denkmalgeschützten Bestandsgebäude auf unserem Grundstück zu ermitteln und zu bewerten.</p>	<p>Brandschutz ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern wird im Baugenehmigungsverfahren geprüft.</p> <p>Die wechselseitigen Brandschutzanforderungen werden im Rahmen der weiteren Projektplanung berücksichtigt.</p>
	<p><u>4. Öffnung Einzäunung / Toranlage</u></p> <p>Die Veranstaltungen auf unserem Grundstück umfassen unter anderem auch Veranstaltungen mit Teilnehmern, für die ein besonderes Sicherheitsbedürfnis besteht, etwa Parteitage von politischen Parteien. Sollte die gegenwärtig bestehende Einzäunung im Bereich der südlichen Grenze unseres Grundstückes im Zuge der Umsetzung des geplanten Bebauungsplans VI-140ca geöffnet werden, würden hieraus besondere Sicherheitsaspekte erwachsen, die bereits im Rahmen der Planaufstellung mit berücksichtigt werden sollten. Entsprechendes gilt für eine etwaige Öffnung der Toranlage im nördlichen Bereich unseres Grundstückes.</p>	<p>Die Einzäunung des Grundstückes der STATION muss auf dem eigenen Grundstück erfolgen. Damit werden die benannten Konflikte vermieden.</p> <p>Es ist vorgesehen, die Urbane Mitte (auch) über eine Verlängerung der Trebbiner Straße zu erschließen und für Fußgänger / Radfahrer und MIV uneingeschränkt öffentlich zugänglich zu machen.</p> <p>Zum Thema Einzäunung ist eine nachbarschaftliche Abstimmung zu empfehlen, die allerdings nicht Gegenstand der Bebauungsplanung ist.</p>
	<p><u>5. Entwässerung</u></p> <p>Die Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140ca auf die Ent-</p>	<p>Die Auswirkungen der Planung auf die Entwässerung des</p>

Öffentlichkeit / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	wässerung unseres Grundstückes sind zu ermitteln und zu bewerten. Gegenwärtig erfolgt die Entwässerung unseres Grundstückes über Grundleitungen der BVG im Bereich des Plangebietes. Dies ist durch eine Baulast gesichert.	Grundstücks der STATION Berlin sowie die eingetragene Baulast werden berücksichtigt.
	Wir bitten um Berücksichtigung der vorstehenden Aspekte im weiteren Planungsverfahren. Sollten Sie eine vertiefende Erläuterung einzelner Aspekte wünschen, stehen wir für ein persönliches Gespräch jederzeit gerne zur Verfügung.	
	<u>Anlage:</u> Plan mit Darstellung der Abstandsflächen, die auf dem Grundstück der STATION Berlin liegen	Fazit: Es werden folgende Fachgutachten erstellt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schallgutachten (inkl. Veranstaltungslärm) Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung technische Infrastruktur - Niederschlagswasserentsorgungskonzept ▪ Prüfung der Abstandsflächen Die Begründung wird entsprechend ergänzt.
Ö 147 FahrRat FK Schreiben vom 31.03.2016 Eingegangen am 31.03.2016	Zum Vorhaben gibt es noch eine Stellungnahme des Vertreters des Umwelt- und Naturschutzamtes im Gremium FahrRat FK zu den Rad- und Fußverkehrsverbindungen. Die Vorhaben im Plangebiet „Urbane Mitte“ tangieren in erheblichem Umfang die bisherige Konzeption der zentralen Verknüpfungspunkte zwischen dem Park am Gleisdreieck Ost und Park am Gleisdreieck West. <u>1. Rad- und Fußverkehrsverbindungen im Plangebiet</u> Das Ziel der Sicherung der Verkehrsverbindungen für Radfahrende und zu Fuß Gehenden sowie auch der möglichst „Kfz-freien“ Erschließung der Baufelder mit Turm 1 bis 7 wird ausdrücklich begrüßt. Die bisherige Verbindungsachse als wichtige Route des Radfernweg Berlin-Leipzig und derzeit einzigen Verbindungsweg zwischen den durch die Bahntrasse getrennten Parkanlagen am Gleisdreieck ist bereits jetzt maßgeblich von einer hohen gemeinsamen Mischverkehrsanteil Radfahrender, Skatern und zu Fuß Gehenden geprägt. Aufgrund des hohen Nutzungsaufkommens kommt es regelmäßig zu Behin-	Zur Klärung der verkehrlichen Erschließung und seiner Auswirkungen wird ein Verkehrsgutachten erstellt, das auch den Radverkehr, den Fußgängerverkehr sowie für die Öffentlichkeit relevante Wegeverbindungen berücksichtigt. Die in der Stellungnahme benannten Punkte werden in der Aufgabenstellung für das Verkehrsgutachten beachtet und im Gesamtkontext abgewogen.

derungen der unterschiedlichen Nutzer.

Die vorhandene Wegeverbindung mit einer Breite von ca. 4 m wird aufgrund des Mischverkehrs den Anforderungen für eine schnelle und zügig durchfahrbare Radverbindung keinesfalls gerecht. Die derzeit praktizierte Kfz-Verkehrsnutzung von STATION Berlin (Lade- und Lieferverkehr) entspricht nicht den ursprünglichen Planungen im B-Plan VI 140 und muss im Interesse des nicht motorisierten Verkehrs zukünftig durch getrennte Verkehrsführungen ausgeschlossen werden.

Für die Erhöhung des Radverkehrsanteils - insbesondere für schnelle Alltagsradfahrer - wäre eine bauliche Trennung der Radfahrenden und den weiteren Nutzern (zu Fußgehende, Skater etc.) sehr wünschenswert. Diesbezüglich wäre eine Verbreiterung der gesamten Wegeführung auf mind. 8 m - davon mind. 4 m Radweg mit baulich abgetrenntem mind. 3 m breitem Fußweg erforderlich.

Die Qualität der Nord-Süd-Verbindung sollte Ziffer 4.3. Führungsformen auf der Strecke gemäß den FGSV-Hinweisen für schnelle Radverkehrsanlagen „Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen" (ISBN 978-3-86446-082-1) entsprechen.

Auch im Bereich der Hochbahnunterquerung sollte zukünftig eine Separierung des Fuß- und Radverkehrs vorgesehen werden, damit eine qualitativ optimal durchgängige und sichere Verkehrslösung im Interesse aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden kann.

Weiterhin wird als direkte Wegeverbindung eine Radverkehrsverbindung vom Gleisdreieckpark Ost / Fernradweg Berlin-Leipzig zur Trebbiner Str. erforderlich.

Die Ermittlung der Grundlagen für die Verkehrsanlagen der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden sollte durch gutachterliche Fachplaner mit wissenschaftlichen Kenntnissen auf dem Gebiet des Rad- und Fußverkehrs erfolgen.

Für die Bemessung der Qualität der Verkehrsströme im gesamten Plangebiet wäre eine gutachterliche Ermittlung der bisherigen und zukünftig erforderlichen Qualitätsstandards gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Teil Stadtstraßen" (ISBN 978-3-86446-103-3) Kapitel S8 - Anlagen für den Radverkehr sowie Ziffer S9 - An-

lagen für den Fußgängerverkehr geboten. Dies unter der Berücksichtigung der bisherigen Sachlage sowie der zukünftig zu erwartenden Verkehrsanteile.

2. Rad- und Fußverkehrsverbindungen außerhalb des Plangebietes

Die Grundkonzeption der Rad- und Fußverkehrsverbindungen des B-Plans VI-140 beinhaltetete auch eine Brücke über die Bahnanlagen (sogenannte Generalzug-Brücke). Im Zuge der Ausführungsplanung wurde diese Brückenplanung aus Kostengründen bisher zurückgestellt. Für die verkehrliche Verknüpfung der verschiedenen Parkbereiche Ost / West sowie der Ortsteile Schöneberg und Kreuzberg wird die bereits vorhandene Brückenplanung mit in die Verkehrskonzeption des Plangebietes als zwingend notwendige Maßnahme zur übergeordneten Erschließung des Plangebietes und der inneren Entlastung erachtet. Für eine Erschließung des Baufeld Süd (Turm 6 u. 7) aus dem Bereich Schöneberg / Yorckstr. West bedarf es zur Rad- und Fußverkehrserschließung vom südlichen Bereich des „Park am Gleisdreieck West“ ebenso der Realisierung der sogenannten Generalzug-Brücke. Diese wird für die „autofreie“ Wohn- und Büronutzungen des Plangebietes Urbane Mitte zwingend erforderlich.

Diese Brückenverbindung sollte deshalb zwingend mit in den Planungsumfang der Verkehrserschließung aufgenommen und berücksichtigt werden.

Hinsichtlich der notwendigen gutachterlichen Dimensionierung einer solchen Wegeverbindung wird auf die oben benannten Veröffentlichungen der FGSV sowie die bereits im Bezirk bekannten Planungsunterlagen für die sogenannte „Generalzug-Brücke“ verwiesen.

3. Abstellanlagen für Radverkehr

Für die vorgesehene Realisierung diverser Wohn- und Büroflächen und Nutzungen mit Publikumsverkehr sowie einen Neubau einer S-Bahn-Station der S21 bedarf es umfangreicher Abstellanlagen für den Radverkehr. Eine vorausschauende gutachterliche Ermittlung des Bedarfs an Abstellanlagen sowie auch erforderlicher Reserveflächen für den ruhenden Radverkehr ist zwingend geboten. Die Installation zumindest einer

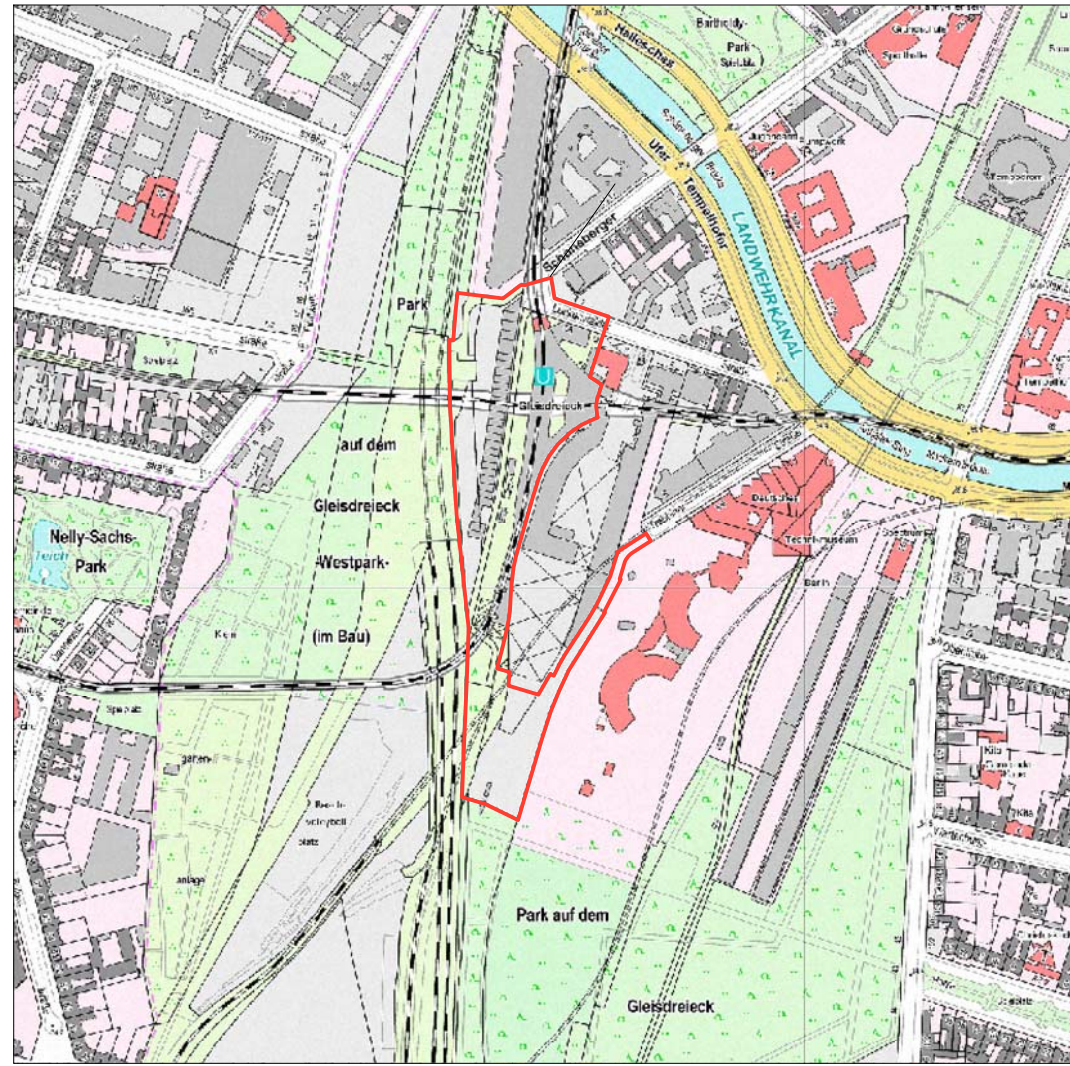
Die Generalzugbrücke liegt außerhalb des Geltungsbereichs vom Bebauungsplan VI-140 ca. Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsgutachtens wird der aktuelle Planungsstand zu dieser Fuß- und Radwegeverbindung ermittelt und entsprechend berücksichtigt.

Im Verkehrsgutachten werden auch Aussagen zu erforderlichen Abstellanlagen für Fahrräder getroffen und ggf. verortet. Die vorgeschlagenen Konkretisierungen der Planung werden im Rahmen des zu erarbeiteten Verkehrsgutachtens geprüft.

Es wird folgendes Fachgutachten erstellt:

	<p>Radstation® (Fahrradparkhaus mit Service) sollte in den Plan- gebiet mit eingearbeitet und planerisch berücksichtigt werden. Für die Festsetzungen im Bebauungsplan sollte eine Festset- zung für einen Mindestanteil an Radabstellanlagen in den ebenerdigen und/oder über Rampen erreichbaren Geschoss- flächen geprüft werden, da Radabstellanlagen in Wohnungen der oberen Geschosse in der Regel nur ausgewiesen werden, damit eine Ablösung nach § 50 (3) BauO Bln nicht erfolgen muss.</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Verkehrsgutachten <p>Die Planung wird in folgenden Punkten konkretisiert:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Verkehrlicher Themenkomplex▪ Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehweg (Fernradweg Berlin-Leipzig)▪ Ggf. Festsetzung von Radabstellanlagen <p>Die Begründung wird entsprechend ergänzt.</p>
--	--	---

ENTWURF
Noch nicht rechtsverbindlich!



Übersichtskarte M 1:10.000

Textliche Festsetzungen

1. **Art der baulichen Nutzung (§ 9 Abs.1 Nr. 1 BauGB)**
- 1.1 In den Kerngebieten MK 4 und MK 6 sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO)
- 1.2 In den Kerngebieten MK 1 und MK 3 sind Einzelhandelsbetriebe nur im 1. und 2. Vollgeschoss zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO)
- 1.3 In den Kerngebieten MK 2, MK 5, MK 7, MK 8 und MK 9 sind Einzelhandelsbetriebe nur im 1. Vollgeschoss zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO)
- 1.4 In den Kerngebieten MK 2, MK 4, MK 6, MK 7 und MK 9 sind großflächige Einzelhandelsbetriebe unzulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO)
- 1.5 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sowie den nicht zu Verkehrszwecken gewidmeten Geschäftsfächern im MK 8 sind Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig. Diese gilt nicht für Spielhallen und die Schaulust von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind unzulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO)
- 1.6 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sowie den nicht zu Verkehrszwecken gewidmeten Geschäftsfächern im MK 8 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 BauNVO Nr. 1 nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 BauNVO)
- 1.7 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sowie den nicht zu Verkehrszwecken gewidmeten Geschäftsfächern im MK 8 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 BauNVO Nr. 1 nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 BauNVO)
- 1.8 In den unten benannten Teilen der Kerngebiete MK 1 bis MK 6 und MK 8 sind
1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie Anlagen für kulturelle, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke ausnahmsweise zulässig, 2. Wohnungen nicht zulässig.
- Das gilt für Räume mit einer Ausrichtung zu folgenden Fassaden:
- im MK 1 zur Fassade 1a-1b im 1. Vollgeschoss,
 - im MK 2 zur Fassade 1a-2b im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 2a-2d im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 2d-2e-2f im 1. Vollgeschoss sowie zur Fassade 2d-2f im 1. und 2. Vollgeschoss,
 - im MK 3 zur Fassade 3f-3g im 1. und 2. Vollgeschoss, zur Fassade 3a-3b im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 3c-3g im 2. Vollgeschoss und zur Fassade 3h-3i im 3. bis 5. Vollgeschoss,
 - im MK 4 zur Fassade 4a-4b im 1. Vollgeschoss,
 - im MK 5 zur Fassade 5a-5b im 1. Vollgeschoss,
 - im MK 6 zur Fassade 6g-6h im 1. Vollgeschoss und
 - im MK 8.
- (§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 7 und 9 BauNVO)
- 1.9 In den Kerngebieten MK 3, MK 4 und MK 5 sind Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO)
- 1.10 In den Kerngebieten MK 1, MK 2, MK 6 und MK 7 sind Aufenthaltsräume von Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO mit einer Ausrichtung zu folgenden Fassaden nur ausnahmsweise zulässig:
- MK 1: Fassaden 1f-1k, 1o-1l, 1i-1a 1a-1m, 1l-1m, 1m-1n, 1m-1n
MK 2: Fassaden 1b-2c, 2d-2f, 2g-2d, 2d-2d, 2d-2d, 2d-2d
MK 6: Fassaden 6g-6h im 1. bis 2. Vollgeschoss, 6h-6h im 3. bis 15. Vollgeschoss, 6f-6f, 6f-6f, 6g-6g
MK 7: Fassaden 7e-7f, 7d-7d, 7d-7e
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 bis 9 BauNVO)
- 1.11 Im Kerngebiet MK 2 sind Aufenthaltsräume von Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig.
2. **Maß der baulichen Nutzung**
- 2.1 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 können Dachterrassen sowie transparente Geländer über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der bahnräumlich gewidmeten S-Bahnanlagen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)
- 2.2 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 können ab einer Höhe von 57,0 m ü. NN Solaranlagen über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)
- 2.3 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 können ab einer Höhe von 62,5 m ü. NN im Einzelfall ausnahmsweise einzelne technische Aufbauten wie Schornsteine, Anlagen zur Gebäudereinigung sowie Ansaug- und Abfuhrtrichter bis zu einer Höhe von 1,5 m über der zulässigen Gebäudeoberkante sowie Antennen zugelassen werden, wenn sie im Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)
- 2.4 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 können Windkraftanlagen über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der bahnräumlich gewidmeten S-Bahnanlagen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)
- 2.5 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 8 wird als zulässige Grundfläche die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)
- 2.6 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 darf die zulässige Grundfläche durch die Flächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, die lediglich das Baugrundstück unterbauen, bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Für andere Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 der Baunutzungsverordnung darf die zulässige Grundfläche lediglich bis zu 50 vom Hundert überschritten werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO)
- 2.7 Im Kerngebiet MK 1 sind 13.150 m², im Kerngebiet MK 2 sind 22.210 m², im Kerngebiet MK 3 sind 25.400 m², im Kerngebiet MK 4 sind 16.425 m², im Kerngebiet MK 6 sind 17.685 m² und im Kerngebiet MK 7 sind 6.135 m² Geschossfläche als Obergrenze zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 20 Abs. 3 BauNVO)
3. **Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen**
- 3.1 Im Kerngebiet MK 1 ist an der Fassade 1f-1k zwischen dem 1. und 2. Vollgeschoss unter Einhaltung einer lichten Höhe von mindestens 4 m über dem darunter liegenden Gelände ein stützenfreies Vordach bis zu einer Breite von 6 m und einer Tiefe von 6 m auch bei Überschreitung der Baugrenze zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 BauNVO)
- 3.2 In den Kerngebieten MK 3 bis MK 7 sind an den Fassaden 3e-3f, 4b-4c, 5d-5e, 5b-5c, 6f-6f, 7d-7d und 7d-7e zwischen dem 1. und 2. Vollgeschoss unter Einhaltung einer lichten Höhe von mindestens 4 m über dem darunter liegenden Gelände stützenfreie Vordächer bis zu einer Breite von 6 m und einer Tiefe von 3 m auch bei Überschreitung der Baugrenze zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 BauNVO)
- 3.3 Im Kerngebiet MK 2 ist der Teil des 1. Vollgeschosses, der durch die Punkte 2g-2e-2f gefasst wird, folgendermaßen auszubilden:
- lichte Höhe von mindestens 5,7 m
 - zwischenwandfreier, stützen- und einbaufreier Innenraum
 - für Feuerwehrrfahrzeuge geeigneter befahrbarer Untergrund
 - Wind der Raum durch Außenwände begrenzt, müssen diese Öffnungen oder zu öffnende Tore mit einer Mindestgröße von 4,0 m lichte Breite und 4,5 m lichte Höhe aufweisen.
- (§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)
- 3.4 Im Kerngebiet MK 9 muss das Luftgeschoss im 1. Vollgeschoss eine lichte Höhe von mindestens 4,5 m haben.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)
4. **Flächen für Nebenanlagen**
- 4.1 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 8 sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. mit § 14 Abs. 1 BauNVO)
5. **Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten**
- 5.1 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 1 sind Stellplätze und Garagen unzulässig. Dies gilt nicht für Fahrradabstellplätze und Tiefgaragen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 6 BauNVO)
- 5.2 In den Kerngebieten sind in maximal 100 m Abstand von den in der Planzeichnung mit "U21" und "U22" bezeichneten U-Bahnzugängen insgesamt 150 Fahrradabstellplätze für die Allgemeinheit nachzuweisen. Die Stellplätze sind aufgeteilt auf folgende Kerngebiete herzustellen:
- MK 1: 100 Fahrradabstellplätze
MK 4: 25 Fahrradabstellplätze
MK 5: 25 Fahrradabstellplätze
(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 6 BauNVO)
- 5.3 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind spätestens nach Inbetriebnahme des S-Bahnhofs Gleisdreieck in maximal 100 m Abstand von den in der Planzeichnung mit "SZ1", "SZ2", "SZ3" und "SZ4" bezeichneten S-Bahnzugängen insgesamt 100 Fahrradabstellplätze für die Allgemeinheit nachzuweisen. Die Stellplätze sind aufgeteilt auf folgende Kerngebiete herzustellen:
- MK 1: 33 Fahrradabstellplätze
MK 2: 17 Fahrradabstellplätze
MK 3: 17 Fahrradabstellplätze
MK 4: 33 Fahrradabstellplätze
(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 6 BauNVO)
6. **Verkehrsräume**
- 6.1 Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
7. **Mit Geh-, Fahr- und Luftwegen zu belastende Flächen**
- 7.1 Die Fläche AA-AB-AC-AD-AA ist mit einem Radfahr- und Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- 7.2 Die Fläche AB-BD-BD-BE-AB ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit und einem Luftwegrecht zugunsten der zuständigen Erschließungsträger zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- 7.3 Die Fläche CF-CG-CH-CD-CE-OF ist mit einem Gehrecht für das Deutsche Technikmuseum, die Fläche CF-CG-CH-CD-CE-CA-CB-CC-CD-CE-OF mit einem Radfahr- und Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- 7.4 Die Fläche DA-DB-DC-CD-DD-DD-DA ist mit einem Radfahr- und Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- 7.5 Die Fläche GA-GB-GC-GD-GA ist mit mindestens 50% mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- 7.6 Die Fläche DB-EA-EB-EC-ED-EE-DB ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- 7.7 Die Fläche FA-FB-FC-FD-FE-FF-FG-FH-FA ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- 7.8 Zur Verbindung der U- und S-Bahnzüge mit Flächen, die mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet werden, sind 2,50 m breite Flächen als Verbindungswege mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- 7.9 Die Fläche ABCD...A ist mit einem Geh- und Gehrecht zugunsten der Berliner Verkehrsbetriebe zu belasten. (noch in Abstimmung)
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

8. **Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen**
- 8.1 Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchsten denen von Heizöl EL sind.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 23 a) BauGB)
- 8.2 Zum Schutz vor Luftschadstoffen müssen zur Bahnanlage der S 21 ausgerichtete Aufenthaltsräume im Kerngebiet MK 4 an der Fassade 4a-4d und im Kerngebiet MK 5 an der Fassade 5a-5d bis zu einer Höhe von 48,3 m ü. NN mit mechanischen Lüftungseinrichtungen ausgestattet werden. Die Frischluft darf nicht an den genannten Fassadenbereichen entnommen werden. Es können auch bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
- 8.3 Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 die Außenbauteile der aufgeführten Raumanlagen erforderliche resultierende bewertete Schalldämm-Maße (erf. $R_{w,ext}$) aufweisen, die gewährleisten, dass ein Beurteilungspegel innen von
- 35 dB(A) tags und von 30 dB(A) nachts in Aufenthaltsräumen von Beherbergungsbetrieben sowie in Aufenthaltsräumen von Wohnungen,
 - 35 dB(A) tags in Aufenthaltsräumen und ähnlichen Räumen,
 - 40 dB(A) tags in Büroräumen und ähnlichen Räumen
- nicht überschritten wird.
- Die Bestimmung der erf. $R_{w,ext}$ erfolgt für jeden Aufenthaltsraum gemäß der Anlage der Verkehrsweg-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 24. Februar 1997 (24. BImSchV). Für den Korrekturfaktor K ist abweichend von der Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV für Räume der Zellen 2, 3 und 4 jeweils ein um 5 dB geringerer Wert einzusetzen. Die Beurteilungspegel außen für den Tag $L_{d,ext}$ und für die Nacht $L_{n,ext}$ sind für Straßen gemäß § 3 der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 in der Fassung vom 18. Dezember 2014) und für Schienenwege gemäß § 4 der 16. BImSchV zu berechnen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
- 8.4 Zum Schutz vor Gewerbelärm sind in den Kerngebieten MK 3, MK 4 und MK 5 alle nach Osten ausgerichteten Überdachungsräume in Beherbergungsbetrieben sowie alle nach Osten ausgerichteten Büroräume in Festvergassungen auszuführen. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
- 8.5 Zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang der Fernbahn, S-Bahn oder U-Bahn schwingungstechnisch abgeköpelt von den bestehenden und geplanten planfestgestellten Anlagen der Fernbahn, S-Bahn oder U-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)
9. **Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**
- 9.1 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind mindestens 8 Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm sind zu pflanzen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)
- 9.2 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind mindestens 1.110 m² der nicht überbauten und nicht unterbauten Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)
- 9.3 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind mindestens 845 m² der nicht überbauten Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)
- 9.4 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen; dies gilt nicht für technische Einrichtungen und Terrassen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 m betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der bahnräumlich gewidmeten U- und S-Bahnanlagen sowie der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)
10. **Gestaltungsfestsetzungen**
- 10.1 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sind Dachflächen als Flachdächer auszubilden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)
- 10.2 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sind Staffelgeschosse nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)
- 10.3 Zwischen den Kerngebieten MK 1 bis MK 8 sind Grundstückseinfriedungen nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)
- 10.4 Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Werbeanlagen oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante nur bis zu einer Fläche von 10 m² pro Gebäude zulässig. Die Werbeanlagen dürfen keine bauliche Verbindung zur Fassade haben. Sie müssen mindestens 1 m von der äußeren Gebäudekante zurücktreten. Wechselndes, bewegtes oder laufendes Licht für Werbeanlagen ist unzulässig.
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)
11. **Außerkräfttreten bisheriger Vorschriften**
- 11.1 Im Geltungsbereich des Bebauungsplans treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.

Nachrichtliche Übernahmen

Denkmäler

Der U-Bahnhof Gleisdreieck (Hochbahnhof) steht gemeinsam mit dem Umformerwerk unter Denkmalschutz. Die Gesamtanlage ist unter der Objekt-Nummer 09031096 in die Berliner Denkmalliste eingetragen.

Planfeststellung

Im Plangebiet liegen planfestgestellte Bahnhöfe (Fernbahn und S-Bahn) sowie U-Bahnflächen. Die Flächen unterliegen dem Fachplanverfahren. Die zur Nord-Süd-Fernbahn gehörigen betriebsunverwendbaren Flächen sind Bestandteil der Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin vom 12. September 1995.

BebauungsplanVI-140a

In Aufstellung

U-Bahn Linie 2

(oberirdisch)

BebauungsplanVI-140d

In Aufstellung

BebauungsplanVI-140b

In Aufstellung

BebauungsplanVI-140a

In Aufstellung

BebauungsplanVI-140a

In Aufstellung

BebauungsplanVI-140a

In Aufstellung

BebauungsplanVI-140a

In Aufstellung

Bebauungsplan VI-140ca

für das Gelände zwischen Schöneberger Straße, Luckenwalder Straße, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Bahnanlagen, öffentlicher Parkanlage (Westpark) und Grenze zum Grundstück Schöneberger Ufer 5 (Parkhaus) im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

Blatt 1 von 3 Blättern

Zeichenerklärung

Art und Maß der baulichen Nutzung, Bauweise, Bauformen, Baugrenzen, Höhe baulicher Anlagen		Festsetzungen	
Kleinwohnungsbau	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	WS 1	Grundflächenzahl
Reines Wohngebiet	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	WR 1	Grundflächenzahl
Allgemeines Wohngebiet	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	WA 1	Zahl der Vollgeschosse
Besondere Wohngebiete	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	WB 1	als Höchstmaß
Dortgebiet	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	MD 1	als Mindest- und Höchstmaß
Mischgebiet	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	MI 1	zweigeteilt
Kerngebiet	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	MK 1	Offene Bauweise
Gewerbegebiet	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	GE 1	Nur Einzelhäuser zulässig
Industriegebiet	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	GI 1	Nur Doppelhäuser zulässig
Sondergebiet (Erholung)	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	SO 1	Nur Hausgruppen zulässig
Sonstiges Sondergebiet	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	SO 2	Nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig
Kerngebiet in Überlagerung mit Bahnhöfen	(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	SO 3	Geschlossene Bauweise
Bezeichnung der Zahl der Wohnungen		WR 2	Baugrenze
Geschossflächenzahl		GF 1	als Höchstmaß
Höhe baulicher Anlagen (über einem Bezugspunkt)		GF 2	als Höchstmaß
Geschossfläche		GF 3	als Höchstmaß
Baumassezahl		BM 1	als Mindest- und Höchstmaß
Baumasse		BM 2	zweigeteilt
Flächen für den Gemeinbedarf		UG 1	Flächen für Sport- und Spielanlagen
Straßenverkehrsfläche		UG 2	Flächen für die Landwirtschaft
Verkehrsfläche		UG 3	Flächen für die Landwirtschaft
Fläche für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen		UG 4	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 5	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 6	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 7	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 8	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 9	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 10	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 11	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 12	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 13	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 14	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 15	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 16	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 17	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 18	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 19	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 20	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 21	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 22	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 23	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 24	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 25	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 26	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 27	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 28	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 29	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 30	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 31	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 32	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 33	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 34	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 35	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 36	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 37	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 38	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 39	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 40	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 41	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 42	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 43	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 44	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 45	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 46	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 47	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 48	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 49	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 50	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 51	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 52	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 53	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 54	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 55	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 56	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 57	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 58	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 59	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 60	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 61	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 62	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 63	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 64	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 65	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 66	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 67	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 68	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 69	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 70	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 71	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 72	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 73	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 74	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 75	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 76	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 77	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 78	Flächen für die Landwirtschaft
Hörsaalgebäude		UG 79	Flächen

ENTWURF
Noch nicht rechtsverbindlich!

Bebauungsplan VI-140ca

Blatt 2 von 3 Blättern

- Zeichenerklärung
- Rettenplatzzufahrten Bestand
 - Rettenplatzzufahrten - Konzept (Planfestzustellende Flächen)
 - Rettenplatz Süd
 - UZ1 Geplanter U-Bahnhofs-Zugang
 - SZ1 Geplanter S-Bahnhofs-Zugang

Neben-zeichnung	Festsetzung
1.1	Begrenzung des Luftgeschosses und Baugrenzen für das zulässige II.-III. Vollgeschoss
2.1	Baugrenzen für das zulässige VI.-XXIV. Vollgeschoss
2.2	Baugrenzen für die Platte zur Verbindung der Sockelbauten für den S-Bahnhof über dem 1. Vollgeschoss (Luftgeschoss)
3.1	Begrenzung des Luftgeschosses für das zulässige II.-V. Vollgeschoss
4.1	Begrenzung des Luftgeschosses für das zulässige II.-III. Vollgeschoss
5.1	Baugrenzen für das zulässige VI.-XXVII. Vollgeschoss
5.2	Baugrenzen für das zulässige VI.-XXVII. Vollgeschoss
6	Baugrenzen für das zulässige III.-XV. Vollgeschoss
7	Baugrenzen für das zulässige II.-VI. Vollgeschoss

Neben-zeichnung	Festsetzung
1.2	Baugrenzen für das zulässige IV.-V. Vollgeschoss
3.2	Baugrenzen für das zulässige VI.-XXIV. Vollgeschoss
4.2	Baugrenzen für das zulässige IV.-XI. Vollgeschoss

Neben-zeichnung	Festsetzung
1.3	Baugrenzen für das zulässige VI.-XVII. Vollgeschoss

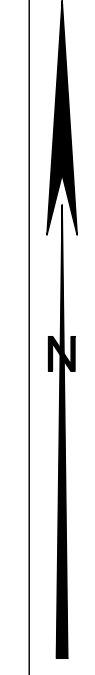
VI-140ca

Maßstab 1 : 1000

Zu diesem Bebauungsplan gehört ein Grundstücksverzeichnis

Plangrundlage: ÖbVI Zech & Ruth
Stand: Februar 2017

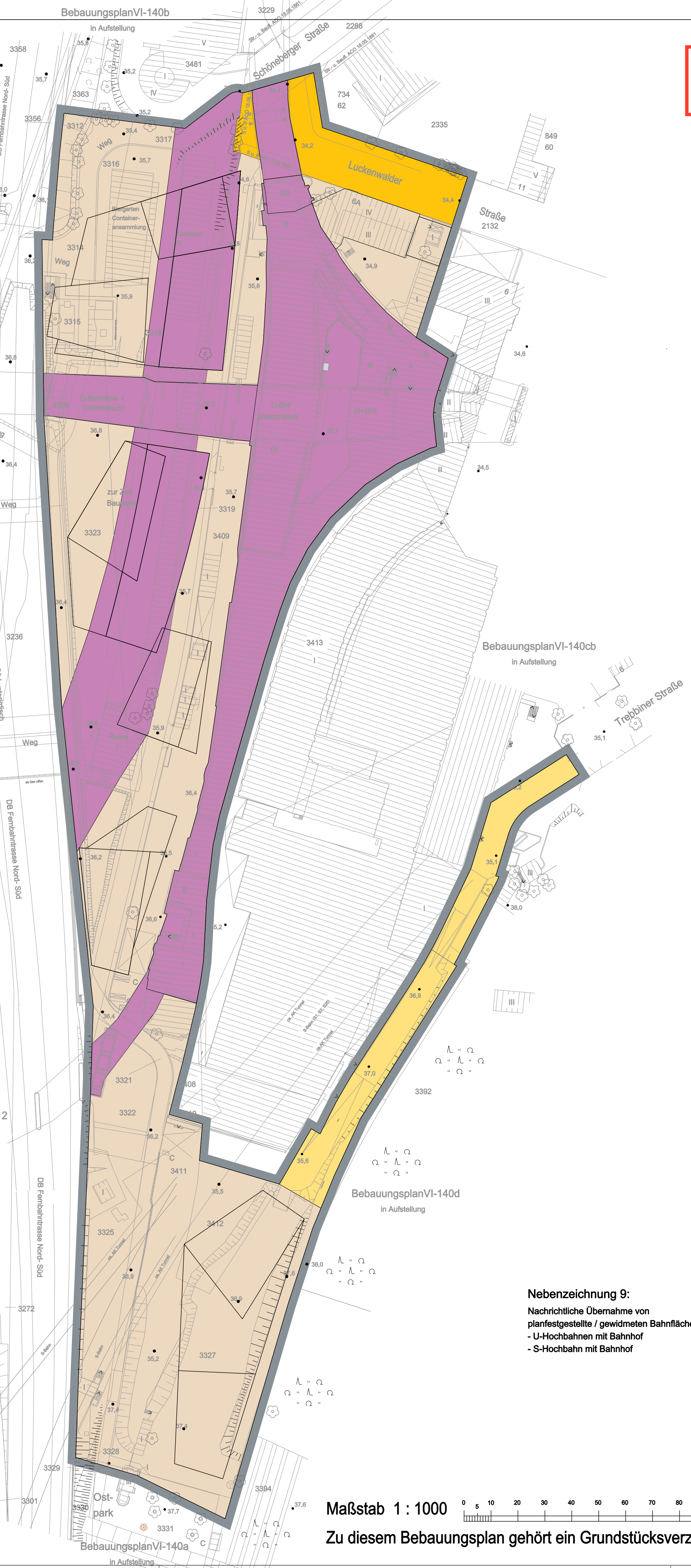
Verfahrensstand: Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB
16. August 2017



BebauungsplanVI-140a
in Aufstellung

BebauungsplanVI-140a
in Aufstellung

U-Bahn Linie 2
(oberirdisch)



Nebenzeichnung 9:
Nachrichtliche Übernahme von
planfestgestellte / gewidmeten Bahnflächen
- U-Hochbahnen mit Bahnhof
- S-Hochbahn mit Bahnhof

Maßstab 1 : 1000
Zu diesem Bebauungsplan gehört ein Grundstücksverzeichnis

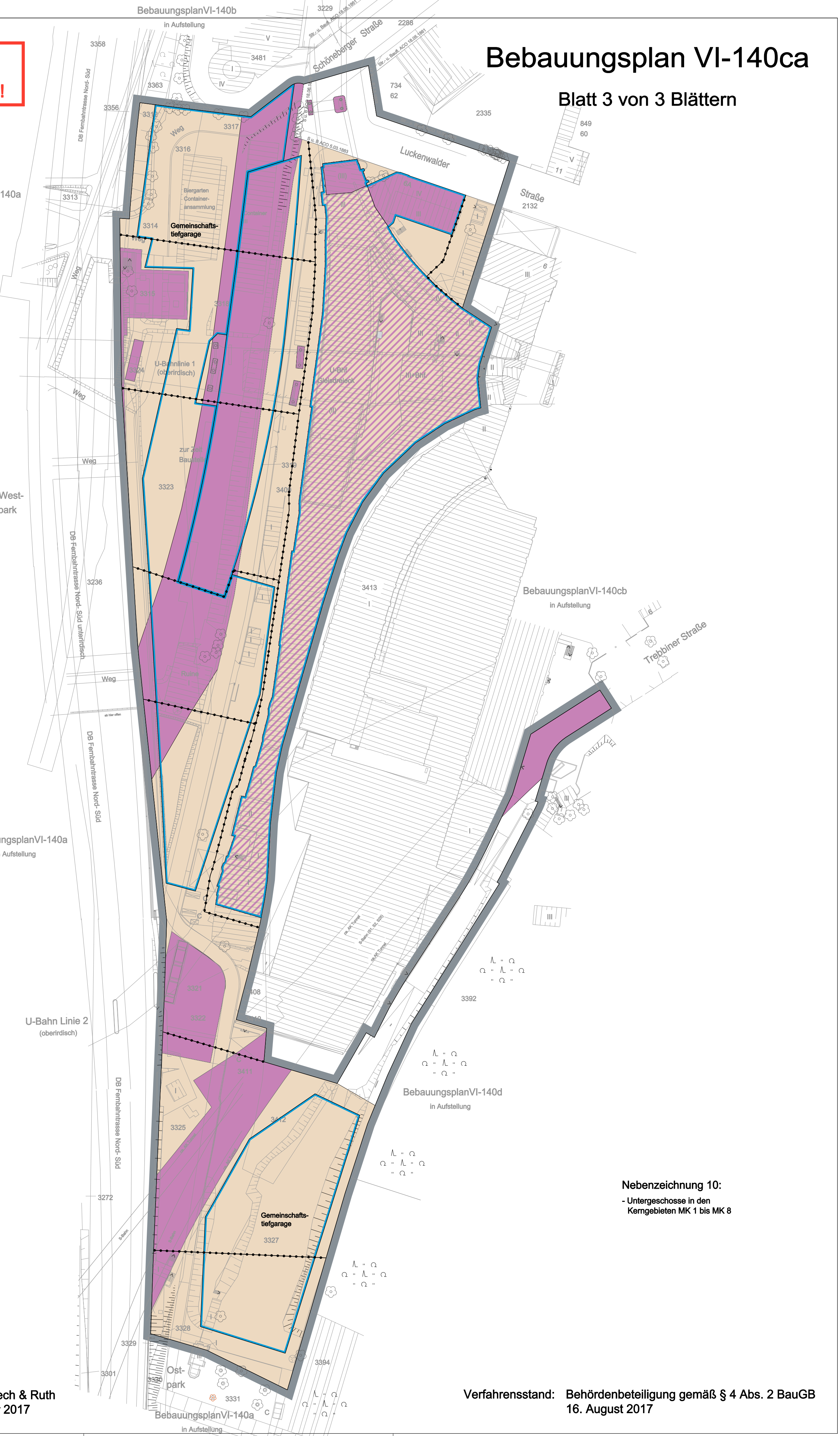
ENTWURF
Noch nicht rechtsverbindlich!

Plangrundlage: ÖbVI Zech & Ruth
Stand: Februar 2017

BebauungsplanVI-140a
in Aufstellung

BebauungsplanVI-140a
in Aufstellung

U-Bahn Linie 2
(oberirdisch)



Nebenzeichnung 10:
- Untergeschosse in den
Kerngebieten MK 1 bis MK 8

Verfahrensstand: Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB
16. August 2017

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

Abteilung für Bauen, Planen und Facilitymanagement
Stadtentwicklungsamt
- Fachbereich Stadtplanung -



Begründung

zum

Bebauungsplan VI-140ca

für das Gelände zwischen Schöneberger Straße, Luckenwalder Straße,
Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6, Grenze zum Deutschen Technikmuseum,
öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Bahnanlagen, öffentlicher Parkanlage (Westpark) und
Grenze zum Grundstück Schöneberger Ufer 5 (Parkhaus)
im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

Inhaltsverzeichnis:

A	Begründung.....	7
I.	Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen	7
1.	Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung	7
2.	Beschreibung des Plangebietes	8
2.1	Stadträumliche Einbindung / Gebietsentwicklung	8
2.2	Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse	10
2.3	Städtebauliche Situation und Bestand	10
2.4	Geltendes Planungsrecht	11
2.5	Verkehrerschließung.....	13
2.6	Technische Infrastruktur	15
2.7	Denkmalschutz.....	15
3.	Planerische Ausgangssituation.....	17
3.1	Ziele und Grundsätze der Raumordnung.....	17
3.2	Flächennutzungsplan	18
3.3	Landschaftsprogramm (LaPro) und Landschaftspläne.....	19
3.4	Stadtentwicklungsplanungen	20
3.5	Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen	25
3.6	Bereichsentwicklungsplanung.....	27
3.7	Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen.....	27
3.8	Angrenzende festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne.....	28
3.9	Fachplanung / Planfeststellungen.....	28
4.	Entwicklung der Planungsüberlegungen (planerische Vorgeschichte)	35
4.1	Teilbebauungsplan VI-140ca	36
II.	Umweltbericht nach Anlage 1 zu §§ 2 Abs. 4, § 2a BauGB	39
1.	Einleitung	39
1.1	Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans	39
1.2	Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bauleitplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden	40
2.	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	49
2.1	Untersuchungsrahmen	49
2.2	Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich beeinflusst werden (einschließlich Artenschutzprüfung, Biotopschutz, Wald).....	51
2.3	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung	58
2.4	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung	58
2.5	Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung gem. § 18 BNatSchG i. V.m. § 1a Abs. 3 BauGB.....	65
2.6	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	80

3.	Zusätzliche Angaben	82
3.1	<i>Technische Verfahren bei der Umweltprüfung</i>	82
3.2	<i>Referenzliste der Quellen</i>	82
3.3	<i>Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung</i>	82
4.	Allgemein verständliche Zusammenfassung	84
III.	Planinhalt und Abwägung	86
1.	Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt (Grundzüge der Planung)	86
1.1	<i>Städtebauliches und Nutzungskonzept</i>	86
1.2	<i>Verkehrskonzept</i>	90
1.3	<i>Grün- und Freiflächenkonzept</i>	93
1.4	<i>Flächenbilanz</i>	94
2.	Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan	95
3.	Begründung der Festsetzungen	97
3.1	<i>Art der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)</i>	97
3.2	<i>Maß der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)</i>	112
3.3	<i>Bauweise (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)</i>	133
3.4	<i>Überbaubare Grundstücksfläche (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)</i>	133
3.5	<i>Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB)</i>	137
3.6	<i>Flächen für Nebenanlagen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)</i>	148
3.7	<i>Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)</i>	149
3.8	<i>Verkehrsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)</i>	152
3.9	<i>Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)</i>	155
3.10	<i>Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Beschränkung luftverunreinigender Stoffe (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB)</i>	165
3.11	<i>Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Luftschadstoffe (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)</i>	165
3.12	<i>Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Schallschutz (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)</i>	167
3.13	<i>Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Erschütterungsschutz (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)</i>	181
3.14	<i>Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)</i>	184
3.15	<i>Gestaltungsfestsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)</i>	185
3.16	<i>Außerkräfttreten bisheriger Vorschriften</i>	187
3.17	<i>Nachrichtliche Übernahmen (gem. § 9 Abs. 6 BauGB)</i>	187
3.18	<i>Städtebaulicher Vertrag (planergänzende Vereinbarungen)</i>	189
4.	Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (gem. § 1 Abs. 7 BauGB)	191
4.1	<i>Belange von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen</i>	191
4.2	<i>Belange der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung</i>	191
4.3	<i>Belange von Sport, Freizeit und Erholung</i>	192
4.4	<i>Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege</i>	192

4.5	<i>Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden</i>	193
4.6	<i>Belange der Immissionsschutzes</i>	193
4.7	<i>Belange des Verkehrs</i>	194
4.8	<i>Öffentliche Belange</i>	194
4.9	<i>Private Belange</i>	195
IV.	Auswirkungen der Planung	196
1.	Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten	196
2.	Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur	196
3.	Auswirkungen auf den Denkmalschutz	196
3.1	<i>U-Bahnhof Gleisdreieck</i>	196
3.2	<i>Denkmalpflegerische Stellungnahme</i>	197
4.	Auswirkungen auf die Verkehrssituation	198
4.1	<i>Verkehrsaufkommen</i>	198
4.2	<i>Leistungsfähigkeitsuntersuchung</i>	200
5.	Auswirkungen Radar-Anlagen	202
6.	Auswirkungen auf den Menschen durch Immissionen aus elektrischen und magnetischen Feldern	205
7.	Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck	207
7.1	<i>Lärmschutz für den Westpark</i>	207
7.2	<i>Verschattung des Westparks</i>	207
8.	Auswirkungen auf das lokale Klima	208
9.	Auswirkungen auf die lokalen Windverhältnisse	209
10.	Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung	210
V.	Verfahren	211
1.	Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB	211
1.1	<i>Stellungnahme SenStadtUm (alte Bezeichnung) vom 26.05.2015</i>	211
2.	Anfrage nach den Zielen der Raumordnung	212
3.	Aufstellungs-/ Fortführungsbeschluss	212
3.1	<i>Änderung des BauGB durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 / Überleitungsvorschrift</i>	212
4.	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	212
4.1	<i>Inhalte der Stellungnahmen - Teil A</i>	212
4.2	<i>Ergebnis der Auswertung</i>	231
4.3	<i>Inhalte der Stellungnahmen - Teil B</i>	234
4.4	<i>Ergebnis der Auswertung</i>	236
5.	Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB	237
5.1	<i>Inhalte der Stellungnahmen</i>	237
5.2	<i>Ergebnis der Auswertung</i>	242
6.	Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	244
VI.	Textliche Festsetzungen	245

B Rechtsgrundlagen 252

C Anlagen 253

Anlage 1 253

 Abstandsflächenpläne 253

A Begründung

I. Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen

1. Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung

Ziel des Bebauungsplans VI-140ca ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung. Ziel des Bebauungsplans ist, das in einem städtebaulich-architektonischen Ideenwettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die Urbane Mitte zu sichern und umzusetzen.

Folgende übergeordnete Erfordernisse der Stadtentwicklung sollen gesichert werden. Hierzu zählen unter anderem:

- Die Sicherung des geplanten Umsteigebahnhofs der S 21 am Bahnhof Gleisdreieck. Dieser wurde bei den Planungen berücksichtigt und in die städtebaulichen Konzepte integriert.
- Der Radfernweg Berlin - Leipzig.
- Der Erhalt der Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck und der Parkeingänge, insbesondere in Verlängerung der Schöneberger Straße und nach Süden in den Ostpark. Ebenso gilt es, eine Verbindung zwischen Ost- und Westpark planungsrechtlich zu sichern.
- Den Bahnbetriebserfordernissen entsprechende erforderliche Rettungswege und Rettungsflächen.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans werden die Regelungen des von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit der Vivico Real Estate GmbH geschlossenen städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck, Baufeld Urbane Mitte, vom September 2005 berücksichtigt. Die im städtebaulichen Rahmenvertrag formulierten Nutzungs- und Entwicklungsziele, die räumlichen Differenzierungen, die Aussagen zum naturschutzrechtlichen Ausgleich bedürfen der Qualifizierung im Bebauungsplan VI-140ca.

Zum Bebauungsplan VI-140ca wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und in einem Umweltbericht zusammenfassend dargestellt.

2. Beschreibung des Plangebietes

2.1 Stadträumliche Einbindung / Gebietsentwicklung

Das Plangebiet liegt im westlichen Teil des Bezirks Kreuzberg, südlich des Landwehrkanals und in fußläufiger Nähe zum Potsdamer Platz.

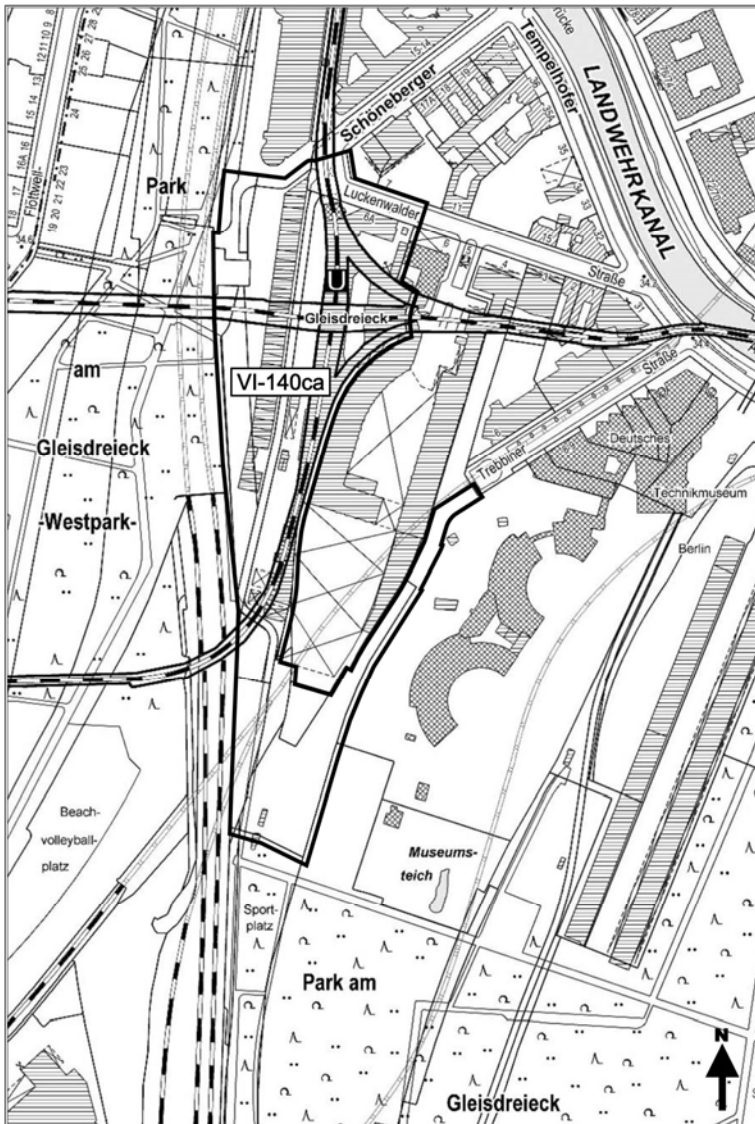


Abbildung 1: Lage des Plangebiets

Auf der östlichen Seite wird das Grundstück begrenzt vom Gebäude des ehemaligen Postbahnhofs. Östlich des Postbahnhofs liegt das Deutsche Technikmuseum Berlin, das im südlichen Bereich in Teilen an das Plangebiet angrenzt.

Im Süden schließt der Ostpark des Parks am Gleisdreieck an.

Entlang der westlichen Grenze des Plangebiets verläuft die Trasse der Nord-Süd-Fernbahn. In der südlichen Hälfte ist der Verlauf offen, nach Norden taucht die Bahn in den Tunnel ein. Ab hier wird der Bereich über dem Bahntunnel als Parkfläche (Westpark) genutzt. Westlich der Fernbahntrasse schließt der eigentliche Westpark an.

Im Nordwesten liegt das Parkhaus Gleisdreieck. Der Block im Nordosten - nördlich der Luckenwalder Straße - weist sowohl eine heterogene städtebauliche als auch Nutzungsstruktur auf.

2.1.1 Ehemaliger Postbahnhof

Das Areal des stillgelegten Dresdener Bahnhofs (1875-1880) wurde von 1907-1997 als Bahnhof der Post genutzt. Seit der Aufgabe der Nutzung durch die Post befindet sich in dem denkmalgeschützten Gebäudekomplex die STATION BERLIN, ein mietbarer Veranstaltungsort, an dem zahlreiche Mode-, Kunst- und Wirtschaftsevents stattfinden.

2.1.2 Deutsches Technikmuseum Berlin

Auf dem Gelände des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs wurde 1982 das heutige Deutsche Technikmuseum Berlin als Museum für Verkehr und Technik gegründet. Die Architektur des Museums für Schifffahrt und Luftfahrt fügt sich in das seit 1874 gewachsene historische Gelände zusammen. Der große Museumspark beherbergt Wind- und Wassermühlen, eine Schmiede sowie eine Brauerei.

Der weithin sichtbare Fachwerkträger auf dem Dach des Technikmuseums nimmt die Last des dort abgehängten Flugzeuges auf und markiert den Standort des Technikmuseums am Eingang zum ehemaligen Anhalter Güterbahnhof. Ebenso Teil des Technikmuseums sind vormalige Infrastrukturbauten der Bahn, zwei über 300 m lange Lagerschuppen, die kreisförmigen Lokschuppen, ein Stellwerk und ein Wasserturm.

2.1.3 Park am Gleisdreieck

Das Plangebiet verdankt seine bevorzugte Lage auch der naturräumlichen Einfassung durch das umgebende Parkareal. Der „Park am Gleisdreieck“ wurde zwischen 2011 und 2014 fertiggestellt. Er ist heute eine rund 31,5 ha große öffentliche Grünanlage und wird vielseitig für Sport, Freizeit und Erholung genutzt. Eine der wesentlichen Qualitäten des Parks ist die erlebbare räumliche Weite, die sich auf drei Parkteile erstreckt: der Ostpark (17 ha), der Westpark (9 ha) sowie der so genannte Flaschenhalspark im Süden (5,5 ha) im Ortsteil Schöneberg.

2.1.4 Parkhaus Gleisdreieck

Im Nordwesten des Plangebietes befindet sich westlich entlang der bestehenden Hochbahngleise das sogenannte „Debis-Parkhaus“ (heute Parkhaus Gleisdreieck), ein etwa 100 Meter lang gestreckter Bau aus dem Jahr 1998. Aufgrund der geringen Auslastung des Parkhauses soll das Gebäude umgebaut werden. Die Planung sieht vor, die gesamte Westhälfte zurückzubauen, um dort eine einseitig zum Park orientierte Wohnbebauung zu realisieren. Die östliche Hälfte bleibt bestehen und soll auch weiterhin als Hochgarage mit ca. 730 Stellplätzen genutzt werden.

Das geplante Wohnensemble („Gleis Park“) aus vier Häusern wird von dem Parkhaus abgesetzt und lässt so auf seiner Rückseite Raum für vier begrünte Patios. Die Rückwand der Patios ist begrünt durch einen vertikalen Garten und schirmt das Gebäude optisch und schalltechnisch zum verbleibenden Parkhaus-Teilstück ab. Es sollen über 10.000 m² Wohnfläche für 178 Wohnungen erstellt werden.

Bei Realisierung der geplanten S-Bahn Linie 21 wird die oberste Ebene des verbleibenden Parkhaus-Teils zurückgebaut, um die Hochbahntrasse auf dem Parkhaus aufliegen zu lassen.

2.1.5 Weiteres Umfeld

Im näheren Umfeld des Plangebiets überwogen bislang Gewerbe- und Verwaltungsbauten, aktuell werden westlich, zwischen Parkgelände und Flottwellstraße mehrere Wohngebäude (Hotel, Eigentums-, Mietwohnungen) errichtet. Diese Neubauprojekte rund um den Park fassen seine Kanten räumlich ein und tragen weiter zur Gebietsaufwertung bei.

2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140ca liegt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg und umfasst das Gelände zwischen Schöneberger Straße, Luckenwalder Straße, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Bahnanlagen, öffentlicher Parkanlage (Westpark) und Grenze zum Grundstück Schöneberger Ufer 5 (Parkhaus) im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg.

Das Plangebiet mit einer Größe von 45.470 m², liegt in der Gemarkung Kreuzberg, Flur 5 und 6 und umfasst folgende Flurstücke:

Flur 5:

- 2288 (tlw.) und 2132 (tlw.) - Teile der Schöneberger und Luckenwalder Straße

Flur 6:

- 3312
- 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319
- 3321, 3322, 3323, 3324, 3325
- 3327, 3328
- 3392 (tlw.) - nördlicher Abschnitt des Anschlusses an die Trebbiner Straße
- 3409
- 3411, 3412

Fast alle Flurstücke, mit Ausnahme der öffentlichen Straßen und des Teils des Flurstücks 3392, befinden sich in privatem Eigentum. Das trifft auch für die gewidmeten Flächen der Bahn und die für den U-Bahnbetrieb genutzten Flächen zu. Die Teile der Schöneberger und Luckenwalder Straße sind öffentliche Verkehrsflächen und befinden sich im Eigentum des Landes Berlin. Der nördliche Abschnitt des Anschlusses an die Trebbiner Straße wird von der BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) verwaltet und befindet sich ebenfalls im Eigentum des Landes Berlin.

2.3 Städtebauliche Situation und Bestand

Das Gelände steigt von Norden nach Süden von ca. 33 m bis 37 m ü. NHN an und befindet sich im Bereich des Warschau-Berliner Urstromtals.

Das Plangebiet wird städtebaulich durch den denkmalgeschützten U-Bahnhof Gleisdreieck mit den U-Bahn-Viadukten der U1 und U2 geprägt. Auch das 3-4-geschossige Gebäude Luckenwalder Straße 6a, das heute durch die BVG genutzt wird, steht unter Denkmalschutz. In dem ansonsten weitgehend freigeräumten Plangebiet befinden sich noch einige kleinerer Nebengebäude, die wahrscheinlich nicht erhaltenswert sind.

2.3.1 Stellwerk mit Platzfläche

Von Bedeutung ist lediglich das historische Stellwerk „Plw“ (Postbahnhof Luckenwalder Straße) im Süden des Plangebiets, das durch die Geltungsbereichsgrenze (sowie eine Flur-

stücksgrenze) zerschnitten wird. Das Gebäude wurde saniert und wird im Erdgeschoss als Café genutzt. Es liegt in einer gestalteten Platzfläche, die Nutzungsmöglichkeiten für Skater, Basketballspieler und weitere Sportarten bietet. Inhaltlich gehört dieser Bereich zum Park am Gleisdreieck, eigentumsrechtlich befindet sich der nördliche Teil im Privateigentum des Entwicklungsträgers, der südliche im Eigentum des Landes Berlin. Die beiden Teilflächen sind jeweils einem anderen Bebauungsplan (VI-140ca "Urbane Mitte" nördlich und VI-140a "Park am Gleisdreieck" südlich) mit unterschiedlichen Planungszielen zugeordnet sind.

Das Gebäude des Stellwerks ist dem südlichen Grundstück zuzuordnen und überbaut Teile des nördlichen Grundstücks. Als es errichtet wurde, waren die Flurstücke Teil der Güterbahnflächen mit einem gemeinsamen Eigentümer. Als Überbau bezeichnet man im deutschen Nachbarrecht ein Gebäude, das über die Grenze zum Nachbargrundstück hinausragt. Der Überbau wird nicht Bestandteil des überbauten Grundstücks, sondern bleibt Bestandteil des Grundstücks, von dem aus überbaut worden ist.

Zur rechtlichen Klärung der Situation hat der Entwicklungsträger als Eigentümer des nördlichen Grundstücks angeboten, dem Land Berlin eine Überbaudienstbarkeit und eine Abstandsflächenbaulast einzuräumen, wenn der B-Plan VI-140ca festgesetzt ist.

2.4 Geltendes Planungsrecht

2.4.1 Zulässigkeit von Vorhaben

2008 wurde ein Großteil der Bahnflächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Die Zulässigkeit von Vorhaben auf den freigestellten Flächen richtet sich nach § 30, § 34 oder § 35 BauGB.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreieckgelände. Danach wäre das Plangebiet aufgrund seiner Lage innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen. Für das Baufeld "Urbane Mitte" wird die Art der Nutzung als Gewerbe (GE) mit einer zulässigen GRZ von 0,5 (Versiegelung bis max. 0,75) und einer GFZ von 1,5 sowie eine zulässige Firsthöhe bis 25 m als zulässig erachtet.

Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung dieses Bebauungsplans überprüft. Im Ergebnis wird das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt.

2.4.1.1 § 30 BauGB: Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplans

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 überwiegend als Bahnfläche aus. Diese Ausweisung ist nicht übergeleitet und von daher heute nicht rechtsverbindlich. Die Luckenwalder Straße, das Grundstück Luckenwalder Straße 6a, die östlichen Viaduktbauten des Hochbahnhofs Gleisdreieck sowie das Flurstück 3412 südlich des Postbahnhofs sind als beschränktes Arbeitsgebiet, Baustufe V/3, festgesetzt. Die Baustufe V/3 entspricht einer zulässigen Geschosszahl von 5, einer GRZ von 0,3, einer GFZ von 1,5 und BMZ von 6,0.

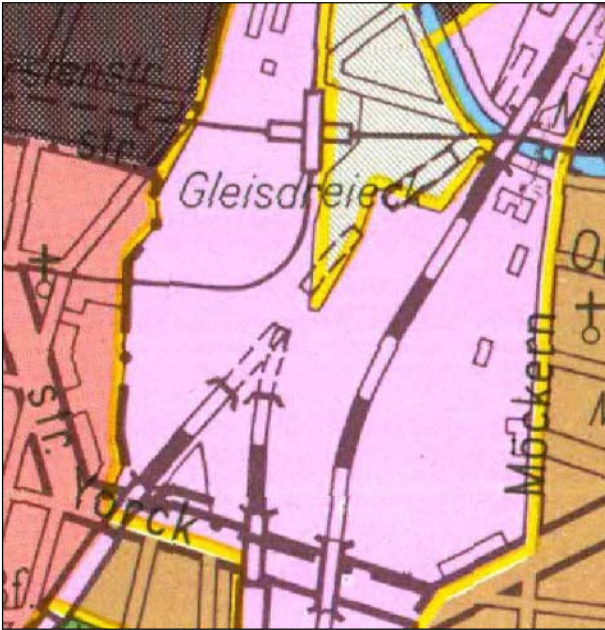


Abbildung 2: Ausschnitt Baunutzungsplan

Die Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich des Baunutzungsplans ist nach § 30 BauGB zu beurteilen.

2.4.1.2 § 34 BauGB: Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile

Der Großteil des Plangebiets im Nordwesten liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Es handelt sich um die auf Viadukten verlaufende Hochbahn der U2 und die westlich anschließenden Flächen bis zum Park am Gleisdreieck. Bis vor kurzem standen hier noch die Viadukte der Stammbahn, sie wurden erst 2015 abgerissen. Zukünftig wird hier die S 21 verlaufen. Zusätzlich quert die Hochbahn der U1 in West-Ost-Richtung. Die Fläche ist durch bauliche Verkehrsanlagen geprägt, die auch im Norden (Parkhaus Gleisdreieck) ihre Fortsetzung finden. Das § 34-Gebiet wird nach Süden durch den Abschluss der Viaduktbauten und den Verlauf der Hochbahntrasse der U2 begrenzt. Im § 34-Gebiet liegt auch die Verlängerung der Trebbiner Straße von Norden kommend bis zum südlichen Abschluss der STATION (Halle 8).

2.4.1.3 § 35 BauGB: Bauen im Außenbereich

Der Bereich südlich der STATION ist als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Hier endet der im Zusammenhang bebaute Ortsteil. Vorhaben sind gemäß § 35 BauGB nur sehr eingeschränkt zulässig. In der Regel ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

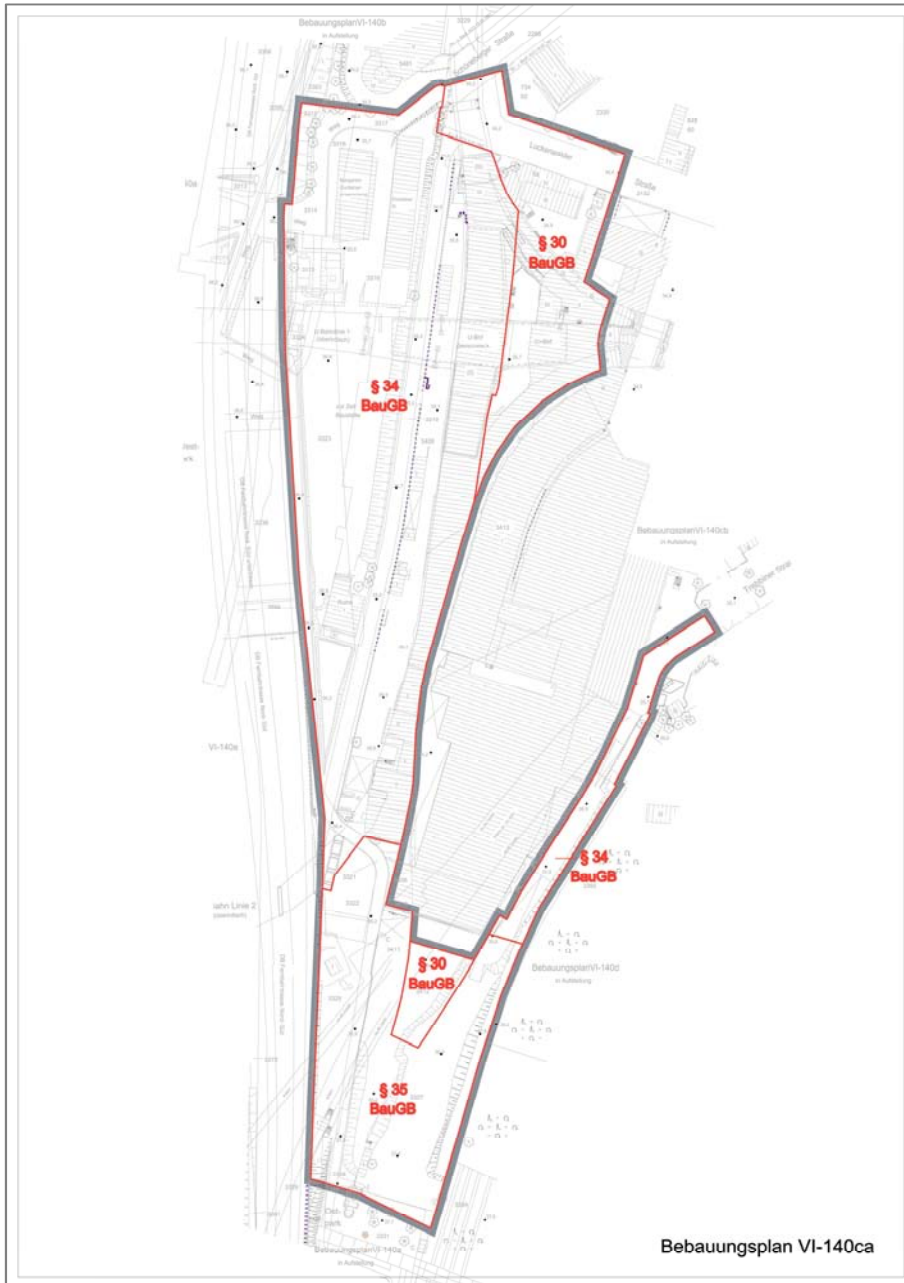


Abbildung 3: Geltendes Planungsrecht: Zulässigkeit von Vorhaben

2.5 Verkehrerschließung

2.5.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Plangebiet ist im Norden über die Schöneberger und Luckenwalder Straße an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Im Plangebiet selbst gibt es keine öffentlichen oder privaten Straßen, lediglich Rettungswege für die Feuerwehr.

2.5.2 ÖPNV

2.5.2.1 U-Bahn

Im Plangebiet liegt der U-Bahnhof Gleisdreieck, in dem sich die Linien der U1 Uhlandstraße - Warschauer Straße und der U2 Ruhleben - Pankow kreuzen. Diese U-Bahnlinien verlaufen auf Viadukten in Hochlage durch das Plangebiet.

2.5.2.2 S-Bahn

Unterirdisch kreuzt im südlichen Plangebiet der S-Bahn-Tunnel für die Linien S1, S2 und S25.

Seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima ist die Realisierung einer zweiten durchgängigen Nord-Süd-Strecke der Berliner S-Bahn im inneren Stadtgebiet geplant (Stadtentwicklungsplan Verkehr). Der erste Bauabschnitt vom Nordbahnhof zum Hauptbahnhof befindet sich derzeit im Bau. Als dritter - etwa 3,9 km langer Bauabschnitt vom Potsdamer Platz bis Yorckstraße - soll die S 21 über das Gleisdreieck-Gelände (nach aktueller Planung voraussichtlich ab 2025) geführt werden. Der entsprechende Trassenkorridor ist über gewidmete Bahnflächen gesichert.

Am Bahnhof Gleisdreieck ist unter dem Bahnsteig der U1 und parallel zum Bahnsteig der U2 parkseitig der Bau eines Bahnhofs für die S 21 geplant. Ein Umsteigen zwischen S-Bahn und den U-Bahnlinien U1 und U2 soll dann möglich sein, ebenso soll der Zugang in den Park direkt aus dem Bahnhof ermöglicht werden. Derzeit besteht kein direkter Zugang vom Hauptbahnhof Gleisdreieck zum Parkgelände.

2.5.3 Radfernweg Berlin-Leipzig

Im Plangebiet verläuft ein Abschnitt des Radfernwegs Berlin-Leipzig. Die Radroute mit einer Gesamtlänge von ca. 250 km führt überwiegend auf speziellen Radwegen, Wanderwegen und verkehrsarmen Landstraßen vom Brandenburger Tor in Berlin bis zum Leipziger Hauptbahnhof. Im Plangebiet handelt es sich um einen kombinierten Rad-/Fußweg mit einer Breite von 4 bis 6 m, der überwiegend parallel zur Trasse der Fernbahn in Nord-Süd-Richtung geführt wird. Der Weg ist nicht nur Radfernweg, er stellt auch die einzige Verbindung zwischen West- und Ostpark dar und ist zu erhalten.

Dazu wurde 2013 eine nachbarrechtliche Vereinbarung zwischen dem Land Berlin und der CA Immo Deutschland GmbH getroffen. Darin wird klargestellt, dass Bestandteil der Gesamtplanung des Parks am Gleisdreieck ein vom Land Berlin geplanter übergeordneter Geh- und Fahrradweg ist. Das Land Berlin hat den Weg mit Zustimmung der CA Immo ausgebaut. Mit der nachbarrechtlichen Vereinbarung soll die öffentliche Nutzung des Weges als Geh- und Fahrradweg im Vorfeld zu der Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit zugunsten des Landes Berlin abgesichert werden. Die Eintragung der Dienstbarkeit steht noch aus. Die Verpflichtung zur Unterhaltung / Instandhaltung / Instandsetzung des Weges und die Verkehrssicherungspflicht für den Weg und die Nebenflächen obliegt dem Land Berlin.

Der bestehende Fuß-/Radweg wurde 2013 mit Fördermitteln gebaut und darf 15 Jahre (bis zum Sommer 2028) nicht verändert werden. Eine Änderung des Verlaufs ist nur unter Berücksichtigung der Restriktionen, die sich aus dieser Förderung ergeben, möglich.

2.5.4 Feuerwehrumfahrt STATION

Für die STATION Berlin liegt im Plangebiet eine Baulast für Rettungswege (Fluchtwege, Feuerwehruzufahrt). Es handelt sich um eine Feuerwehrumfahrt, die im Bestand von der Schöneberger / Luckenwalder Straße über den mittleren Rettungsweg zum südlichen Hallenteil (Halle 8) führt, vor Halle 8 auf dem Grundstück der STATION verläuft und von dort wieder auf dem Grundstück der Urbanen Mitte über die verlängerte Trebbiner Straße geführt wird. Auf den Flächen der Urbanen Mitte sind entsprechende Baulasten für die STATION eingetragen.

2.6 Technische Infrastruktur

Im Plangebiet liegen für den bisherigen Nutzungszweck erforderliche Anlagen der technischen Infrastruktur.

Die erforderliche technische Erschließung des Plangebiets kann grundsätzlich über Anschlüsse an die vorhandenen angrenzenden Leitungsnetze in der Schöneberger / Luckenwalder Straße sowie Trebbiner Straße erfolgen.

2.7 Denkmalschutz

Im Plangebiet und seiner nächsten Umgebung befinden sich folgende Denkmäler:

2.7.1 Hoch- und Untergrundbahn

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09040456

Die im Plangebiet verlaufenden Teile der U-Bahnlinien 1 und 2 stehen als Bestandteil einer Gesamtanlage unter Denkmalschutz. Bei der Gesamtanlage handelt sich um die Hoch- und Untergrundbahn, Stammstrecke (heute Teil der U-Bahnlinien 1 und 2) zwischen U-Bahnhof Warschauer Straße und U-Bahnhof Ruhleben in bestimmten Bauabschnitten. Ein Bauabschnitt ist die Hochbahn zwischen den Stationen Warschauer Straße und Nollendorfplatz, mit Abzweig bis Mendelssohn-Bartholdy-Park, einschließlich Brückenbauten und Einfahrtrampe, 1896-1902 von Siemens & Halske (Ingenieur Heinrich Schwieger).

2.7.2 U-Bahnhof Gleisdreieck und Umformerwerk

U-Bahnhof: Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09031096

Umformerwerk: Teil-Nr.: 09031096,T,001

Im Nordosten des Plangebietes (Luckenwalder Straße 6a) befindet sich der U-Bahnhof Gleisdreieck (Hochbahnhof), der gemeinsam mit dem Umformerwerk in der Luckenwalder Straße 6a unter Denkmalschutz steht. Der Bahnhof wurde 1912-1913 von der Hochbahngesellschaft erbaut und 1925-26 zum Kreuzungsbahnhof umgebaut. Der Architekt war Sepp Kaiser. (s.a. Gesamtanlage Hoch- und Untergrundbahn, Stammstrecke)

Zum Bahnhof gehört als Teilobjekt auch das Umformerwerk. Es wurde ebenfalls 1925-26 errichtet. Der Architekt war - wie beim U-Bahnhof - Sepp Kaiser.

Der Bahnhof wurde 2009-2011 umfassend saniert.

2.7.3 Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09097788

Auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums, mit Adresse Trebbiner Straße 8-9, stehen das ehemalige Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs, Lokschuppen, Beamtenhaus und Werkstattgebäude. Die Gebäude stehen als Baudenkmäler unter Denkmalschutz. Sie wurden 1873-79 erbaut. Der Architekt war Faulhaber. Zu dem Ensemble gehören außerdem ein Wasserturm (erbaut 1895-1905) und ein Stellwerk (erbaut 1908/1912).

2.7.4 Postbahnhof / Paketbahnhof

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09031194

Der im Osten an das Plangebiet angrenzende ehemalige Postbahnhof in der Luckenwalder Straße 4-6 steht als Baudenkmal unter Denkmalschutz. Das Paketamt wurde 1908-1913 errichtet. Der Architekt war Hermann Struve.

2.7.5 Kühlhaus

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09031193

In der Luckenwalder Straße 3 steht das "Kühlhaus" unter Denkmalschutz. Es handelt sich um das ehemalige Kühlhaus II der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen, das 1900-01 erbaut wurde. Die Architekten sind Otto Stiehl und Theodor Kampffmeyer.

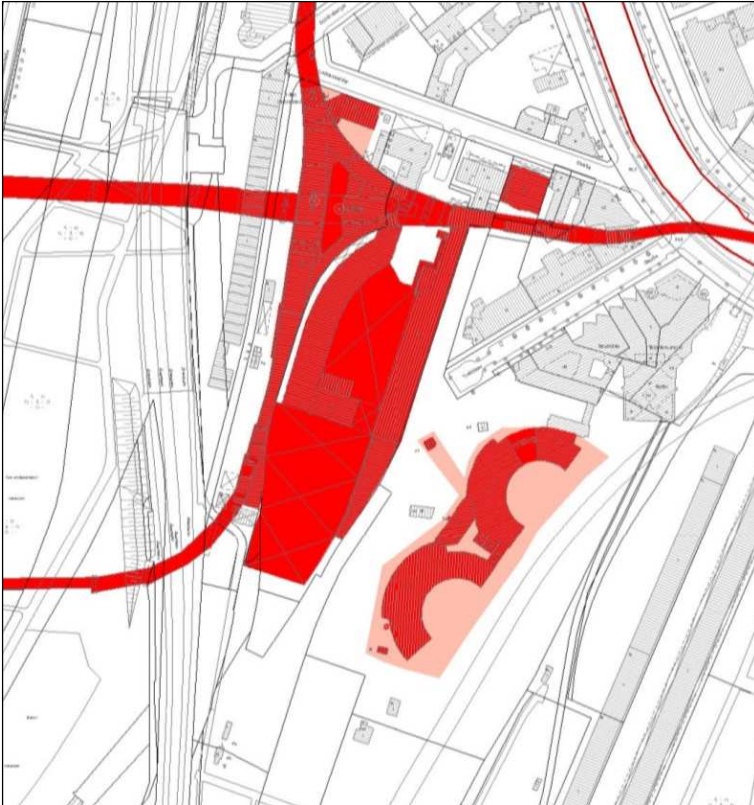


Abbildung 4: Ausschnitt Denkmalkarte Berlin, Stand: 05.02.2016

3. Planerische Ausgangssituation

3.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung

3.1.1 Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007)

Das Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007) legt die Grundsätze der Raumordnung fest und bildet den übergeordneten Rahmen der gemeinsamen Landesplanung für die Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg. Das LEPro 2007 vom 15. Dezember 2007 (Berlin) bzw. vom 18. Dezember 2007 (Brandenburg) ist am 1. Februar 2008 in Kraft getreten. Daneben bleibt aus dem LEPro in der Fassung vom 1. November 2003 § 19 Abs. 11 in Kraft (§ 19 Abs. 11 LEPro 2003).

Das LEPro 2007 ist Grundlage für alle nachfolgenden Planungsebenen, insbesondere sind in § 5 LEPro 2007 die Grundsätze zur Siedlungsentwicklung festgelegt. Diese sind:

- Die Siedlungsentwicklung soll auf Zentrale Orte und raumordnerisch festgelegte Siedlungsbereiche ausgerichtet werden.
- Die Innenentwicklung soll Vorrang vor der Außenentwicklung haben. Dabei sollen die Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes in vorhandenen Siedlungsbereichen und die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen bei der Siedlungstätigkeit Priorität haben.
- Bei der Siedlungsentwicklung sollen verkehrssparende Siedlungsstrukturen angestrebt werden. In den raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereichen, die durch schienengebundenen Personennahverkehr gut erschlossen sind, soll sich die Siedlungsentwicklung an dieser Verkehrsinfrastruktur orientieren.
- Der innerstädtische Einzelhandel soll gestärkt und eine verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs (Grundversorgung) gesichert werden. Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollen den zentralen Orten entsprechend der jeweiligen Funktionszuweisung zugeordnet werden.

Mit der Nachnutzung der innerstädtischen Brache, die sehr gut durch schienengebundenen Personennahverkehr erschlossen ist, zur Siedlungsentwicklung wird den Grundsätzen aus § 5 LEPro 2007 weitgehend entsprochen.

In § 6 LEPro 2007 sind die Grundsätze zur Freiraumentwicklung festgelegt. Gemäß Abs. 3 sollen die siedlungsbezogenen Freiräume für die Erholung gesichert und entwickelt werden. Diesem Grundsatz wird zwar nicht im Plangebiet selbst, aber durch die Berücksichtigung des angrenzenden Parks am Gleisdreieck, der geplanten fließenden Übergänge und Funktionsergänzungen entsprochen.

3.1.2 Landesentwicklungsplan Berlin Brandenburg (LEP B-B)

In der Festlegungskarte 1 des Landesentwicklungsplans Berlin Brandenburg (LEP B-B) ist der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140ca 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). Im Gestaltungsraum Siedlung ist die Entwicklung von Siedlungsflächen möglich (Ziel 4.5 (Z) Abs.1 Nr. 2). Die Kommunen haben hier große Spielräume zur Binnendifferenzierung.

Nach der Festlegungskarte 2 des LEP B-B liegt das Gelände des Gleisdreiecks zwischen den Städtischen Kernbereichen „Gebiet/ Umfeld Potsdamer Straße“ im Westen, „Gebiet/ Umfeld Potsdamer Platz/ Leipziger Platz“ im Norden und „Gebiet/ Umfeld Mehring-

damm/Hallesches Tor/ Platz der Luftbrücke" im Osten. Das Plangebiet selbst liegt außerhalb eines städtischen Kernbereichs gemäß Plansatz 4.8 (G).

Folgende Grundsätze sind zu beachten.

- Grundsatz 4.1 LEP B-B (Siedlungsentwicklung vorrangig unter Nutzung bisher nicht ausgeschöpfter Entwicklungspotenziale und vorhandener Infrastruktur innerhalb vorhandener Siedlungsgebiete, räumliche Zuordnung und ausgewogene Entwicklung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung)
- Grundsätze 4.8 Abs. 1,3 und 5 sowie 4.9 LEP B-B (Integrationsgebot für großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit Zentren relevantem Sortiment zu den Städtischen Kernbereichen sowie Ausnahmen davon für Einrichtungen zur Nahversorgung bzw. mit nicht zentrenrelevantem Kernsortiment)

Mit der Nachnutzung der innerstädtischen Brache zur Siedlungsentwicklung wird den Grundsätzen aus 4.1 LEP B-B weitgehend entsprochen.

Die Grundsätze 4.8 Abs. 1,3 und 5 und 4.9 LEP B-B müssen hinreichend Berücksichtigung finden. Ggf. geplante großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollten i.S. des Integrationsgebotes in Orientierung auf die Städtischen Kernbereiche vorgesehen werden oder den in den Grundsätzen 4,8 Abs. 5 und 4.9 LEP B-B definierten Ausnahmevoraussetzungen für die Nahversorgung bzw. nicht zentrenrelevante Einzelhandelseinrichtungen entsprechen.

3.1.3 FNP in seiner Funktion als Raumordnungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) hat durch den Status Berlins als Stadtstaat gleichzeitig die Funktion eines Raumordnungsplans und enthält regionalplanerische Festlegungen. Nach der textlichen Darstellung Nr. 1 des FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 28. Januar 2016 (ABl. S. 296), sind die Festlegungen zu städtischen Zentren, Autobahnen und übergeordneten Hauptverkehrsstraßen sowie zu Bahnflächen und Häfen als Ziele der Raumordnung zu beachten.

Der Bebauungsplan berührt die regionalplanerische Festlegung Z 1.3 "Bahnflächen". Sie ist als Ziel der Raumordnung gemäß § 4 Abs. 3 ROG zu beachten. Inhaltlich sind damit die Erhaltung und der Ausbau der Netzstruktur sowie der Bahnflächen verbunden.

3.2 Flächennutzungsplan

Der FNP stellt für das gesamte Stadtgebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen in den Grundzügen dar. Es werden grundsätzlich nur Flächennutzungen mit einer Größe von mehr als 3 ha dargestellt.

Der FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 28. Januar 2016 (ABl. S. 296), stellt für das westliche Plangebiet in symbolischer Breite Bahnfläche dar, das östliche und südliche Plangebiet ist als gemischte Baufläche M2 (GFZ > 1,5) dargestellt.

Das Plangebiet liegt außerhalb der im FNP mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren.

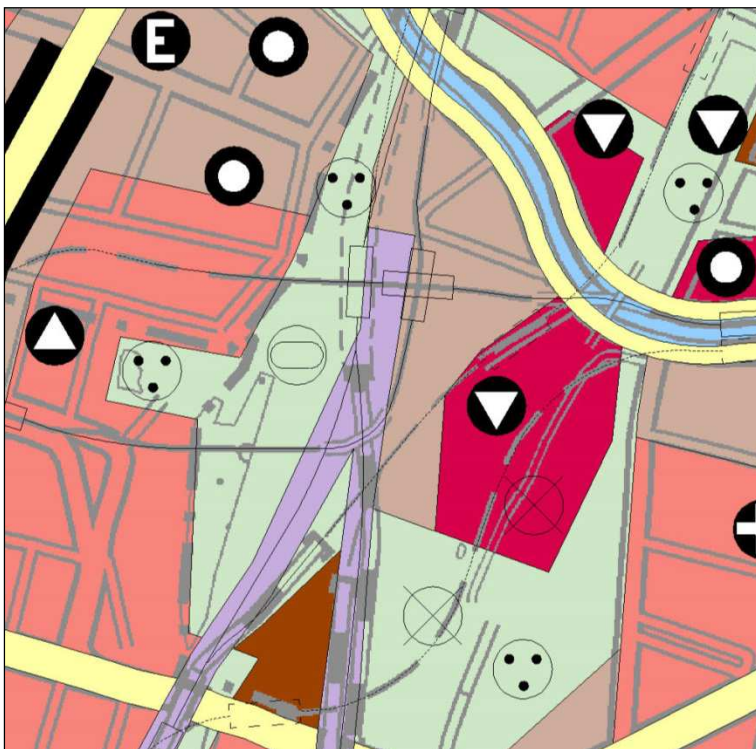


Abbildung 5: Ausschnitt FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015

3.3 Landschaftsprogramm (LaPro) und Landschaftspläne

3.3.1 Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2016 (Amtsblatt für Berlin Nr. 24, Seite 1314) ist ein strategisches, gesamtstädtisches Instrument der Planung, um integrative Umweltvorsorge zu betreiben.

Im Zusammenspiel mit dem Flächennutzungsplan (FNP) stellt das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm eine vor allem auf qualitative Ziele und Anforderungen bezogene Ergänzung und bildet die Grundlage der künftigen Stadtentwicklung. Es beinhaltet Vorgaben, Ziele und Anforderungen, die bei allen weitreichenden räumlichen Planungen und Abwägungsverfahren einzubeziehen sind und ist behördenverbindlich.

Das LaPro besteht aus den vier thematischen Programmplänen:

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

sowie der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption.

Die relevanten Aussagen des Landschaftsprogramms werden im Umweltbericht im Kapitel All.1.2.5 Landschaftsprogramm auf S. 43 dargestellt.

3.3.2 Landschaftspläne

Die relevanten Aussagen zu Landschaftsplänen werden im Umweltbericht im Kapitel All.1.2.6 Landschaftsplan auf S. 46 dargestellt.

3.4 Stadtentwicklungsplanungen

Rechtlich sind Stadtentwicklungspläne Konzepte im Sinne des § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB. In Berlin sind sie im Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch (vgl. § 246 Abs. 4 BauGB) geregelt. Stadtentwicklungsplanung hat grundsätzlich Empfehlungscharakter für alle an der Planung beteiligten Stellen. Stadtentwicklungspläne sind Grundlagen für alle weiteren Planungen

(AGBauGB § 4 Abs. 1).

In Berlin sind folgende Stadtentwicklungspläne zu berücksichtigen:

- StEP Industrie und Gewerbe
- StEP Klima
- StEP Verkehr
- StEP Ver- und Entsorgung (Grundlagen)
- StEP Wohnen
- StEP Zentren 3

3.4.1 StEP Industrie und Gewerbe

Industriebetriebe sind auch für große Städte mit hohem Anteil zentraler Dienstleistungen unverzichtbar. Es ist daher eine wesentliche Aufgabe der Stadtentwicklungs- und Wirtschaftspolitik, für ein angemessenes Flächenangebot für Industrie und Gewerbe zu sorgen.

Vor diesem Hintergrund hat der Berliner Senat schon verschiedene Planungen erarbeitet. 2011 wurden die wichtigsten Planungsgrundlagen, der Stadtentwicklungsplan Gewerbe (StEP Gewerbe) von 1999 sowie das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich in Berlin (EpB) von 2004, aktualisiert, fortgeschrieben und zu einem Planwerk zusammengefasst. Der StEP Industrie und Gewerbe wurde gemeinsam von den Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Umwelt sowie Wirtschaft, Technologie und Forschung erarbeitet und am 25. Januar 2011 vom Berliner Senat beschlossen. Er ist mit anderen Stadtentwicklungsplänen, wie insbesondere dem StEP Verkehr und StEP Zentren abgestimmt.

Gewerbeschwerpunkte

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gehört mit Neukölln und Treptow-Köpenick zum Stadt- raum Süd-Ost. Der Stadtraum weist große Flächenpotenziale auf, die überwiegend im Bezirk Treptow-Köpenick liegen.

Das Plangebiet liegt außerhalb der im StEP Industrie und Gewerbe dargestellten gewerblichen Bauflächen.

Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich

Das Plangebiet liegt auch außerhalb der Flächenkulisse des Entwicklungskonzepts für den produktionsgeprägten Bereich (EpB).

3.4.2 StEP Klima

Der Klimawandel betrifft die Städte in besonderer Weise. Er wirkt sich auf das Bioklima aus und damit auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen. Der StEP Klima, den der Senat von Berlin am 31. Mai 2011 beschlossen hat, ist ein Baustein, um Berlin unter dieser Thematik zukunftsfähig zu machen. Der StEP Klima behandelt die räumlichen und stadtplanerischen Aspekte des Klimas in Berlin. Dabei steht die Anpassung an den Klimawandel im Mittelpunkt, ergänzt durch die Anstrengungen im Klimaschutz.

Eine Darstellung der Ziele des StEP Klima im Abgleich mit den geplanten Festsetzungen im Plangebiet erfolgt im Umweltbericht unter All.1.2.7 „Stadtentwicklungsplan Klima“.

3.4.3 StEP Verkehr 2025

Der vom Berliner Senat am 29. März 2011 beschlossene StEP Verkehr 2025 ist das "Kursbuch der Berliner Verkehrspolitik" und bildet den Rahmen für die konkreten Planungen und Maßnahmen im Verkehrsbereich auf der Ebene der Stadt.

Auf der Basis umfangreicher Analysen und eines ambitionierten Leitbildes für Berlin im Jahr 2040 enthält er einen umfangreichen Zielkatalog und ein strategisch ausgerichtetes und detailliertes Handlungskonzept mit zahlreichen konkreten Maßnahmen.

Der StEP Verkehr verfolgt zwei übergeordnete Zielstellungen:

- 1. Gewährleistung von Mobilität
 - für alle Berlinerinnen und Berliner als Voraussetzung für die Sicherung von Teilhabechancen am öffentlichen Leben,
 - für Wirtschaft und Wirtschaftsverkehr als Grundlage für die weitere Stärkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit sowie der Funktionsfähigkeit von Stadt und Region.
- 2. Umwelt- und stadtverträgliche Gestaltung des Verkehrs, insbesondere im Hinblick auf abnehmende natürliche Ressourcen und die Herausforderungen des Klimawandels.

Ziel: Förderung des Umweltverbundes

Ein wichtiges benanntes Ziel im StEP Verkehr ist die Förderung des Umweltverbundes. Dazu gehört auch, dass bei hoher Nachfrage und entsprechend absehbarer Wirtschaftlichkeit auch Netzergänzungen sinnvoll sind. Ein Bestandteil dieser Netzergänzung ist der Bau der S 21.

Maßnahme: Bau der S 21 (1.+2. BA)

Als fahrgastwirksam und nachfragesteigernd eingeschätzt werden der Bau der S 21 vom Westhafen und Wedding zum Hauptbahnhof (1. Bauabschnitt) und weiter zum Potsdamer Platz (2. Bauabschnitt). Der Neubau dieser Streckenabschnitte ist Bestandteil des Maßnahmenkatalogs bis 2025.

Nr.	Maßnahme	Zeitliche Einordnung der Maßnahme
I 3.6	Strecken und Bahnhöfe für den S-Bahn-Verkehr	
	1.a) Neubau der Strecke Westhafen/Wedding - Hauptbahnhof (S 21) und Neubau der Bahnhöfe Perleberger Brücke und Hauptbahnhof (S 21)	Ab 2011-2016 (Strecke bis Hauptbahnhof)
	1.b) Neubau der Strecke Hauptbahnhof - Potsdamer Platz	Ab 2016 bis Potsdamer Platz

Tabelle 1: Maßnahme Nr. I 3.6: 1. und 2. BA der S 21

Der Bau des 3. Bauabschnitts vom Potsdamer Platz zum Bahnhof Südkreuz, der durch das Plangebiet verläuft, ist keine Maßnahme des aktuellen StEP Verkehr 2025.

Ziel: Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie

Ein weiteres Ziel im StEP Verkehr ist die Umsetzung der Berliner Radverkehrsstrategie. Dazu gehört die Stärkung des Radverkehrs, z.B. durch die Umsetzung einer umfassenden Radverkehrsstrategie sowie die Schließung von Lücken und Erweiterung des stadtweiten

Radverkehrsnetzes (Haupt- und Nebenrouten). Zur Radverkehrsstrategie gehört damit auch die Sicherung des Paketbahnhof wegs Berlin-Leipzig, auch wenn diese Maßnahme nicht konkret benannt wird.

3.4.4 StEP Ver- und Entsorgung (Grundlagen)

Berlin verzeichnet wieder ein Bevölkerungswachstum. Diese Entwicklung, verbunden mit den veränderten klima- und energiepolitischen Zielen Berlins, stellt neue Anforderungen auch an die Ver- und Entsorgungssysteme der Stadt.

Die bisher vorliegenden Grundlagenkarten, die in Zusammenarbeit mit den Ver- und Entsorgungsunternehmen zwischen 2005 und 2007 erarbeitet wurden, umfassen übergeordnete Anlagen, Standorte, Leitungsnetze sowie Versorgungsbereiche für sechs medienbezogene Themenbereiche (Elektroenergie-, Gas- und Wärmeversorgung, Wasserversorgung, Abwasserentsorgung sowie Regenwasserableitung und -behandlung). Ein über die Grundlagenkarten hinausgehender StEP Ver- und Entsorgung existiert bisher nicht. Die wesentlichen medienbezogenen Aussagen aus den Grundlagenkarten sind:

- Elektroenergieversorgung:
 - Elektrokabel (EK, 110 kV) in der Schöneberger Straße und entlang des Tempelhofer Ufer
- Gasversorgung:
 - mit Niederdruck-Gas versorgtes Gebiet (einschließlich Trebbiner Straße, Schöneberger Straße und U-Bahnhof Gleisdreieck)
- Fernwärmeversorgung:
 - Angrenzend findet in Teilbereichen eine Versorgung mit Fernwärme statt
- Wasserversorgung:
 - Keine Wasserversorgungsleitungen o. Ä. in den umliegenden Straßen, nächstgelegene Leitung liegt in der Potsdamer Straße
- Abwasserentsorgung:
 - Mischwasserkanäle in der Trebbiner Straße und Schöneberger Straße
 - Gebiet liegt im Einzugsbereich Mischwasser
- Regenwasserableitung und -behandlung:
 - Mischwasserkanäle in der Trebbiner Straße und Schöneberger Straße
 - Gebiet liegt im Einzugsbereich Mischwasser(-kanalisation)
 - Regenwasserkanal in der Dennewitzstraße und Flottwellstraße

3.4.5 StEP Wohnen 2025

Berlin wächst und steht vor der Herausforderung, der steigenden Wohnungsnachfrage durch zusätzliche Wohnungsangebote zu begegnen und die Mieten sozialverträglich zu halten. Der StEP Wohnen 2025 benennt die stadtentwicklungs- und wohnungspolitischen Leitlinien und Ziele sowie Strategien und Handlungsfelder für die Neubau- und Bestandsentwicklung bis 2025. Er bildet damit den Rahmen für die darauf aufbauenden Maßnahmen und Instrumente. An ihm orientiert sich die mittel- und langfristige Programmplanung der Wohnungspolitik und er ist gleichzeitig Orientierungsrahmen für die Bauleitplanungen.

Für den Zeithorizont des StEP Wohnen 2012 bis 2025 sind ausgehend von der Bevölkerungsprognose nach Abzug des gegenwärtig vorhandenen und aktivierbaren Wohnungsleer-

standspotenzials rund 137.000 neue Wohnungen (WE) erforderlich (rund 10.000 WE pro Jahr), um den erwarteten Zusatzbedarf an Wohnraum zu befriedigen.

In der zum StEP Wohnen gehörenden Karte "Große Wohnungsneubaustandorte" sind 24 Neubaubereiche dargestellt. Das Plangebiet liegt innerhalb des Neubaubereichs Nr. 8 Gleisdreieck mit insgesamt 2.400 Wohneinheiten, die kurz- bis mittelfristig auf nicht landeseigenen Flächen realisiert werden können. Diese 2.400 Wohneinheiten am Wohnungsneubaustandort Gleisdreieck verteilen sich auf neun Einzelstandorte:

Einzelstandort	Anzahl Wohneinheiten
Möckernkiez	420 WE
Flottwellstraße Nord	140 WE
Flottwellstraße Mitte	270 WE
Flottwellstraße Süd	160 WE
östlich Bautzener Straße	220 WE
Dudenstraße 80	190 WE
Hallesches Ufer 60	680 WE
Obentrautstraße 1/21	150 WE
Kreuzbergstraße 39	170 WE

Tabelle 2: Wohnungsneubaustandort Gleisdreieck, Einzelstandorte

Der StEP Wohnen sieht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140ca keinen Wohnungsneubau vor.

3.4.6 StEP Zentren 3

Lebendige Zentren und funktionierende Nahversorgungsstrukturen sind für die wachsende Stadt von großer Bedeutung. Der Einzelhandel bildet eine wesentliche Leitfunktion, denn er gibt starke Impulse auf die Besucherfrequenz und Einzugsbereiche der Zentren. Aufgabe des Stadtentwicklungsplans Zentren (StEP Zentren) ist es, die historisch gewachsene polyzentrale Struktur Berlins weiterzuentwickeln und neue (großflächige) Einzelhandelsvorhaben zentrenverträglich in das Stadtgebiet zu integrieren. Neben dem StEP Zentren beinhaltet das Berliner Fachmarktkonzept ergänzende stadtplanerische Handlungsbedarfe, insbesondere für Möbelhäuser sowie Bau- und Gartenmärkte.

Der StEP Zentren und das Fachmarktkonzept formulieren Empfehlungen und Vorgaben, die bei städtebaulichen Planungen zu berücksichtigen sind. Im Flächennutzungsplan werden die Zentren als Einzelhandelskonzentrationen räumlich verortet und sind maßgeblich für die Aufstellung von Bebauungsplänen.

Der Stadtentwicklungsplan Zentren 3 aus dem Jahr 2011 wird derzeit aktualisiert.

Die vorrangigen stadtentwicklungsplanerischen Ziele, die mit dem StEP Zentren 3 verfolgt werden, sind die

- Erhaltung und Stärkung der städtischen Zentren,
- Sicherung einer flächendeckenden und wohnungsnahen Grundversorgung im gesamten Stadtgebiet sowie
- stadt- und zentrenverträgliche Integration großflächiger Einzelhandelseinrichtungen.

Die Steuerung im Sinne des Stadtentwicklungsplans Zentren 3 erfolgt über ein dreistufiges System von Zielen, Leitlinien und Steuerungsgrundsätzen. Die Ziele beschreiben die über-

geordneten Intentionen, die Leitlinien verdeutlichen, wie die Ziele umgesetzt werden sollen und die Steuerungsgrundsätze konkretisieren diese Umsetzung.

3.4.6.1 Ziele

Folgende Ziele werden definiert:

- Berlin als Metropole stärken
- Polyzentralität sichern und entwickeln
- Funktionsmischung in den Zentren stärken
- Quantitäten steuern, um Qualitäten zu steigern
- Nahversorgung sichern
- Großflächige Einzelhandelseinrichtungen stadtverträglich integrieren

3.4.6.2 Leitlinien

Die Leitlinien stellen heraus, dass die Ausstrahlung Berlins als Einkaufsstandort weiter zu profilieren ist. Dabei ist der Tourismus ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, der für die Entwicklung der Berliner Zentren genutzt werden soll. In diesem Zusammenhang gilt es besonders, die Multifunktionalität in den Zentren zu erhalten und zu stärken. Hier sind die Synergien zwischen Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur-, Freizeit- und Verwaltungseinrichtungen zu ermöglichen.

3.4.6.3 Zentrenkonzept

Ein hierarchisch gegliedertes, polyzentrales Zentralsystem bildet die Grundlage des StEP Zentren 3. In der Karte "Zentrenkonzept - Zentrenhierarchie" (Abb. 3) werden die städtischen Zentren Berlins verortet. Das Plangebiet liegt außerhalb dieser Zentren. Die räumlich am nächsten gelegenen Zentren sind:

- Zentrumsbereich mit den Kernen Potsdamer-/ Leipziger Platz, Friedrichstraße und Alexanderplatz.
- Ortsteilzentrum Potsdamer Straße

3.4.6.4 Steckbrief Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Auch dem Steckbrief Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg - Zentren und Fachmarkttagglomerationen (Begleitdokument zum StEP Zentren 3) ist zu entnehmen, dass das Plangebiet außerhalb der verorteten Zentren liegt.

3.4.6.5 Umsetzung

Die erfolgreiche Umsetzung der Ziele und Leitlinien des StEP Zentren 3 bedarf einer Konkretisierung auf Ebene der Bezirke, z.B. durch Einzelhandels- und Zentrenkonzepte (s. AI.3.7.1 Einzelhandels- und Zentrenkonzept Friedrichshain-Kreuzberg, S. 27).

Die verbindliche Bauleitplanung, insbesondere die Aufstellung von Bebauungsplänen für unbeplante Innenbereiche, ist der Weg zur Steuerung des Einzelhandels sowie zur Sicherung und Stärkung städtebaulich wünschenswerter Zentrenstrukturen. Darüber hinaus ist es wichtig, den Ausschluss von nahversorgungs- und zentrenrelevantem Einzelhandel in Baugebieten außerhalb der Zentren zu prüfen, Einzelhandel in Gewerbegebieten auszuschließen und die zentrenrelevanten Randsortimente bei großflächigen Einzelhandelsbetrieben mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten an Standorten außerhalb der Zentren konsequent zu begrenzen.

3.5 Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen

3.5.1 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. Das vom Berliner Senat beschlossene Planwerk Innenstadt sieht eine nachhaltige Stadtentwicklung vor, 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 Urbane Mitte eine Bebauung vor, die im nördlichen Bereich sehr dicht ist und nach Süden aufgelockerter in einzelne Baublöcke übergeht. Bei den dargestellten Baukörpern handelt es sich um Gebäudechiffren, die beispielhaft sind und aufgrund der Dynamik von Planungsprozessen ggf. modifiziert werden können. In einem der im Planwerk formulierten Schwerpunkträume liegt das Baufeld nicht.



Abbildung 6: Ausschnitt Planwerk Innere Stadt Berlin 2010

3.5.2 Fachmarktkonzept Berlin

Das Fachmarktkonzept stellt eine Vertiefung des StEP Zentren 3 dar. Dabei wird mit dem Fokus auf den großflächigen Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten (insbesondere Möbel-, Bau- und Gartenmarktsortimente) eine Analyse der Angebots- und Nachfragesituation in Berlin sowie ergänzend im Berliner Umland durchgeführt. Zur Umsetzung stadtplanerischer Belange und unter Berücksichtigung unternehmerischer Aspekte werden Entwicklungsperspektiven für Fachmarktplanungen untersucht und aufgezeigt. Schließlich

werden unter Berücksichtigung bestehender Rahmenbedingungen, wie insbesondere der Ziele und Grundsätze des Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg, des StEP Industrie und Gewerbe sowie des StEP Verkehr vertiefende Grundsätze für die künftige Steuerung des Einzelhandels in Berlin formuliert, die bei der Planung und Bewertung von Fachmarktvorhaben und -standorten anzuwenden sind.

Für den Standort Urbane Mitte wurde als Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfs ein Nutzungskonzept für die Sockelgeschosse (s. A III.3.1.1.4 Einzelhandel) entwickelt. Darin werden die Vorgaben aus dem Fachmarktkonzept Berlin berücksichtigt.

3.5.3 AV Einzelhandel 2014

Am 23. Juni 2014 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen für das Land Berlin (AV Einzelhandel) erlassen. Die Ausführungsvorschriften enthalten Vorgaben zur Bauleitplanung für großflächige Einzelhandelseinrichtungen sowie zur Beurteilung von Einzelvorhaben. Sie sollen als Planungs- und Entscheidungshilfen bei der Ansiedlung, Erweiterung und Umnutzung dienen und berücksichtigen die hierzu ergangene Rechtsprechung. Sie sind ausschließlich auf städtebauliche und landesplanerische Aspekte, insbesondere auf die Erhaltung und Entwicklung der städtischen Zentren (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB) sowie die Sicherung einer wohnortnahen Versorgung (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 a BauGB) ausgerichtet und verfolgen nicht das Ziel, auf den Wettbewerb der unterschiedlichen Unternehmen und Betriebsformen des Handels Einfluss zu nehmen.

Die AV Einzelhandel 2014 basiert auf den Zielen und Inhalten des StEP Zentren 3 und des Fachmarktkonzeptes Berlin.

Die Berliner Sortimentsliste enthält die Einstufung der zentrenrelevanten Sortimente (vergleiche Anhang I der AV Einzelhandel). Die Einteilung der Sortimentsgruppen erfolgt entsprechend der „Klassifikation der Wirtschaftszweige“ (Ausgabe 2003) des Statistischen Bundesamtes.

Für den Standort Urbane Mitte wurde als Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplan-Entwurfs ein Nutzungskonzept für die Sockelgeschosse (s. III.3.1.1.4 Einzelhandel) entwickelt. Darin werden die Vorgaben aus der AV Einzelhandel berücksichtigt.

3.5.4 Lärmaktionsplan 2013-2018

Berlin hat auf Grund des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetzes - BImSchG ("Lärmaktionspläne" - Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie) im Jahr 2008 einen ersten gesamtstädtischen Lärmaktionsplan aufgestellt. Dieser Plan wird mit dem Lärmaktionsplan 2013-2018 fortgeschrieben, der am 6. Januar 2015 vom Senat von Berlin beschlossen wurde. Mit dem Aktionsplan werden Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen durch Verkehrslärm im Ballungsraum Berlin vorgestellt.

Für die Abschnitte der U-Bahnlinien 1 und 2, die als Hochbahnviadukte ausgebaut sind, wurden bei Streckensanierungen in den letzten Jahren entsprechende bauliche Maßnahmen durchgeführt, wie die Entdröhnung von Brückenfahrbahnen durch hochelastische Lagerung der Schienen oder die Ausstattung des Schotteroberbaus mit Unterschottermatten. Des Weiteren wurden zur Reduzierung der Kurvengeräusche Befeuchtungs- bzw. Schienenkopfschmieranlagen an folgenden Stellen im Netz eingebaut: U1 Hochbahn am Schlesischen Tor, U1 Hochbahn am Kottbusser Tor, U1 Hochbahn westlich der Prinzenstraße.

Damit wurden im Plangebiet schon erste Lärminderungsmaßnahmen im Bereich der Hochbahnen ergriffen.

3.5.5 Luftreinhalteplan 2011-2017

Der Senat hat den Luftreinhalteplan 2011-2017 am 18. Juni 2013 beschlossen. Aufbauend auf umfangreichen Analysen der Ursachen der hohen Luftbelastungen enthält der Luftreinhalteplan 2011-2017 zusätzliche Maßnahmen, um die Luftqualität weiter zu verbessern und den Zeitraum und das Ausmaß der Überschreitung der Grenzwerte so weit wie möglich zu reduzieren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen die Handlungsfelder Stadtplanung, Verkehr, Wärmeversorgung, Baustellen, Industrie und Gewerbe. Eine Verschärfung der Fahrzeugkriterien für die Umweltzone oder eine Ausdehnung der Umweltzone auf das ganze Stadtgebiet Berlin ist nicht vorgesehen.

Zur Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffe im Plangebiet wurde ein Luftschadstoffgutachten¹ verfasst. Es wurde gutachterlich geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Plangebiet sowie im Umfeld des Plangebiets eingehalten werden. Um die lufthygienischen Auswirkungen abzuschätzen, die durch das Vorhaben entstehen, wurde die Betrachtung für den Bestand als auch den Planfall durchgeführt (s. AIII.3.11.1 Luftschadstoffgutachten).

3.6 Bereichsentwicklungsplanung

In der räumlichen Bereichsentwicklungsplanung Friedrichshain-Kreuzberg 2005 (BEP 2005), in der von der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin am 10.07.2007 beschlossenen Fassung (Drucksache DS – 0064 – 1 / III), sind die Entwicklungsziele für das gesamte Gleisdreieck bereits einbezogen. Das nördliche Plangebiet des VI-140ca ist als Kerngebiet dargestellt, das südliche Plangebiet als Mischgebiet. Somit entsprechen die Festsetzungen des Bebauungsplanes den Zielen der Bereichsentwicklungsplanung.

3.7 Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen

3.7.1 Einzelhandels- und Zentrenkonzept Friedrichshain-Kreuzberg

Durch das Instrument bezirklicher Zentren- und Einzelhandelskonzepte sollen die Zentren weiter gestärkt und die Nahversorgung in allen Bereichen der Stadt sichergestellt werden. In den Konzepten werden die Art und der Umfang von Einzelhandelsstandorten und damit die Zulassung von Einzelhandelsbetrieben stadtverträglich geregelt. Somit untersetzen sie auch den StEP Zentren 3.

Ziel der bezirklichen Konzepte ist es festzustellen, wo zur Belebung der Zentren oder zur besseren Versorgung der Anwohner in der näheren Umgebung weitere Einzelhandelsbetriebe aus städtebaulicher Sicht erwünscht sind. Die bezirklichen Zentrenkonzepte definieren somit die zentralen Versorgungsbereiche. Zugleich wird festgelegt, dass die unkontrollierte Ansiedlung und Ausweitung von Verkaufsstätten außerhalb dieser Versorgungsbereiche, wenn sie zur Verödung von Geschäftsstraßen und letztlich zu längeren Einkaufswegen der Kunden beitragen, mit den Instrumenten des Planungsrechts unterbunden werden sollen.

Das Plangebiet liegt außerhalb zentraler Versorgungsbereiche gemäß des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes Friedrichshain-Kreuzberg 2012. Das bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept wird zurzeit überarbeitet.

¹ Luftschadstoffgutachten, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, Stand 31.03.2017

3.8 Angrenzende festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne

Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140 wurde bis einschließlich Behördenbeteiligung Ende 2007 durchgeführt. Im Juni 2010 wurde der Bebauungsplan dann durch einen Teilungsbeschluss des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg in die Teilbebauungspläne VI-140a-i geteilt.

Der Bebauungsplan VI-140ca ist von weiteren Teilbebauungsplänen des Bebauungsplans VI-140 umgeben, die sich alle parallel im Aufstellungsverfahren befinden:

Im Osten: Bebauungsplan VI-140cb "Ehemaliger Postbahnhof"

Im Süden und Westen: Bebauungsplan VI-140a "Park am Gleisdreieck"

Im Norden: Bebauungsplan VI-140b "Parkhaus am Gleisdreieck"

3.8.1 Bebauungsplan VI-140cb "Ehemaliger Postbahnhof"

Gemäß Bebauungsplan VI-140 soll für dieses Plangebiet ein Kerngebiet mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,5 festgesetzt werden.

Nach dem Teilungsbeschluss 2010 wurde der Bebauungsplan VI-140c nicht weitergeführt.

Am 20.05.2015 wurde dieser Teilbebauungsplan erneut geteilt, um das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca "Urbane Mitte" weiterzuführen. Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cb "Ehemaliger Postbahnhof" ruht weiterhin.

3.8.2 Bebauungsplan VI-140a "Park am Gleisdreieck"

Der Geltungsbereich des Bauungsplans VI-140a umfasst im Wesentlichen die Flächen des Parks am Gleisdreieck sowie die diese Fläche durchlaufenden Bahnflächen in Tief-, Plan- und Hochlage. Ziel des Bebauungsplans VI-140a ist es, die Ausgleichsflächen des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes, der ICE Strecke Berlin-Hannover sowie eines Teils der Baufelder am Gleisdreieck auf dem Park am Gleisdreieck planungsrechtlich zu sichern. Die laut Verträgen nachzuweisenden Flächen werden als Öffentliche Parkanlage größtenteils auch mit der Zweckbestimmung Spielplätze und als Maßnahmenfläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB festgesetzt. Der Bebauungsplan sichert Kleingärten als private Grünflächen. Die Bahnflächen, die das Gebiet in Plan-, Hoch- und Tieflage kreuzen, werden als Bahnflächen nachrichtlich übernommen. Hierzu gehört auch die Vorhaltetrasse der geplanten S-Bahnlinie S 21.

3.8.3 Bebauungsplan VI-140b "Parkhaus am Gleisdreieck"

Gemäß Bebauungsplan soll für dieses Plangebiet ein Sondergebiet "Parken" mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 2,0 festgesetzt werden. Das Plangebiet beinhaltet insbesondere das schon realisierte Parkhaus Gleisdreieck.

Nach dem Teilungsbeschluss 2010 wurde der Bebauungsplan VI-140b nicht weitergeführt.

Wie schon unter AI.2.1.4 „Parkhaus Gleisdreieck“ erläutert, soll das Parkhaus teilweise zurückgebaut und durch Wohnungsbau ersetzt werden. Die Baugenehmigungen wurden erteilt.

3.9 Fachplanung / Planfeststellungen

In § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) wird die Rechtswirkung der Planfeststellung geregelt. Darin heißt es: "Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind

andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt."

Die Planungshoheit für planfestgestellte Flächen liegt nicht beim Bezirk, sondern bei den Planfeststellungsbehörden. Für die Bahnflächen (Fernbahn und S-Bahn) ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) und für die U-Bahnflächen SenUVK IV E. Die planfestgestellten Flächen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

3.9.1 Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin

Die westlich des Plangebiets verlaufende Nord-Süd-Fernbahn mit dazugehörigen betriebsnotwendigen Flächen ist Bestandteil der Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin, die am 12. September 1995 beschlossen wurde.

Nach bisherigem Kenntnisstand gehören zu den planfestgestellten Flächen:

- die Zu- und Abfahrt zum im Westpark liegenden Rettungsplatz Mitte (6 m Breite)
- der Rettungsplatz Süd mit der von der Luckenwalder Straße kommenden Zu- und Abfahrt (6 m Breite)
- die im Nordwesten an den Bahntunnel anschließenden unterirdischen Bauwerke (Regenpumpwerk und Stromversorgungsanlagen)
- der Weg entlang der Bahnanlagen

Die Planfeststellungsunterlagen liegen nicht vor.

3.9.2 Bahnrechtlich gewidmete Flächen

Das Areal um den Bahnhof Gleisdreieck wurde seit 1880 für Güterbahnhöfe genutzt und war seit diesem Zeitpunkt Bahnfläche. Nach der Teilung Berlins verloren die meisten Flächen diese Bedeutung und fielen allmählich brach. Nach der Wiedervereinigung wurde das Areal als großes Flächenpotenzial für die Stadtentwicklung interessant. 1997 wurde ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Gleisdreieck erarbeitet. Das Konzept schlug mehrere Teilgebiete des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor. Die verbleibenden Flächen sollten als Ausgleich für diesen Eingriff zu einem Stadtpark entwickelt werden.

In diesem Zusammenhang wurden die gewidmeten Bahnflächen im Areal Gleisdreieck auf Antrag der damaligen Vivico Real Estate GmbH, vertreten durch die DB Services Immobilien GmbH, einer Entbehrlichkeitsprüfung unterzogen. Im Ergebnis wurden mit Freistellungsbescheid des EBA vom 09.07.2008 umfangreich Flächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Betriebsnotwendige Flächen sind weiterhin als Bahnflächen gewidmet und unterliegen der Fachplanung.

Neben den oben erläuterten planfestgestellten Flächen sind im Plangebiet folgende Flächen bahnrechtlich gewidmet:

- das Tunnelbauwerk für die S 1, S 2, S 25
- der Flächenkorridor für die geplante S 21

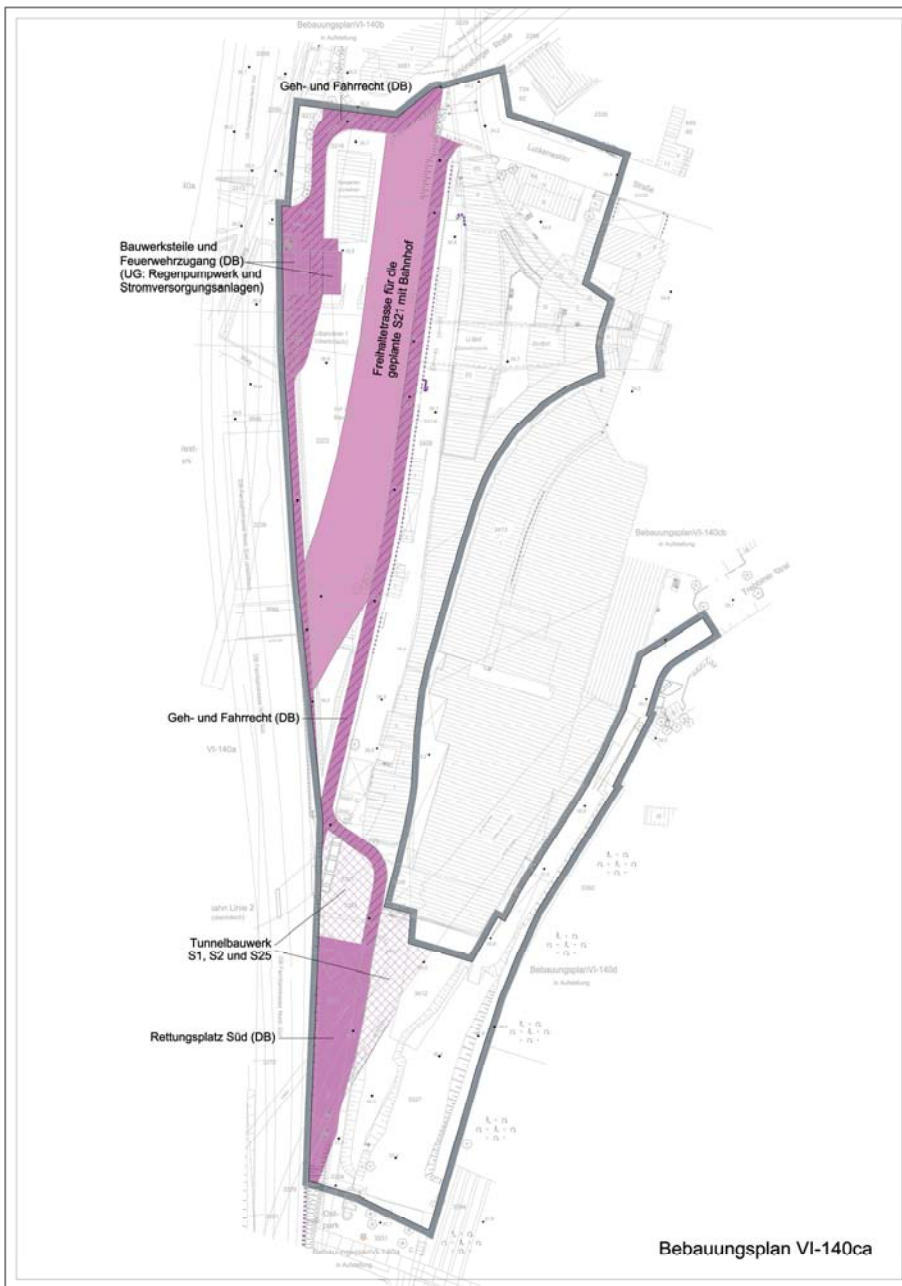


Abbildung 7: Betriebszweck der gewidmeten Bahnflächen

3.9.3 Nutzung bahnrechtlich gewidmeter Flächen

Zur Nutzung der bahnrechtlich gewidmeten Flächen für bahnbetriebsfremde Zwecke gibt es zwei Möglichkeiten: Freistellung von Bahnbetriebszwecken oder Nachweis der Konfliktfreiheit mit der Zweckbestimmung der Bahn.

3.9.3.1 Freistellung

Für bahnrechtlich gewidmete Flächen besteht so lange ein öffentlich-rechtlicher Planungs- und Nutzungsvorbehalt, bis das Eisenbahn-Bundesamt durch einen Verwaltungsakt feststellt, dass das Grundstück von Bahnbetriebszwecken freigestellt wird. Diese Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG beseitigt die Rechtswirkungen der Widmung als Bahnfläche. Die freigestellten Grundstücke unterfallen dann wieder ohne fachplanungsrechtliche Einschränkung dem Bauplanungsrecht, d.h. die Kommune erlangt die Planungshoheit über die Flächen zurück.

3.9.3.2 Nachweis der Konfliktfreiheit

Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen stehen kommunalen Planungen immer offen, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwider laufen, die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird. Darüber muss Einigkeit mit dem Eisenbahnbundesamt erzielt werden.

3.9.4 Geplante Bahnstrecke S 21 mit neuem Hochbahnhof

Im Plangebiet liegt ein Abschnitt des Freihaltekorridors für die geplante S 21, die als zweite Nord-Süd-Strecke der Berliner S-Bahn im inneren Stadtgebiet dienen soll. Die S 21 soll u.a. zur besseren Anbindung des Berliner Hauptbahnhofs dienen.

Die Herstellung ist in vier Bauabschnitten vorgesehen:

- 1. BA: Nordring - Hauptbahnhof
- 2. BA: Hauptbahnhof - Potsdamer Platz
- 3. BA: Potsdamer Platz - Yorckstraße
- 4. BA: Yorckstraße - Südring

Der 1. BA befindet sich in Realisierung, die übrigen BA in unterschiedlichen Stufen der Planung.

Der Streckenabschnitt der S 21, der im Plangebiet liegt, ist Bestandteil des 3. BA. Die S 21 wird von Norden kommend auf einer neuen Brücke den Landwehrkanal sowie das Parkhaus Gleisdreieck überqueren und dann im Plangebiet den U-Bahnhof Gleisdreieck erreichen. Dort ist ein Umsteigebahnhof vorgesehen mit einem Übergang zur U1 und U2. Von dieser neuen Station soll die S 21 den Tunnelmund des Tunnels Nord-Süd-Fernbahn über- und das Viadukt der U-Bahn unterqueren.

Die Zuständigkeiten für den Bau der S 21 stellen sich so dar, dass das Land Berlin (vertreten durch SenUVK) die S 21 bei der Deutschen Bahn bestellt. Die Deutsche Bahn ist Bauherr und Antragsteller für die Planfeststellung beim Eisenbahnbundesamt.

In Hinblick auf eine geplante Über- und Unterlagerung der S 21 mit anderen Nutzungen im Plangebiet ist eine enge Abstimmung zwischen der Deutschen Bahn und dem Entwicklungsträger erforderlich. Der Entwicklungsträger will als Vorleistung auch das Sockelbauwerk des späteren S-Bahnhofs errichten. Alle Belange der S 21 sind zu berücksichtigen, die spätere Baubarkeit ist zu sichern.

Der erste Planungsschritt für den Bau des 3. BA ist die Vorplanung. Seit Anfang 2017 wird von der Deutschen Bahn die Aufgabenstellung für die Vergabe der Vorplanung formuliert. Die Deutsche Bahn geht von folgendem Zeitplan aus:

Grober Terminplan für die Planung des 3. BA der S 21:

Bis 04/2017:	Entwurf für die Aufgabenstellung
Bis 07/2017:	Abstimmung der Aufgabenstellung
07-08/2017:	Ausschreibung und Vergabe
Bis Ende 2018:	Vorplanung (LP 1+2, Dauer 1,5 Jahre) - Brückenarten, Bahnhof, technische Ausführungsmöglichkeiten, Trassierung, Entwicklung einer Vorzugsvariante usw. Die Vorplanung kann in enger Abstimmung mit den Planern der Urbanen Mitte erfolgen, so dass während dieser Phase eine Machbarkeit und die technische Umsetzung entwickelt und belegt werden kann.
2019	Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Berlin für die Entwurfsplanung
2019 - x	Entwurfsplanung als Grundlage für die Planfeststellung Danach Planfeststellungsverfahren (Dauer ca. 2 Jahre)

Ziel ist, die für die Festsetzung des Bebauungsplans relevanten Inhalte so schnell wie möglich verbindlich abzustimmen. Zunächst hat die Deutsche Bahn keine Möglichkeit gesehen, ohne abgeschlossene Vorplanung für die Trasse der S 21 im 3. BA eine verbindliche Zustimmung für die geplante bauliche Verzahnung der Neubauten der Urbanen Mitte und der S 21 zu geben. Derzeit wird über eine reduzierte Aufgabenstellung der Vorplanung nur für das Plangebiet der Urbanen Mitte verhandelt, die nur zum Inhalt hat, was für eine Zustimmung der Deutschen Bahn zum Projekt Urbane Mitte erforderlich ist. Mit dieser reduzierten und abgestimmten Aufgabenstellung der Vorplanung will der Entwicklungsträger ein von der Deutschen Bahn anerkanntes Ingenieurbüro beauftragen, um die zeitliche Abhängigkeit von den Planungsschritten der Deutschen Bahn aufzulösen. Der Entwicklungsträger strebt an, noch in 2017 eine Zustimmung der Deutschen Bahn zum Projekt Urbane Mitte zu erlangen.

Bestätigt die DB die Kompatibilität der Planung für die Urbane Mitte mit der Planung und Umsetzungsmöglichkeit für die S 21, wird eine vorzeitige Zustimmung des EBA (vor Planfeststellungsbeschluss) zur Nutzungsüberlagerung mit den bahnrechtlich gewidmeten Flächen angestrebt.

Auf einem Abstimmungstermin am 22.06.2016 hat das EBA klargestellt, dass für die Festsetzung des Bebauungsplans außerdem eine Plangenehmigung des Bahnhofs (einfachere Variante der Planfeststellung) durch das EBA erforderlich ist. Der Entwicklungsträger wird dazu in Abstimmung mit SenUVK und der Deutschen Bahn die Antragsunterlagen erstellen. Die DB stellt dann beim EBA mit diesen Unterlagen den Antrag auf Plangenehmigung.

Im Rahmen der Wettbewerbsvorbereitung wurden im Auftrag des Grundstückseigentümers eine Trassierung und ein Entwurf für den S-Bahnhof beauftragt. Diese Planung ist Grundlage für den Bebauungsplan bis eine neue verbindliche Planung der DB vorliegt.

3.9.5 U-Bahntrassen und Bahnhof Gleisdreieck

Beim Bau 1912-13 der im Plangebiet verlaufenden U-Bahnstrecken gab es zwar das Verfahren der Planfeststellung noch nicht, trotzdem ist heute von einer faktischen Widmung der betriebsnotwendigen Flächen nach dem Preußischen Kleinbahngesetz auszugehen. Die rechtliche Wirkung entspricht einer Planfeststellung.

Das Bauwerk des U-Bahnhofs Gleisdreieck bestehend aus Viadukten, Hochbahnhof und Gleichrichterwerk wird heute vollständig von der BVG genutzt. Eigentümer der Flächen und

baulichen Anlage ist zurzeit die Entwicklungsgesellschaft Urbane Mitte. Alle von der BVG genutzten Flächen sind angemietet.

Der Entwicklungsträger möchte insbesondere die Flächen in den Viadukten in Zukunft selber nutzen, sofern der U-Bahnbetrieb dadurch nicht beeinträchtigt wird. Dazu wurden Abstimmungen mit der BVG geführt. Im Ergebnis sollen die nicht betriebsnotwendigen Flächen im Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck stufenweise leer gezogen werden. Nach derzeitiger Planung sollen spätestens bis zum 31.12.2021 die nicht benötigten Flächen geräumt sein.

3.9.5.1 Faktisch planfestgestellte Flächen

Die an diesem Standort für die BVG unmittelbar betriebsnotwendigen Flächen sind wie planfestgestellte Flächen anzusehen. Zur Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurde der Umfang der betriebsnotwendigen Flächen von der BVG ermittelt. Die Flächen sind in Plänen mit Stand 16.03.2017 durch die BVG für die einzelnen Ebenen des U-Bahnhofsbauwerks dargestellt worden. Das Ergebnis muss noch mit der Planfeststellungsbehörde SenUVK IV E abgestimmt und von ihr bestätigt werden. Das Ergebnis soll dann im Anhang zur Begründung dargestellt werden.

Noch nicht abschließend geklärt ist, inwieweit bzw. in welchem Umfang Geh- oder Fahrrechte für die Zuwegung der betriebsnotwendigen Flächen sowie für deren Instandhaltung und die des Baukörpers „Gleisdreieck“ notwendig sind und ob sie auch als planfestgestellt gelten.

Die Flächen werden in der Planzeichnung entsprechend als nachrichtliche Übernahme mit der Bezeichnung Bahnanlage dargestellt. Eine Nutzung zu anderen Zwecken ist nicht zulässig bzw. Bedarf der Zustimmung durch die BVG und SenUVK IV E.

Grundsätzliche Zustimmung zum Bebauungsplan durch die BVG

Die BVG stimmt dem Bebauungsplan VI-140ca Urbane Mitte mit Schreiben vom 15.05.2017 unter folgenden Voraussetzungen zu:

- Absicherung der betriebsnotwendigen Flächen mit erstrangigen beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten zu Gunsten der BVG
- Dingliche Verpflichtung des Grundstückseigentümers zur Duldung von Immissionen, ausgehend von den Bahnanlagen und -einrichtungen
- 4 m Abstandsfläche zum Viadukt
 - Die Flächen dienen zukünftigen Instandhaltungs-, Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen hinsichtlich der betriebsnotwendigen Flächen
 - Einhaltung eines Mindestabstands von 4 m zum vorhandenen Baukörper (Bahnviadukt)
 - Freihaltung dieser Abstandsflächen (Arbeitsflächen) von Bebauungen und Bepflanzungen.
 - Festsetzung im Bebauungsplan
- Immissionsschutzmaßnahmen
 - Verantwortung für und Finanzierung von Immissionsschutzmaßnahmen liegt beim Grundstückseigentümer
 - Festsetzung im Bebauungsplan
- Zuwegung zu den betriebsnotwendigen Flächen und den Arbeitsflächen
 - Absicherung der Zuwegung zu den betriebsnotwendigen Flächen und den Arbeitsflächen zur Durchführung von Instandhaltungs-, Instandsetzungs- und Erneuerungs-

maßnahmen zugunsten der BVG mittels dinglicher Geh- und Fahrrechte im Grundbuch

- die BVG und der Grundstückseigentümer befinden sich dazu noch in Abstimmung

▪ Planfestgestellte Flächen

- Aufnahme der planfestgestellten Flächen in den Bebauungsplan

Die Voraussetzungen können zum einen im Bebauungsplan gesichert werden, zum anderen im städtebaulichen Vertrag oder in bilateralen Verträgen.

Im Bebauungsplan soll folgendes festgesetzt werden:

Forderung BVG	Abstimmungsstand zwischen Entwicklungsträger und BVG	Festsetzung im Bebauungsplan	Anmerkung
4 m Abstand zum Viadukt	geklärt		Es ist zu klären, ob dieser 4 m Streifen als planfestgestellte Fläche anzusehen ist
- frei von Bebauung	geklärt	Die Fläche im 4m Abstand zum Viadukt liegt außerhalb der überbaubaren Flächen; gemäß TF 4.1 sind auch im MK 8 auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig.	
- frei von Bepflanzung	geklärt	Es fehlt die Rechtsgrundlage für eine Festsetzung	Regelung im städtebaulichen Vertrag
Schallschutzmaßnahmen	geklärt	Textliche Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen (TF 8.3)	
- Kosten trägt der Eigentümer	geklärt	Die Kostenübernahme kann im Bebauungsplan nicht geregelt werden.	Regelung im städtebaulichen Vertrag
Geh- und Fahrrechte	Grundsätzliche Einigkeit, konkreter Flächenumfang in Abstimmung	Zeichnerische und textliche Festsetzung von Flächen, die mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der BVG zu belasten sind	
Planfestgestellte Flächen	Grundsätzliche Einigkeit, konkreter Flächenumfang in Abstimmung	Nachrichtliche Übernahme	

Tabelle 3: Für die Zustimmung der BVG erforderliche Regelungen im Bebauungsplan

Zusätzliche Bahnhofszugänge

SenUVK IV hält es für sinnvoll, dass der U-Bahnhof Gleisdreieck zwei zusätzliche Ausgänge in Richtung Westen erhält, einen im Norden und einen im Süden des Bahnhofs. Die Lage der neuen Zugänge ist geklärt und in die Planung eingeflossen.

Denkmalschutz

Zu beachten ist auch, dass der gesamte Baukörper vom U-Bahnhof Gleisdreieck unter Denkmalschutz steht, s. unter 2.7 Denkmalschutz das Kapitel 2.7.2 U-Bahnhof Gleisdreieck und Umformerwerk.

4. Entwicklung der Planungsüberlegungen (planerische Vorgesichte)

Nach der starken Zerstörung in den Jahren 1944/45 wurden die Bahnanlagen des Gleisdreiecks provisorisch wiederhergestellt und befanden sich in den Folgejahren jedoch durch die Teilung Berlins bedingt in einem politischen Vakuum. In diesem Zeitraum von etwa 40 Jahren fielen die Flächen allmählich brach, auch weil sie für großflächige Autobahn- und Straßentrassen vorgesehen waren. Die Ränder wurden intensiv gewerblich genutzt, wie das Yorckdreieck und entlang der Möckernstraße und Flottwellstraße. Im Kern war die Fläche sich selbst überlassen. Die Bahnflächen und -anlagen wurden zunehmend von Pflanzen- und Tierarten besiedelt. Es entwickelte sich im Laufe der Jahre eine urbane Brache. Durch die Wiedervereinigung rückte die zentrale Lage des Gleisdreiecks in Hinblick auf die Gesamtstadt wieder in den Vordergrund. Dies bewirkte ein allgemein zunehmendes Interesse an der Fläche.

Große Teile wurden 1993 durch die Einrichtungen der Baulogistik für den Potsdamer/ Leipziger Platz und den Fernbahn- und Straßentunnel ökologisch zerstört.

Im Jahr 1994 erfolgte ein Notenwechsel zwischen dem Land Berlin, dem Bundeseisenbahnvermögen und der Deutsche Bahn AG. Darin stellte das Bundeseisenbahnvermögen dem Land Berlin in Aussicht, Teilflächen von insgesamt 16 ha Größe auf dem Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof zum Zweck der Herstellung einer Parkanlage, durch die Eingriffe in Natur und Landschaft am Potsdamer/Leipziger Platz kompensiert werden sollten, zu übereignen.

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

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg fasste bereits 1994 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140 und führte das Verfahren bis einschließlich der Trägerbeteiligung durch. Im Rahmen dieser Beteiligung erhob die Deutsche 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, so dass das Verfahren nicht weiter geführt werden konnte.

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

Auf Grundlage des Verhandlungsergebnisses wurde 2005 ein städtebaulicher Rahmenvertrag zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH, der Haupteigentümerin der Grundstücke, über die weitere städtebauliche Nutzung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Im Rahmenvertrag werden die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung des Gleisdreiecks für einzelne Baufelder formuliert, so auch für das Baufeld Urbane Mitte (s. AI.4.1.1 Nutzungs- und Entwicklungsziele aus dem Rahmenvertrag).

Basierend auf den o.g. vertraglichen Regelungen wurde das Bebauungsplanverfahren VI-140 im Jahr 2006 mit einem Änderungsbeschluss weitergeführt und bis einschließlich der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Absatz 2 BauGB Ende 2007 durchgeführt.

Die Entwidmung der nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Flächen erfolgte im Jahr 2008. Nach vorgeschalteter Entbehrlichkeitsprüfung wurden diese Flächen per Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

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

Der Beschluss zur Teilung des Bebauungsplans VI-140c in die B-Pläne VI-140ca und VI-140cb sowie die Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca wurde am 20.05.2015 gefasst.

4.1 Teilbebauungsplan VI-140ca

Der Teilbebauungsplan VI-140ca umfasst die "Urbane Mitte", die vor allem westlich des U-Bahnhofes Gleisdreieck neu entstehen soll.

4.1.1 Nutzungs- und Entwicklungsziele aus dem Rahmenvertrag

Zu den Nutzungs- und Entwicklungszielen wurden im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 folgende Aussagen getroffen:

Urbane Mitte (excl. Flächen der DB AG und des Landes Berlin)

Baufeldgröße:	Bruttobauland: ca. 43.000 qm (zusätzlich DP AG ca. 30.000 qm, Land Berlin 3.000 qm) / Nettobauland: ca. 34.000 qm
Art und Maß der Nutzung:	MK GFZ: 3,5
Städtebauliche Prinzipien:	Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Ergänzung des Bestandes durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte.
Erschließungsstruktur:	Anschluss an das öffentliche Straßennetz in der Verlängerung der Schöneberger- und Luckenwalder Straße sowie der Trebbiner Straße. Haupterschließung des südlichen Baufeldes entlang der unterirdischen Trasse der S 1. Ringschluss mit Erschließung südlich der Postpakethallen sowie Ringschluss zur Erschließung des südlichen Rettungsplatzes. Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Fernbahntrasse.

4.1.2 Entwicklung des städtebaulichen Konzepts

Das Baufeld Urbane Mitte wurde von der CA Immo Deutschland GmbH (früher Vivico Real Estate GmbH) an die Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG verkauft. Die neue Eigentümerin der Flächen führte in Zusammenarbeit mit den zuständigen Senatsverwaltungen und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein öffentliches Entwicklungsverfahren als gemeinsames Werkstattverfahren zu den inhaltlichen Zielen auf der Fläche durch. Hieran waren Vertreter aus dem Bezirk, Nachbarn und Fachexperten sowie Bürgerinnen und Bürger involviert. Nach dem Werkstattverfahren fand auf Grundlage der formulierten Ziele ein städtebaulicher Wettbewerb statt, dessen Ergebnis die Grundlage für die Bebauungsplanung darstellt.

4.1.2.1 Werkstattverfahren

Im Vorfeld des eigentlichen 6-monatigen Werkstattverfahrens fanden intensive Gespräche zwischen der Eigentümerin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg statt. Die Eigentümerin hat Vorgehen und Ergebnisse im Werkstattverfahren mehrfach im Ausschuss für Stadtentwicklung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg vorgestellt und diskutiert. Die Ausschussmitglieder haben das Werkstattverfahren begleitet und waren stets zu allen Gesprächen und zu allen Terminen über die Flächen eingeladen.

In den politischen Gesprächen mit dem Bezirk wurde vereinbart, dass im Werkstattverfahren die öffentlichen Runden der Bürgervorstellungen im Vordergrund stehen sollen. Ziel des Werkstattverfahrens war eine gemeinsame Diskussion mit Allen zur angestrebten Entwicklung des Standortes. Das gesamte Verfahren wurde von Beginn an transparent im Internet dargestellt.

In den sechs Gesprächsrunden des Werkstattverfahrens - jeweils drei Expertendialoge und drei Bürgerbeteiligungen - wurden Interessen, Meinungen und Erkenntnisse gesammelt. Die Runden wurden von einem Berliner Stadtplanerbüro moderiert. Die Erkenntnisse der jeweiligen Werkstattgespräche bildeten dann die Grundlage für die nächsten Stufen des Verfahrens. Ergebnis des Werkstattverfahrens ist ein aus Plänen und Texten bestehendes Konsenskonzept. Das Konzept gibt wesentliche Inhalte über Nutzungen, Erschließungen und Höhenentwicklungen auf dem Grundstück wieder als gemeinsamer Konsens unter allen Beteiligten.

In dieser ersten Phase des Entwicklungsverfahrens wurden die wesentlichen inhaltlichen Themen als Grundlage bzw. inhaltliche Aufgabenstellung für den städtebaulich-architektonischen Wettbewerb erarbeitet.

4.1.2.2 Städtebaulicher-architektonischer Wettbewerb

Mit dem Konsenskonzept wurde das Werkstattverfahren abgeschlossen und die inhaltliche Grundlage für die Auslobung des städtebaulichen-architektonischen Wettbewerbs geschaffen.

Insgesamt 25 internationale tätige Architektur- und Stadtplanungsbüros wurden eingeladen, für den Standort Urbane Mitte zukunftsfähige städtebaulich-architektonische Konzepte zu entwickeln. 22 Arbeiten wurden eingereicht.

Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Die Teilnehmer sollten dabei den im Konsenskonzept formulierten Rahmen in eine städtebauliche Figur überführen, die als Masterplan ein lebendiges und zukünftig flexibles Quartier mit einem vielfältigen Nutzungsmix schafft. Dabei waren auch architektonische und technische Aspekte, wie die städtebauliche Einfügung oder die Anmutung und Wirkung der zukünftigen Baukörper und Räume sowie alle Bahn-Themen zu berücksichtigen.

An der ersten Phase (01.07.-13.08.2015) nahmen insgesamt 22 Büros teil. Im Anschluss an die Bearbeitungsphase wurden die Entwürfe insbesondere auf ihre grundsätzliche Realisierbarkeit überprüft. Eine Jury beurteilte im Anschluss alle Arbeiten und wählte sieben Entwürfe für die zweite Phase. In der zweiten Phase wurden die Entwürfe weiter ausgearbeitet. Im Rahmen der zweiten Jurysitzung am 20.11.2015 wurden die Sieger des Wettbewerbs bestimmt.

Gleichberechtigte 1. Preisträger waren die Architekturbüros Ortner & Ortner Baukunst sowie COBE Berlin. Sie wurden mit einer Überarbeitung ihrer Entwürfe beauftragt, die Anfang Februar 2016 abgeschlossen wurde.

Für die frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3,4 (1) BauGB stellten beide Entwürfe die Grundlagen für die Bebauungsplanung dar. Nach den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3,4 (1) BauGB wurde die Entscheidung für den städtebaulichen Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst als Masterplan getroffen.

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

Zum Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und in folgendem Umweltbericht dargestellt.

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).

1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca hat eine Größe von 45.470 m² und liegt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, zwischen Park am Gleisdreieck und Deutsches Technikmuseum. Auf der östlichen Seite wird das Plangebiet begrenzt durch das Gebäude des ehemaligen Postbahnhofs.

Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein neues Quartier mit Kerngebietscharakter am Park am Gleisdreieck zu schaffen. Darüber hinaus sichert der Bebauungsplan den geplanten Umsteigebahnhof der S 21 am Bahnhof Gleisdreieck, den Radfernweg Berlin-Leipzig, die für den Bahnbetrieb erforderlichen Rettungswege und -flächen sowie die Parkeingänge in den Park am Gleisdreieck und die Verbindung zwischen Ost- und Westpark.

Der Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ sieht die Festsetzung von neun Kerngebieten vor (MK 1-9). Westlich der Hochbahn bis in den Süden des Plangebietes erstreckt sich der Neubaubereich. In diesem Bereich sollen sieben Türme auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Hochbahnhof entstehen. Die Türme wechseln in ihren Höhen und in ihrer trapezförmigen Ausrichtung. Westlich der Hochbahn werden fünf Türme festgesetzt. Dabei handelt es sich um ein 52 m hohes (Gebäudeoberkante in Meter über Gelände), ein 62 m hohes und ein 65 m hohes Hochhaus sowie um zwei 90 m hohe Hochhäuser. Im südlichen Teil des Plangebietes wird mit dem Turm 6 ein 49 m hohes Hochhaus planungsrechtlich ermöglicht. Der Turm 7 erreicht eine Höhe von 25 m und stellt damit kein Hochhaus dar. Das Kerngebiet MK 8 wird aus dem U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck und die im Dreieck angeordneten Viaduktbögen gebildet auf denen die Gleisanlagen verlaufen und der Kreuzungsbahnhof angeordnet ist. Das Kerngebiet MK 8 wird aus Bahn betriebsnotwendigen Flächen gebildet und nachrichtlich übernommen. Im Kerngebiet MK 9 soll ein Lückenschluss an der Luckenwalder Straße durch ein 22 m hohes Gebäude ermöglicht werden. Die Höhe entspricht der angrenzenden Bebauung. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Die gewidmeten Bahnflächen werden gesichert.

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

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

1.2.1 Bundesnaturschutzgesetz

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. Ein Ausgleich ist nach § 1a Abs. 3 BauGB nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Daher wird das bestehende Planungsrecht, das für das Plangebiet durch § 34, § 35 und § 30 BauGB bestimmt wird, zunächst ermittelt. Im Rahmen der Umweltprüfung wird die Eingriffsregelung abgearbeitet und Maßnahmen zur Vermeidung und Ausgleich von Eingriffen festgesetzt (vgl. Kap. All.2.5).

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 bei der obersten Naturschutzbehörde die Zusicherung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 bzw. Befreiung nach § 67 BNatSchG einzuholen. Die artenschutzrechtlichen Belange unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung. Im Rahmen der Umweltprüfung erfolgt eine faunistische Erfassung und die Prüfung, ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG berührt sind und wie diese überwunden werden können (vgl. Kap. I 2.4.3).

1.2.2 Bundes-Immissionsschutzgesetz und Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin mit den entsprechenden Richtlinien und Verwaltungsvorschriften

Zweck des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und des Landes-Immissionsschutzgesetzes (LImSchG) ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen (§ 1 BImSchG).

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

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

Der Lärmaktionsplan 2008 bereitet Maßnahmen vor, die durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung nach den jeweiligen 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 sowohl rahmensetzend für die gesamtstädtische Ebene als auch konkretisierend für 12 ausgewählte Konzeptgebiete und 8 ausgewählte Konzeptstrecken. Die Konzepte gelten auch mit der Lärmaktionsplanung 2013-2018 (bis auf wenige Ausnahmen) weiter. Das Plangebiet ist nicht Teil eines Konzeptgebietes. Es liegt auch kein sog. Hot Spot im Gebiet. Östlich des Plangebietes beginnt am Halleschen Ufer das Konzeptgebiet Mehringdamm. Für das Hallesche Ufer, das direkt durch eine Verkehrszunahme auf den Zubringerstraßen zum Plangebiet betroffen sein könnte, sind aber keine Maßnahmen dargestellt.

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

Durch die Planung wird es zu einer Erhöhung des Ziel- und Quellverkehrs kommen. Im Rahmen der Umweltprüfung werden die Umweltauswirkungen durch ein schalltechnisches

Fachgutachten untersucht und die Erheblichkeit der Auswirkungen durch den zusätzlichen Verkehr eingeschätzt (vgl. Kap. All.2.4.2).

Für die Abschnitte der U-Bahnlinien 1 und 2, die als Hochbahnviadukte ausgebaut sind, wurden bei Streckensanierungen in den letzten Jahren entsprechende bauliche Maßnahmen durchgeführt wie die Entdröhnung von Brückenfahrbahnen durch hochelastische Lagerung der Schienen oder die Ausstattung des Schotteroberbaus mit Unterschottermatten.

Der Senat hat den **Luftreinhalteplan 2011-2017** am 18. Juni 2013 beschlossen. Aufbauend auf umfangreichen Analysen der Ursachen der hohen Luftbelastungen enthält der Luftreinhalteplan 2011-2017 zusätzliche Maßnahmen, um die Luftqualität weiter zu verbessern und den Zeitraum und das Ausmaß der Überschreitung der Grenzwerte so weit wie möglich zu reduzieren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen die Handlungsfelder Stadtplanung, Verkehr, Wärmeversorgung, Baustellen, Industrie und Gewerbe. Eine Verschärfung der Fahrzeugkriterien für die Umweltzone oder eine Ausdehnung der Umweltzone auf das ganze Stadtgebiet Berlin ist nicht vorgesehen.

Zur Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffe im Plangebiet wurde ein Luftschadstoffgutachten erarbeitet (All.2.4.6).

1.2.3 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.

Die Planung sieht die Entwicklung auf bereits überformten Standorten vor. Das Plangebiet ist seit mindestens einem Jahrhundert gewerblich genutzt. Den Zielen des Bundes-Bodenschutzgesetzes wird somit insofern entsprochen, da hier bereits überformte Böden überplant werden. Die geplante Versiegelung, die planungsrechtlich ermöglicht wird, ist allerdings maximal und entspricht daher nicht dem Ziel des Bundes-Bodenschutzgesetzes von einem schonenden Umgang mit Boden.

Das Plangebiet wird im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin (BBK) unter den Nummern 10120, 304 und 390 geführt. Die flurstücksbezogene Zuordnung (Gemarkung Kreuzberg, Flur 6) ergibt sich folgendermaßen:

Flurstücke 3312, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319 Teilflächen von BBK-Nr. 390

Flurstücke 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3328 Teilflächen von BBK 390

Flurstücke 3411, 3412 Teilflächen von BBK-Nr. 390

Flurstück 3327 Teilfläche von BBK-Nr. 304

Flurstück 3409 entspricht Gesamtfläche von BBK-Nr. 10120

Das Plangebiet wurde im Rahmen einer gutachterlichen Altlastenbewertung (Landplus GmbH 2014) untersucht. Es wurde nur eine lokale Bodenverunreinigung mit einer Fläche von 250 m² im Süden des Plangebietes festgestellt. Hier ist vermutlich durch den Eintrag von Teerölen eine begrenzte PAK Verunreinigung des Bodens entstanden. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht nicht. In der Nähe befindet sich eine weitere Fläche mit einer erhöhten PAK-Belastung. Aus gutachterlicher Sicht steht einer Austragung des Altlastenver-

dachts nichts entgegen, wenn die vorhandenen belasteten Böden fachgerecht entsorgt werden (Landplus 2014).

Aus den durchgeführten Bodenuntersuchungen lässt sich jedoch schließen, dass im Zuge von Baumaßnahmen mit Bodenaushub ein abfallrechtlicher Handlungsbedarf entsteht. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil des Bodens nicht wiedereingebaut werden kann und entsprechend ordnungsgemäß entsorgt werden muss. Für alle Bereiche, in denen Boden eingebracht werden soll gilt, dass nur Boden verwendet werden darf, dessen Schadstoffkonzentrationen niedriger sind als die Z 1.1-Werte laut LAGA-Richtlinie über die Wiederverwertung von mineralischen Abfällen. Die Eignung der Materialien ist mit einem Zertifikat nachzuweisen. Dies gilt auch für den Fall, dass bei der Baumaßnahme anfallender Bodenaushub (wieder-) eingebracht werden soll (§ 7 BBodSchG, § 12 BBodSchV, § 12 BlnBodSchG).

Sofern während der Baumaßnahmen bisher nicht bekannte Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, sind die Arbeiten entsprechend § 6 Abs. 3 des Berliner Bodenschutzgesetzes (BlnBodSchG) zu unterbrechen und es ist umgehend das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, Sachgebiet Bodenschutz/Altlasten zu informieren.

1.2.4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG)

Zweck des Wasserhaushaltsgesetzes ist es, die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern. Das Gesetz gilt für oberirdische Gewässer, Küstengewässer und Grundwasser. 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 sowie der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt unterbleiben, so dass damit insgesamt eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet wird. Dabei sind insbesondere mögliche Verlagerungen von nachteiligen Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes zu berücksichtigen; Es ist ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt, unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klimaschutzes zu gewährleisten.

Das Plangebiet liegt nicht in einem Wasserschutzgebiet.

Oberirdische Gewässer sind von den Planungen indirekt betroffen, wenn das anfallende Niederschlagswasser in den Kanal geleitet wird und somit die Vorflut belastet.

Auswirkungen auf das Grundwasser sind gegenwärtig nicht zu erwarten.

1.2.5 Landschaftsprogramm (LaPro)

Das Landschaftsprogramm Berlin stellt übergeordnet die Belange von Natur und Landschaft jeweils schutzgutbezogen dar. Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm sind jeweils eigenständige Planungen. Eine Integration der Inhalte des Landschaftsprogramms in den behördenverbindlichen Flächennutzungsplan wurde nur bedingt vorgenommen. Es wurde jedoch ein Bezug zwischen den Plänen hergestellt. Die Entwicklungsziele bzw. Maßnahmen des Landschaftsprogramms basieren im Wesentlichen auf der vorhandenen Nutzung. Dort, wo der Flächennutzungsplan neue Nutzungen vorsieht, benennt das Landschaftsprogramm die auf die neuen Nutzungen bezogenen Entwicklungsziele bzw. Maßnahmen. Eine ergänzende Fußnote im LaPro besagt dazu: „Bei Nutzungsänderungen gemäß Flächennutzungsplan gelten die Maßnahmen für die neue Nutzung. Die Notwendigkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Sicherung der Naturhaushaltsfunktion ist zu prüfen.“

Das LaPro gliedert sich in vier aufeinander abgestimmte Programmpläne, die Auskunft über die Dringlichkeit der langfristig zu erfüllenden landschaftsplanerischen sowie -pflegerischen Aufgaben geben. Folgende Anforderungen an Nutzungen sehen die Programmpläne vor:

1.2.5.1 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 Regenwasserversickerung und die Förderung emissionsarmer Heizsysteme. Stadtbäume sind zu erhalten bzw. neu zu pflanzen, die bioklimatische Situation und die Durchlüftung ist zu verbessern. Klimawirksame Grün- und Freiflächen sowie Strukturen sind zu erhalten, zu vernetzen bzw. neu zu schaffen. Die Rückstrahlung (Albedo) ist zu erhöhen.

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

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

Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier. Nur 845 m² verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Zusätzlich zu den 845 m² werden 1.100 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Es werden 8 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr geringe Anteile klimawirksamer Strukturen geschaffen. Eine Regenwasserversickerung ist aufgrund der vollständigen Versiegelung und der Unterbauung des ansonsten autofreien Quartiers nicht möglich.

1.2.5.2 Teilplan Biotop- und Artenschutz

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

Das Plangebiet ist im Programmplan Biotop- und Artenschutz als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen eingestuft. In diesen werden insbesondere der Erhalt der durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägten, außerordentlich hohen biotischen Vielfalt, Schutz, Pflege und Wiederherstellung von natur- und kulturgeprägten Landschaftselementen, die Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna, die Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung sowie die Entwicklung des gebietstypischen Baumbestands gefördert. Die Pflege sollte in Grün- und Parkanlagen intensiviert werden.

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

Als Ziel wird die Entwicklung/ Sicherung der Biotopvernetzungsfunktion auf bestehenden und künftigen Siedlungsflächen formuliert.

Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier. Nur 845 m² verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Zusätzlich zu den 845 m² werden 1.100 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Es werden 8 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wird auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering sein.

1.2.5.3 Teilplan Landschaftsbild

Im Programmplan Landschaftsbild werden Entwicklungsräume entsprechend ihrer unterschiedlichen siedlungs- und landschaftsprägenden Merkmale dargestellt. Ziel ist der Erhalt und die Entwicklung des Erscheinungsbildes der Stadtlandschaft, u. a. der Erhalt der markanten Landschaftselemente und der naturräumlichen Gliederung.

Das Plangebiet liegt innerhalb des städtischen Übergangsbereichs mit Mischnutzungen, in dem u.a. charakteristische Stadtbildbereiche sowie markante Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung erhalten und entwickelt sowie ortstypische Gestaltelemente berücksichtigt werden sollen. Eine Quartiersbildung soll durch die Entwicklung raumbildender Strukturen und Leitbaumarten erfolgen. Der Grünanteil auf Infrastrukturflächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen) soll entwickelt werden. 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.

Als übergeordnete Strukturelemente sind Landschafts- oder siedlungsraumtypische Grün-/Freiflächen und Vegetationsbestände zu benennen.

Die genannten Ziele werden durch die Planung nicht berücksichtigt. Durch die Planung wird der U-Bahnhof Gleisdreieck als markantes Landschaftselement sowohl durch die geplante S 21 als auch durch die Hochhäuser optisch in den Hintergrund treten. Aufgrund der geplanten Tiefgarage sowie der vielfältigen Anforderungen Dritter zu Rettungswegen und –flächen werden überwiegend städtische und steinerne Plätze angelegt. Leitbaumarten und prägende Grünstrukturen werden daher nicht Gegenstand der Planung sein.

1.2.5.4 Teilplan Erholung und Freiraumnutzung

Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung stellt das Plangebiet als sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren dar. Freiflächen und Erholungspotenziale, Konzepte für die Erholungsnutzung, kleine, quartiersbezogene Grün- und Freiflächen und Wegeverbindungen sind zu entwickeln sowie Schutzpflanzungen bei angrenzenden Wohn- und Erholungsnutzungen sowie Dach- und Fassadenbegrünung an öffentlichen Gebäuden sind zu schaffen. Baumpflanzungen sind auf geeigneten Flächen durchzuführen.

Die genannten Ziele werden durch die Planung weitestgehend berücksichtigt. Die Entwurfsplanung zeigt quartiersbezogene Plätze in verschiedenen Dimensionen und Qualitäten auf. Ziel ist die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität. Eine landschaftsbezogene Erholungsnutzung ist nicht geplant. Diese wird durch den unmittelbar angrenzenden Park am Gleisdreieck abgedeckt. Der Eingang in den Westpark wird gesichert. Der Weg zwischen Ost- und Westpark, der zugleich einen Abschnitt des Radfernweges Berlin-Leipzig bildet, wird in einem verbesserten Verlauf gesichert.

1.2.5.5 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.

Die Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption stellt die Grundelemente des Berliner Freiraumsystems dar. Hierzu gehört neben dem „grünen Achsenkreuz“ auch der „innere“ und „äußere“ Parkring. Das Plangebiet ist als prioritäre Fläche / Maßnahme für Ausgleichspotenziale dargestellt.

Gemäß der geplanten Entwicklung am Gleisdreieck stellt das Plangebiet ein Baufeld dar, das baulich entwickelt wird. Ein Konflikt mit der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption ist daher nicht gegeben.

1.2.5.6 Biotopverbund

Der noch im Programmplan Biotop- und Artenschutz dargestellte Biotopverbund wurde anlässlich der Novelle des Bundesnaturschutzgesetz 2002 und der Aufnahme in das Berliner Naturschutzgesetz 2006 in § 2a (§ 3) vollständig überarbeitet. Das Ergebnis liegt in Form von Arbeitskarten seit 2009 vor. Gesetzliches Ziel des Biotopverbundes ist die Bewahrung, Wiederherstellung und Entwicklung funktionsfähiger, ökologischer Wechselbeziehungen in der Landschaft auf mindestens 10 Prozent der Landesfläche. Der Biotopverbund soll den genetischen Austausch zwischen den in Berlin vorkommenden Populationen, Tierwanderungen sowie natürliche Ausbreitungs- und Wiederbesiedlungsprozesse gewährleisten. Aufgrund der speziellen städtischen Bedingungen in Berlin wurde als methodischer Ansatz zur Prüfung geeigneter Flächen für den Biotopverbund ein eigenes Zielartenkonzept entwickelt. Zielarten sind Tier- und Pflanzenarten, die in besonderem Maße auf räumliche und funktionale Verknüpfungen angewiesen sind und von deren Schutz weitere Arten profitieren können.

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

Das Plangebiet hat Bedeutung als potentielltes Kerngebiet für zwei Zielarten. Aufgrund einer nahezu vollständigen Versiegelung ist aber davon auszugehen, dass das Plangebiet keine Bedeutung für den Biotopverbund einnehmen wird.

1.2.6 Landschaftsplan

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



Abbildung 8: Landschaftsplan VI-L-1a „Anhalter Bahnhof, Teilbereich Gleisdreieck“

Wesentliche Grundzüge der späteren Parkplanung, wie sie durch den Park am Gleisdreieck umgesetzt wurden, sind in diesem Planwerk erstmalig als Ziele dargestellt: Der Schutz und der Erhalt des Wäldchens sowie anderer wertvoller Gehölzbereiche, die Verortung der intensiv genutzten Bereiche etc. Für das Plangebiet werden überwiegend keine weiteren Zielaussagen getroffen. In den S-Bahn-Bögen ist im Landschaftsplan eine gewerbliche Nutzung vorgesehen.

1.2.7 Stadtentwicklungsplan Klima

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

widmet sich den räumlichen und stadtplanerischen Aspekten des Klimas in Berlin. Ziel des StEP Klima ist es:

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

Das Plangebiet ist den Bereichen zugeordnet, die im Bestand tags und nachts noch nicht bioklimatisch belastet sind. Es grenzen aber Gebiete an, die bereits stark belastet sind und für die eine weitere Steigerung der Belastung erwartet wird. Das Plangebiet zählt zu keinem Gebiet mit prioritären Handlungsbedarf. Die Stadtbäume in diesem Siedlungsraum zu dem das Plangebiet zählt, sind als potentiell empfindlich gegenüber Niederschlagswasserrückgang im Sommer dargestellt. Potenziale zur Entsiegelung unbebauter Flächen sollten ausgenutzt werden.

Der StEP Klima stellt das Plangebiet außerdem als Siedlungsraum mit einem hohen Versiegelungsgrad dar. Versiegelte Flächen tragen dazu bei, dass Niederschlagswasser nicht mehr versickern kann und die Grundwasserbelastung und Stoffkonzentration in den angrenzenden Flächen steigt, da bei punktueller Versickerung des Niederschlags weniger Nähr- und Schadstoffe im Boden gefiltert werden können. Darüber hinaus verhindern versiegelte Flächen die Verdunstung aus Boden und Vegetation und die mit ihr verbundene bioklimatische Abkühlung.

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

Den Zielen des StEP Klima wird weitgehend nicht entsprochen. Es werden in nur sehr geringem Umfang klimawirksame Strukturen geschaffen. Hierzu gehören 1.955 m² Vegetationsflächen und 15% der Dächer, die extensiv zu begrünen sind. Damit trägt das Gebiet künftig zur weiteren Überwärmung der Berliner Innenstadt bei. Es werden ggf. weitere Flächen an die Mischwasserkanalisation angeschlossen, die überlaufanfällig ist und daher zur Belastung der Vorflut beiträgt.

1.2.8 Denkmalschutzgesetz

Im Geltungsbereich befindet sich mit dem Hochbahnhof U-Bahnhof Gleisdreieck und dem Umformerwerk sowie der Hoch- und Untergrundbahn Denkmale gemäß § 10 i.V.m. § 11 Abs. 2 Gesetz zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln). Direkt angrenzend an das Plangebiet befinden sich mit dem Paketbahnhof, dem Kühlhaus an der Luckenwalder Straße 3, dem Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs und der Königlichen Eisenbahn-Direktion am Schöneberger Ufer weitere Baudenkmale (vgl. Kap. AI.2.7).

Für den beplanten Bereich nennt das aktuelle öffentliche Verzeichnis der Denkmale in Berlin (Denkmalliste Berlin, Stand 15. Mai 2001, ABI. Nr. 29 vom 14.06.2001, und in der jeweils fortgeschriebenen Fassung, Stand 14.01.2011) derzeit keine 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.

Das unter 1.2.8 genannte archäologische Verdachtsgebiet gilt nur für den B-Plan VI-140. Der hier vorliegende Bebauungsplanentwurf VI-140ca berührt keine bodendenkmalpflegerischen Belange.

In dem ausgewiesenen Gebiet befinden sich keine bekannten archäologischen Fundstellen.

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Untersuchungsrahmen

Der Untersuchungsgegenstand ist der Bebauungsplan VI-140ca 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 Plangebiet angrenzenden Nutzungen mit ihren spezifischen Empfindlichkeiten und die örtlichen Gegebenheiten.

Die Untersuchungsräume für die Schutzgüter Boden sowie Wasser erstrecken sich auf das Plangebiet selbst. Auf das Schutzgut Boden werden durch die Wirkfaktoren der Planung und die örtlichen Gegebenheiten keine über das Plangebiet hinausgehenden Auswirkungen verursacht. Auf das Schutzgut Wasser sind überwiegend auch keine Auswirkungen außerhalb des Plangebietes zu erwarten. Ausnahme bildet eine eventuelle Belastung der Vorflut im Falle der Ableitung des Niederschlagswassers.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Klima/Luft umfasst neben dem Plangebiet die angrenzenden empfindlichen bestehenden Nutzungen sowie die Hauptverkehrsstrassen, da hier Auswirkungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen möglich sind.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt beschränkt sich auf das Plangebiet sowie die unmittelbar angrenzenden Flächen des Westparks und den Ausläufern des Wäldchens am Technikmuseum. Das Plangebiet ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades und der bereits freigeräumten Flächen als Lebensraum von geringem Wert. Ausnahmen bilden wahrscheinlich Gebäudebrüter und ggf. auch Fledermäuse für die die Viadukte einen Lebensraum darstellen könnten.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild berücksichtigt die Sichtbeziehungen, die im Rahmen des Konsenskonzeptes für die Urbane Mitte als besonders bedeutsam herausgestellt wurden: Kirche am Dennewitzplatz, Sichtachse Schöneberger Straße sowie die identitätsstiftenden Bauwerke der U-Bahn, das Technikmuseum und der Potsdamer Platz. Auch die gegenüberliegende Bebauung an der Flottwellstraße wird als neue sensible Wohnnutzung in die Betrachtung einbezogen. Der Westpark wird als direkt angrenzender Parkteil in den Untersuchungsraum einbezogen. Die Linie ist gepunktet dargestellt, da die geplanten Hochhäuser weithin sichtbar sein werden und die Auswirkungen auf die Stadtgestalt im Rahmen der Umweltprüfung insgesamt untersucht werden sollen.

Der Untersuchungsraum für die Schutzgüter Kulturgüter und sonstige Sachgüter umfasst die Hochbahn, den Bahnhof Gleisdreieck, den Paketbahnhof und das Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs, die Baudenkmale sind und im Sinne des Umgebungsschutzes vor Beeinträchtigungen zu schützen sind.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung umfassen neben dem Plangebiet die angrenzenden empfindlichen bestehenden und geplanten Nutzungen, da hier Auswirkungen durch Schallemissionen möglich sind. Der Untersuchungsraum umfasst auch den direkt angrenzenden nördlichen Teil des Westparks sowie den nördlichsten Teil des Ostparks, da hier Auswirkungen auf den Park untersucht werden sollen.

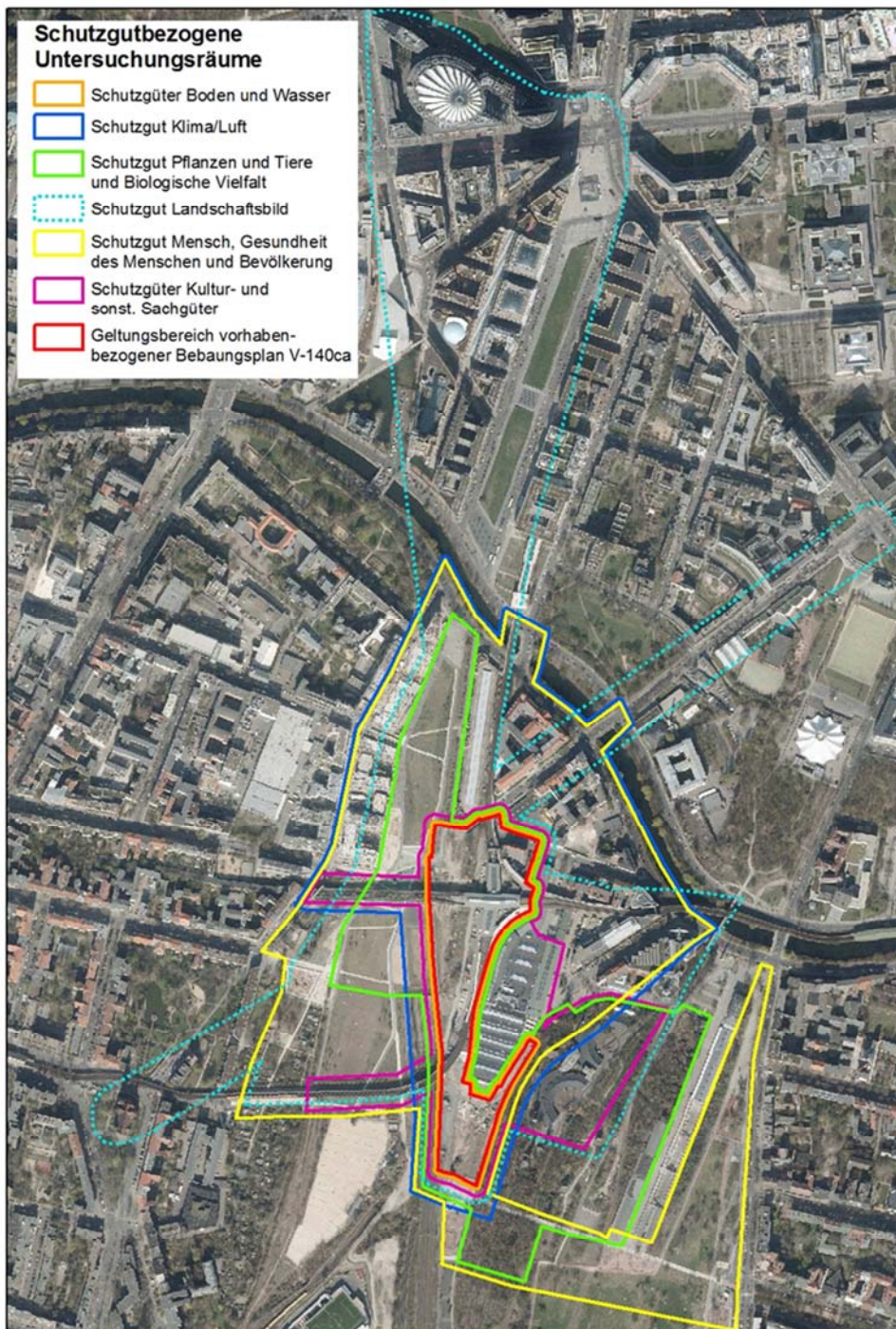


Abbildung 9: Schutzgutbezogene Untersuchungsräume Umweltprüfung

2.2 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich beeinflusst werden (einschließlich Artenschutzprüfung, Biotopschutz, Wald)

Zeitlicher Ausgangspunkt für die Betrachtung der Umweltauswirkungen ist der Zustand zum Zeitpunkt der Einleitung des Bebauungsplans im Jahr 2015. Im Folgenden werden die Schutzgüter mit ihren Bestandsmerkmalen und Empfindlichkeiten dargestellt.

2.2.1 Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung

2.2.1.1 Bestand

Lärmemissionen

Das Plangebiet selbst ist nicht durch Verkehrslärm von der Straße belastet. Im Verlauf des Schöneberger Ufers werden Werte über 75 dB(A) (Tag-Abend-Nacht-Index) erreicht. An der Straßenrandbebauung im Einmündungsbereich an der Luckenwalder Straße und Schöneberger Straße werden Werte von 70-75 dB(A) erreicht. Die Vorbelastung der Straßen, die zukünftig die geplante Bebauung erschließen werden, ist im Bestand sehr hoch.

Im Plangebiet selbst ist die U-Bahn, die in Hochlage verläuft, die Hauptlärmquelle. Es werden 60-65 dB(A) (Strategische Lärmkarte L_Den (Tag-Abend-Nacht-Index)) im gesamten Plangebiet erreicht. Im nördlichen Teil liegen sogar Werte von 65-70 dB(A) vor. Das Plangebiet ist sehr stark durch Lärm belastet.

Angrenzend an das Plangebiet befinden sich mit dem Parkhaus am Gleisdreieck und der sog. STATION weitere Lärmquellen (Gewerbelärm). Das Parkhaus mit 1.500 Parkplätzen wird auch zur Nachtzeit genutzt. Aufgrund offener Fassaden und offenem Parkdeck wird Anlagenlärm indiziert. Die STATION im ehemaligen Paketbahnhof wird als Veranstaltungslocation genutzt. Neben dem Veranstaltungslärm selbst entstehen Geräuscheinwirkungen durch Liefer- und Ladeverkehr auf dem Grundstück.

Erholungsfunktion

Die Fläche hat im Bestand keine Bedeutung für die Erholungsvorsorge. Das Plangebiet wird geprägt durch brachliegende Flächen, gewerbliche Bebauung und Bahnflächen. Das Plangebiet grenzt im Nordwesten an den Westpark und im Süden an eine Platzfläche des Ostparks. Am westlichen Rand hat das Plangebiet eine Verbindungsfunktion, da hier der Weg zwischen Ost- und Westpark, der zugleich ein Teil des Radfernweges Berlin-Leipzig ist, verläuft. Im nördlichen Teil des Plangebietes in Höhe der Luckenwalder Straße befindet sich ein Eingang in den Westpark.

2.2.1.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Lärmbelastung und einer Erhöhung der Verkehrsmengen, da das Plangebiet und die angrenzende Bebauung insbesondere durch die Hochbahnen und den Verkehr bereits stark vorbelastet sind. Auch durch Gewerbelärm besteht bereits eine erhebliche Vorbelastung.

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber dem Verlust der Verbindungsfunktion zwischen Ost- und Westpark sowie gegenüber Beeinträchtigungen des angrenzenden Park am Gleisdreieck.

2.2.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

2.2.2.1 Bestand

Für das Plangebiet erfolgte im Frühjahr 2016 eine Biototypenkartierung (FPB 2016). Es kommen keine wertvollen Biotope im Plangebiet vor. Nur 13% des Plangebietes sind im Be-

stand mit Vegetation bestanden. Westlich der Hochbahnen werden große Flächen durch weitgehend vegetationsfreie unversiegelte Böden eingenommen. Südlich des Paketbahnhofes befinden sich große Flächen, die aus Aufschüttungen entstanden sind.

Im Plangebiet wurden 27 Bäume kartiert, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind. Es handelt sich überwiegend um nichtheimische Gehölze, vor allem Pappeln.

Aufgrund der geringen Vegetationsausstattung ist nur von einer untergeordneten Lebensraumfunktion auszugehen. Das Plangebiet wurde im Rahmen des Verfahrens faunistisch untersucht (Scharon 2016).

Das Vorkommen folgender streng geschützter- bzw. planungsrelevanter Arten und Artengruppen kann auf Grund der Biotopausstattung ausgeschlossen werden:

- an Altbäume gebundene xylobionte Käferarten der FFH-Richtlinie.
- an Wiesen, trockene Gehölzsäume u. a. Biotope gebundene streng geschützte Arten, wie die Zauneidechse *Lacerta agilis*.
- an Gewässer gebundene Arten (Säugetiere, Amphibien, Fische, Libelle, Wasserkäfer, Muscheln).
- streng geschützte Schmetterlinge wegen des Fehlens geeigneter Nahrungspflanzen: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling *Glaucopsyche nausithous*, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling *Glaucopsyche teleius*, Großer Feuerfalter *Lycaena dispar*, Nachtkerzenschwärmer *Proserpinus proserpina*.

Im Verlauf der Untersuchung konnte eine Fledermausart – die Zwergfledermaus – festgestellt werden, die das Plangebiet vereinzelt als Nahrungsgebiet überfliegt. Quartierfunde in den vorhandenen Bäumen und Gebäuden im Plangebiet gelangen nicht. Dies ist auf die vorwiegend geringen Stammdurchmesser der vorhandenen Bäume und den umfangreichen Rückbau- und Gestaltungsmaßnahmen auf der Fläche und deren unmittelbaren Umgebung zurückzuführen. Insgesamt ist das Gelände kein hochwertiger Lebensraum für die Fledermauspopulationen der Umgebung. Es sollte aber beachtet werden, dass zu unterschiedlichen Jahreszeiten auch innerhalb der vorliegenden Biotopstrukturen sehr gut geeignete Jagdhabitats z.B. für die Zwergfledermaus vorhanden sind. Das betrifft vor allem die Stadtwälder und deren Randbereiche im Südosten (Scharon 2016).

Die Raumnutzung der beobachteten Tiere deutet vorwiegend in östliche Richtung. In den umliegenden Gebäuden, bis hin zu den Wohngebieten in Blockbebauung östlich der Möckernstraße, werden Quartiere vermutet. Die Zwergfledermaus ist eine charakteristische Art, die ihre Quartiere an Gebäuden hat (Scharon 2016).

Innerhalb des Plangebietes wurden 11 Vogelarten, davon 6 als Brutvögel nachgewiesen. Bei den festgestellten Arten handelt es sich vorwiegend um verbreitete und im Brutbestand zunehmende bzw. gleichbleibende Arten, so dass abgesehen von den im Brutbestand rückläufigen Arten in Berlin (Fitis, Bachstelze) keine Art eine besondere Hervorhebung verdient. Bei dem Großteil der Arten und deren Reviere handelt es sich um Freibrüter, deren Fortpflanzungsstätten dann geschützt sind, wenn sich darin Entwicklungsstadien befinden. Weiterhin siedeln im Plangebiet Höhlen- und Nischenbrüter, deren Nistplätze ganzjährig geschützt sind. Wenn diese beseitigt werden, müssen Ersatznistplätze geschaffen werden.

Das Plangebiet hat insgesamt nur eine geringe Wertigkeit bezogen auf die biologische Vielfalt.

2.2.2.2 Empfindlichkeit

Für das Plangebiet besteht nur eine geringe Veränderungsempfindlichkeit.

2.2.3 Schutzgut Boden

2.2.3.1 Bestand

Das Plangebiet liegt am Rand des Warschau-Berliner Urstromtals. Das Gelände im Plangebiet steigt von Norden nach Süden an. Der niedrigste Punkt liegt auf der Fahrbahn im Kreuzungsbereich der Schöneberger/ Luckenwalder Straße mit 34,2 m ü. NHN. Das Gelände steigt nach Süden bis auf ca. 37,5 m ü. NHN an. Im Plangebiet sind 57% der Flächen versiegelt. Die unversiegelten Flächen waren zum Teil versiegelt und sind nun freigeräumt und planiert. Im Bereich der unversiegelten Flächen liegt als Bodengesellschaft Lockersyrosem + Regosol + Pararendzina vor. Das Ausgangsmaterial sind Aufschüttungen von Sanden, Schottern, Industrie-, Bau- und Trümmerschutt. Die Auffüllungsböden wurden im Rahmen von Rammkernsondierungen in Tiefenlagen zwischen 0,5 m und maximal 4,7 m angetroffen. Die durchschnittliche Mächtigkeit liegt bei 2,5 m. Unter den Auffüllungsböden sind Sande des Urstromtals anzutreffen. 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 Plangebiet 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 Plangebietes ist durch die Vornutzung bereits stark anthropogen beeinflusst.



Abbildung 10: Versiegelung (grau) im Bestand (2016) außerhalb der Straßenverkehrsfläche

Altlasten

Das Plangebiet wird im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin (BBK) unter den Nummern 10120, 304 und 390 geführt. Die Flurstücks bezogene Zuordnung (Gemarkung Kreuzberg, Flur 6) ergibt sich folgendermaßen:

Flurstücke 3312, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319 Teilflächen von BBK-Nr. 390

Flurstücke 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3328 Teilflächen von BBK 390

Flurstücke 3411, 3412 Teilflächen von BBK-Nr. 390

Flurstück 3327 Teilfläche von BBK-Nr. 304

Flurstück 3409 entspricht Gesamtfläche von BBK-Nr. 10120

Das Plangebiet wurde im Rahmen einer gutachterlichen Altlastenbewertung (Landplus GmbH 2014) untersucht. Es wurde nur eine lokale Bodenverunreinigung mit einer Fläche von 250 m² im Süden des Plangebietes festgestellt. Hier ist vermutlich durch den Eintrag von Teerölen eine begrenzte PAK Verunreinigung des Bodens entstanden. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht nicht. In der Nähe befindet sich eine weitere Fläche mit einer erhöhten PAK-Belastung. Aus gutachterlicher Sicht steht einer Austragung des Altlastenverdachts nichts entgegen, wenn die vorhandenen belasteten Böden fachgerecht entsorgt werden (Landplus 2014).

Aus den durchgeführten Bodenuntersuchungen lässt sich jedoch schließen, dass im Zuge von Baumaßnahmen mit Bodenaushub ein abfallrechtlicher Handlungsbedarf entsteht. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil des Bodens nicht wiedereingebaut werden kann und entsprechend ordnungsgemäß entsorgt werden muss. Für alle Bereiche, in denen Boden eingebracht werden soll gilt, dass nur Boden verwendet werden darf, dessen Schadstoffkonzentrationen niedriger sind als die Z 1.1-Werte laut LAGA-Richtlinie über die Wiederverwertung von mineralischen Abfällen. Die Eignung der Materialien ist mit einem Zertifikat nachzuweisen. Dies gilt auch für den Fall, dass bei der Baumaßnahme anfallender Bodenaushub (wieder-) eingebracht werden soll (§ 7 BBodSchG, § 12 BBodSchV, § 12 BlnBodSchG).

Sofern während der Baumaßnahmen bisher nicht bekannte Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, sind die Arbeiten entsprechend § 6 Abs. 3 des Berliner Bodenschutzgesetzes (BlnBodSchG) zu unterbrechen und es ist umgehend das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, Sachgebiet Bodenschutz/Altlasten zu informieren.

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.

2.2.3.2 Empfindlichkeit

Im Plangebiet besteht eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung/ Überbauung, da viele Flächen im Bestand bereits versiegelt bzw. zumindest gestört sind.

2.2.4 Schutzgut Wasser

2.2.4.1 Bestand

Das Grundwasser fließt laut Angabe der Grundwassergleichenkarte im Geologischen Atlas von Berlin großräumig in nördliche Richtung zur Spree. Im Plangebiet befinden sich zwei Grundwassermessstellen von denen eine Messstelle einen Grundwasserstand von 5,02 m

unter Pegeloberkante von etwa 31,6 m NHN aufweist. Der zu erwartende höchste Grundwasserstand ist im Plangebiet rund 1m höher. Es ist von einem Grundwasserflurabstand von etwas mehr als 3m im nördlichen bzw. etwa 4,25 m im südlichen Baufeld auszugehen (Landplus 2016).

Für den überwiegenden Teil des Plangebietes ist von einem gestörten Wasserhaushalt auszugehen, da der überwiegende Teil des Plangebietes versiegelt ist. Auf 40% der Flächen, die unbefestigt sind, kann das anfallende Niederschlagswasser versickern und wird 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.

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden. Nördlich des Plangebietes verläuft der Landwehrkanal.

Die anstehenden, natürlich gelagerten Talsande sind als wasserdurchlässig einzustufen und daher zur Versickerung von Niederschlagswasser geeignet (Landplus 2016).

2.2.4.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers, da die Wasserdurchlässigkeit äußerst hoch und das Filtervermögen gering ist. Gegenüber einer Zunahme der Versiegelung und einer dadurch bedingten Veränderung des naturnahen Wasserhaushaltes besteht eine mittlere Empfindlichkeit.

2.2.5 Schutzgut Klima / Luft

2.2.5.1 Bestand

Die versiegelten Flächen im Plangebiet, die einen Flächenanteil von rund 60% im Bestand einnehmen, wirken sich negativ auf das Schutzgut Klima aus. Die thermische Situation im Plangebiet ist ungünstig. Das Plangebiet weist eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen auf. Die nördlich des Plangebietes angrenzende Bebauung zwischen Schöneberger und Luckenwalder Straße, die im Bestand ebenfalls bereits ungünstige thermische Bedingungen aufweist, hat eine hohe Empfindlichkeit, da es sich um Wohnnutzung handelt. Direkt angrenzend liegt mit dem Park am Gleisdreieck eine Grün- und Freifläche mit höchster Schutzwürdigkeit.

Das Schöneberger Ufer wird in der Karte Planungshinweise Stadtklima 2015 als mäßig bis erhöht belastet dargestellt.

In den Morgen- und Abendstunden erfolgen Kaltluftströme von Süden nach Norden über das Plangebiet von geringer (morgens) (80-200 m³/s) bis sehr geringer Intensität (abends) (0-80 m³/s). Westlich des Plangebietes verlaufen über den Park am Gleisdreieck Kaltluftvolumenströme mittlerer Intensität. Morgens verläuft ein bodennahes Windfeld von Süden nach Nordosten.

Der Luftaustausch erfolgt im Plangebiet tags 5-15mal und abends sogar stellenweise nur bis zu 5mal. Das Plangebiet zeigt die für versiegelte Flächen typischen Überwärmungserscheinungen. Das Plangebiet weist ein heterogenes Temperaturniveau von 15,5°C am Westrand bis 19,3°C im Umfeld des U-Bahnhofes auf (GeoNet 2017a).

2.2.5.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber einer weiteren Zunahme der Versiegelung und Verdichtung, da die thermischen Bedingungen bereits im Bestand ungünstig sind. Die Empfindlichkeit gegenüber klimatisch bedeutsamen Vegetationsverlust ist im überwiegenden Teil des Plangebietes gering, da nur wenig Vegetationsbestand vorhanden ist.

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

2.2.6 Schutzgut Landschaftsbild

2.2.6.1 Bestand

Das Plangebiet ist im Bestand durch den in Hochlage liegenden U-Bahnhof Gleisdreieck mit Viadukten geprägt, der weithin sichtbar ist. Der U-Bahnhof ist ein identitätsstiftendes Bauwerk. Insbesondere vom Park am Gleisdreieck aus bietet sich eine freie Sicht auf das Bauwerk.

Es befinden sich frei geräumte planierte Flächen im südlichen und westlichen Teil des Plangebietes.

2.2.6.2 Empfindlichkeit

Die Veränderungsempfindlichkeit gegenüber der Bestandssituation ist hoch, da der U-Bahnhof eine weithin sichtbare Landmarke darstellt.

2.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

2.2.7.1 Bestand

Im Plangebiet befinden sich mit dem U-Bahnhof und Umformerwerk sowie der Hoch- und Untergrundbahn Baudenkmale (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln). Direkt angrenzend an das Plangebiet befinden sich mit dem Paketbahnhof, dem Kühlhaus an der Luckenwalder Straße 3, dem Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs und der Königlichen Eisenbahn-Direktion am Schöneberger Ufer weitere Baudenkmale (vgl. Kap. A1.2.7). Das Vorkommen von Bodendenkmälern kann im Plangebiet nicht vollständig ausgeschlossen werden, ist jedoch aufgrund der anthropogenen Überformung sehr unwahrscheinlich.

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

2.2.7.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen von Kulturgütern, da im Plangebiet und im unmittelbaren Umfeld Baudenkmäler vorhanden sind, die vor Beeinträchtigungen zu schützen sind.

Gegenüber der Überplanung von Bodendenkmälern besteht nur eine geringe Empfindlichkeit, da die Wahrscheinlichkeit für das Vorhandensein von Bodendenkmälern aufgrund der Geländeneivellierungen, die für die ehemalige Bahnnutzung durchgeführt wurde, als gering eingeschätzt wird.

Die Empfindlichkeit gegenüber Auswirkungen auf das Schutzgut Sachgüter ist aufgrund der hohen Belastung im Bestand für die angrenzende Wohnbebauung als hoch zu bewerten.

2.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) würde sich die naturschutzfachliche Wertigkeit gegenüber dem Bestand (Basissszenario) des Plangebietes nicht weiter signifikant erhöhen. Durch den hohen Anteil an versiegelten Flächen sind bereits Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, des Wasserhaushaltes und der Lebensraumfunktion gegeben.

Auch bei Nichtdurchführung der untersuchten Planung wäre eine bauliche Entwicklung des Plangebietes möglich. Das Planungsgebiet wird überwiegend dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB zugeordnet. Zulässig wäre Gewerbe mit einer GRZ von 0,5 und einer zulässigen Überschreitung durch Nebenanlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer GRZ von max. 0,75. Damit würde nur eine Neuversiegelung von rund 6.778 m² erfolgen, statt der durch den Bebauungsplan möglichen 1,7 ha. Auch die zulässige Höhenentwicklung mit einer Firsthöhe von 25 m wäre deutlich geringer als die durch den Bebauungsplan zulässigen 90 m. Bei Nichtdurchführung der Planung würden daher trotz baulicher Entwicklung Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Landschaftsbild und auf den Naturhaushalt verringert werden.

2.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands erfolgt auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140ca. Aus den Festsetzungen des Bebauungsplans werden Wirkfaktoren abgeleitet, anhand derer die Auswirkungen auf die Umwelt geprüft werden.

Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein neues Quartier mit Kerngebietscharakter am Park am Gleisdreieck zu schaffen. Darüber hinaus sichert der Bebauungsplan den geplanten Umsteigebahnhof der S 21 am Bahnhof Gleisdreieck, den Radfernweg Berlin-Leipzig, die für den Bahnbetrieb erforderlichen Rettungswege und –flächen sowie die Parkeingänge in den Park am Gleisdreieck und die Verbindung zwischen Ost- und Westpark.

Der Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ sieht die Festsetzung von neun Kerngebieten vor (MK 1-9). Westlich der Hochbahn bis in den Süden des Plangebietes erstreckt sich der Neubaubereich. In diesem Bereich sollen sieben Türme auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Hochbahnhof entstehen. Die Türme wechseln in ihren Höhen und in ihrer trapezförmigen Ausrichtung. Westlich der Hochbahn werden fünf Türme festgesetzt. Dabei handelt es sich um ein 52 m hohes (Gebäudeoberkante in Meter über Gelände), ein 62 m hohes und ein 65 m hohes Hochhaus sowie um zwei 90 m hohe Hochhäuser. Im südlichen Teil des Plangebietes wird mit dem Turm 6 ein 49 m hohes Hochhaus planungsrechtlich ermöglicht. Der Turm 7 erreicht eine Höhe von 25 m und stellt damit kein Hochhaus dar. Das Kerngebiet MK 8 wird aus dem U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck und die im Dreieck angeordneten Viaduktbögen gebildet auf denen die Gleisanlagen verlaufen und der Kreuzungsbahnhof angeordnet ist. Das Kerngebiet MK 8 wird aus Bahn betriebsnotwendigen Flächen gebildet und nachrichtlich übernommen. Im Kerngebiet MK 9 soll ein Lückenschluss an der Luckenwalder Straße durch ein 22 m hohes Gebäude ermöglicht werden. Die Höhe entspricht der angrenzenden Bebauung. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Die gewidmeten Bahnflächen werden gesichert.

Für die zukünftigen Bauwerke der S-Bahn S 21 wird ein Leervolumen (Lichtraumprofil) sowohl für den geplanten Streckenverlauf als auch für einen neuen Bahnhof freigehalten.

In den Kerngebieten MK 1-7 sind mindestens 8 Laubbäume zu pflanzen. 1.955 m² Fläche werden gärtnerisch angelegt, davon haben 845 m² keinen Bodenanschluss. In den Kerngebieten MK1 bis MK 7 und MK 9 sind jeweils mindestens 15% der gesamten Dachflächen zu begrünen.

Im Folgenden wird die Prognose schutzgutbezogen dargestellt.

2.4.1 Schutzgut Fläche

Durch die Planung erfolgt eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme gegenüber dem Bestand. Es wird eine Neuversiegelung auf rund 1,7 ha Fläche planerisch vorbereitet. Diese zusätzliche Versiegelung wäre allerdings auch nach geltendem Planungsrecht nach § 34 BauGB in Teilen bereits zulässig. Die Fläche war im Bestand auch schon mal stärker versiegelt. Die vorhandenen Belastungen wurden aber zum Teil abgebrochen.

Die Planung führt in Bezug auf das Schutzgut Fläche zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen, da die Flächeninanspruchnahme auf einer Fläche erfolgt, die durch eine jahrhundertlange Nutzungsgeschichte geprägt ist. Es ist daher vor dem Hintergrund des Flächensparens sinnvoller eine Nutzung auf dieser Fläche anzusiedeln als z.B. bislang unversiegelte Flächen zu verbrauchen.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind für dieses Schutzgut nicht zu erwarten.

2.4.2 Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung

Anlagebedingt, also durch die Baukörper, kann es Beeinträchtigungen in Bezug auf die Erholungsvorsorge geben. Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für Hochhäuser, die auf den angrenzenden Park am Gleisdreieck beeinträchtigend wirken könnten. Gerade im Hinblick darauf, dass der Park in diesem Bereich bereits seine schmalste Ausdehnung hat. Es ist anzunehmen, dass die Wahrnehmung der Hochhäuser sehr subjektiv ist. Während ein Teil der Bevölkerung sie als urban und beeindruckend wahrnehmen wird, wird ein anderer Teil diese als bedrückend wahrnehmen.

Um die Wahrnehmung der Hochhäuser anhand messbarer Kriterien zu bewerten, wurde der Schattenwurf analysiert (Müller-BBM 2016). Die Planung grenzt an den Westpark, der durch die Planung zeitweise und in Teilen verschattet werden wird. Die geplanten Hochhäuser verschatten den Westpark nur vormittags, also von Sonnenaufgang bis mittags. Dabei wird im Wesentlichen der mittlere Teil des Westparks verschattet. Der Schattenwurf stellt sich im Winter intensiver dar als im Sommer. Gutachterlich wurde eingeschätzt, dass die Besonnung der wenigen betroffenen Flächen im Westpark maximal um ca. 50% reduziert wird. Das Sonnendeck und die Spiel- und Bewegungsflächen werden im Sommer (21. Juni) nur vormittags für fünf Stunden verschattet. Gutachterlich wurde bewertet, dass die Besonnung des Westparks durch die Planung nur gering beeinflusst wird und damit keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Verschattung vorbereitet werden.

Durch die geplanten Gebäude werden teilweise Abstandsflächen gegenüber bestehenden Gebäuden nicht eingehalten. Eine Einhaltung der Abstandsflächen wird in der Regel damit gleichgesetzt, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nach § 17 BauNVO vorliegen. Da zu den bestehenden Wohngebäuden die Abstandsflächen eingehalten werden, werden keine erheblichen Beeinträchtigungen vorbereitet (vgl. Kap. AIII.3.5).

Der bestehende Platz im nördlichen Teil des Ostparks wird durch das Plangebiet auf einer kleinen Teilfläche überplant. Dies wird als nicht erhebliche Beeinträchtigung gewertet, da ein fließender Übergang der öffentlichen Räume des Parks und des geplanten Quartiers angedacht ist.

Der Verbindungsweg zwischen Ost- und Westpark, der gleichzeitig einen Teil des Radfernweges Berlin-Leipzig bildet, wird wenn auch in einem veränderten Verlauf gesichert. Es soll eine Verbreiterung und eine Verbesserung der Streckenführung zur Unfallvermeidung erfolgen. Auch der Parkeingang zum Westpark in der Höhe der Luckenwalder Straße wird gesichert.

Das Plangebiet wird relativ frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs sein. Auch Verkehre der Ver- und Entsorgung sollen teilweise in die Tiefgarage verlagert werden. Der Stellplatzbedarf soll unterirdisch in den beiden geplanten Tiefgaragen gedeckt werden. Es sind 490 PKW-Stellplätze vorgesehen.

Es sind erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen zu erwarten. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden für die im Umfeld bestehenden und im Plangebiet selbst vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm vorgenommen. Dabei wurden verschiedene Fälle mit und ohne Planung und mit und ohne S 21 untersucht. Die höchsten Beurteilungspegel durch Verkehrslärm ergeben sich in dem Prognoseplanfall mit Bau der S-Bahn-Linie S 21. Dieser Planfall wird daher der Beurteilung zu Grunde gelegt. Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) werden in den Kerngebieten nachts vor allen Fassaden der Gebäude mit Ausnahme der Ostfassaden der Türme 6 und 7 überschritten. Die höchsten Beurteilungspegel tagsüber und nachts treten am Turm 5 auf. Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags werden vor den Südfassaden der Türme 2 und 4, der Süd-, West- und Nordfassade von Turm 5, vor den Westfassaden der Türme 6 und 7, der Nordfassade von Turm 1 und Westfassade von Turm 4 überschritten. Nachts wird der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) an nahezu allen Gebäudeseiten der geplanten Gebäude überschritten. Auch die schalltechnischen Orientierungswerte werden insbesondere nachts vor der überwiegenden Zahl der Fassaden überschritten. Die Überschreitungen der Schalltechnischen Orientierungswerte betragen max. 14 dB(A) tags und 20 dB(A) nachts. Die geplante S 21 verursacht eine erhebliche Zunahme der Beurteilungspegel. Nachts ist der durch die S 21 verursachte Pegelanstieg höher als tags. Dieser beträgt vor Teilflächen der Westfassade des Turms 4 und der Nordfassade des Turms 1 10 dB(A) und mehr.

Um gesunde Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten sind zusätzliche Festsetzungen erforderlich. Im Bebauungsplan werden Festsetzungen zum baulichen Schallschutz getroffen.

Die Verkehrslärmuntersuchung gemäß 16. BImSchV zum Neubau der Verlängerung der Trebbiner Straße kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte an allen maßgeblichen Punkten unterschritten werden. Ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach ergibt sich durch den Straßenneubau nicht.

Unter Berücksichtigung der Annahmen zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen und der zeitlichen sowie räumlichen Verteilung wird eine Zunahme der Verkehrsbelastung von bis zu 6 % erwartet (Hoffmann Leichter 2017).

Im Verkehrsgutachten wird festgestellt, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen gegenüber dem bestehenden Verkehr vergleichsweise gering sein wird. Die Werte liegen teilweise innerhalb der allgemein auftretenden tages- bzw. wochenzeitlichen Schwankungen im Verkehrsgeschehen. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass sich die bestehende Verkehrssituation im anliegenden Straßennetz nur geringfügig ändern wird. Der Bestimmung der Auswirkungen des Gewerbelärms ist auf der Ebene des Bebauungsplans nur schwer möglich. Die Lösung der durch diese gewerblichen Nutzungen möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte muss daher weitgehend auf die Ebene der Baugenehmigung verschoben werden. Gutachterlich werden die Konflikte aber als lösbar bewertet (ALB 2017). Der durchge-

fürte Vergleich der Beurteilungspegel der Geräusche des An- und Abfahrtsverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen im Umfeld des Plangebietes hat gezeigt, dass die Differenz der Beurteilungspegel maximal 1,3 dB(A) beträgt. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind zwar an einigen der untersuchten Immissionsorte überschritten. Die Erhöhung liegt aber unter 3 dB(A). Die durch alle planermöglichten Gewerbenutzungen im Plangebiet zusammen verursachte Zunahme des Verkehrs auf den umliegenden Straßen erfordert keine Maßnahme nach TA Lärm.

Auch durch Sport- und Freizeitlärm erfolgt eine Lärmbelastung. Vor der Südfassade des Turms 7 wird innerhalb der Ruhezeiten der entsprechende Immissionsrichtwert von 55 dB(A) um maximal 6 dB(A) überschritten.

Die Planung bereitet keine Vorhaben vor, die anfällig sind für Katastrophen und Unfälle.

Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten.

2.4.3 Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

Durch die Planung entstehen anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion der Tiere und Pflanzen. Im Bestand stellt sich das Plangebiet als weitgehend vegetationsfrei dar. Ausnahmen bilden einzelne Trittrasen- und Ruderalflächen sowie einzelne Bäume (13% des Plangebietes).

Durch die Planung werden 1.955 m² Fläche gärtnerisch angelegt. 15% der Dachflächen in den Kerngebieten MK 1-7 und MK 9 sind zu begrünen. Es sind mindestens 8 Laubbäume zu pflanzen.

Der Lebensraumverlust für die kartierten Frei- und Gebäudebrüter (Scharon 2016) wird als nicht erheblich bewertet. Auch der Verlust des Jagdgebietes für die Zwergfledermaus ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten. Auch wenn kein Quartiernachweis gelang, sollten Fällmaßnahmen in die Wintermonate zwischen November und Februar gelegt werden.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen, also Beeinträchtigungen, die sich durch die spätere Nutzung des Gebietes ergeben, wie Auswirkungen auf Tiere durch Störungen, Licht oder Beunruhigungen, sind nicht zu erwarten, da im Plangebiet keine störungsempfindlichen Tiere vorkommen bzw. durch den Park und die angrenzenden Nutzungen bereits eine hohe Lichtverschmutzung vorhanden ist.

2.4.4 Schutzgut Boden

Anlagebedingt werden durch die Planung erhebliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen hervorgerufen. Außerhalb der gewidmeten Bahnflächen werden Kerngebiete festgesetzt. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. In Bezug auf die Baugebietsgröße von 41.367 m² und unter Berücksichtigung der bestehenden Versiegelung von 24.247 m² wird somit eine zusätzliche Versiegelung von 1,7 ha ermöglicht, da zwischenzeitlich schon einige Versiegelungen beseitigt wurden. Das Bodenleben kommt unter den versiegelten Flächen nahezu vollständig zum Erliegen.

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

2.4.5 Schutzgut Wasser

Durch die Planung und die damit verbundene Versiegelung entstehen anlagebedingt Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushalts. Im Bestand ist das Plangebiet zu rund 40% unversiegelt. Durch die Planung nimmt der Versiegelungsgrad sehr stark zu. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Durch die Planung wird eine zusätzliche Versiegelung von 1,7 ha ermöglicht, da zwischenzeitlich schon einige Versiegelungen beseitigt wurden. Damit wird sich der lokale Wasserhaushalt weiter verschlechtern. Wegen der geplanten Bebauung und bestehenden Restriktionen, die sich vor allem aus Flächenbelegungen für den Bahnverkehr ergeben, sind Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser innerhalb des Plangebietes praktisch nicht vorhanden. Die Versickerung kann zur Niederschlagsentwässerung kleinerer Teilflächen eine Option sein, in großen Maßstab ist die Versickerung keine Option zur Entwässerung (FPB 2017). Das anfallende Niederschlagswasser wird vollständig abgeleitet werden müssen. Es wird eine Einleitung in den Mischwasserkanal oder eine Einleitung nach Vorreinigung in die Vorflut des Landwehrkanals geprüft. Für die geplanten Hochhäuser wird auch nur in sehr geringem Umfang (nur 15% der Dachflächen) Dachbegrünung realisiert, so dass kein Niederschlagswasser bzw. nur geringe Mengen zurückgehalten werden und verdunsten können.

Neben den quantitativen Auswirkungen der Planung auf den Wasserhaushalt sind die qualitativen zu betrachten. Es sind keine Beeinträchtigungen des Grundwassers zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

2.4.6 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. Durch die Planung kommt es zu einer Beeinflussung der meteorologischen Parameter vor allem innerhalb des Plangebiets. Mit Umsetzung der Überbauung steigen die nächtlichen Temperaturwerte auf das Niveau der östlich angrenzenden Bestandsbebauung an. Die mittlere Lufttemperatur innerhalb des Plangebiets steigt von 17,8°C auf 19,1°C. Mit der geplanten Bebauung ist eine lokale Zunahme der Temperatur um mehr als 2°C zu beobachten. Die Planung hat nur einen geringen Einfluss auf das Temperaturniveau der benachbarten Flächen. Aufgrund des Abstands zu den Bestandsflächen ist dort keine Beeinflussung der Temperatursituation zu erwarten. Während die Wirkung auf die Temperatur nicht nennenswert über das Plangebiet hinausgeht, sind beim Kaltluftströmungsfeld deutliche Effekte zu beobachten. Im Nahbereich der geplanten Gebäude kommt es erwartungsgemäß zu den stärksten Reduktionen des bodennahen Windfelds um bis 0,2 m/s. Die Abnahmen bleiben im Wesentlichen auf das Plangebiet begrenzt und gehen lediglich im Bereich der Schöneberger Wiese darüber hinaus. Innerhalb der westlich angrenzenden Bestandsbebauung sind keine signifikanten Abnahmen der bodennahen Windgeschwindigkeiten zu beobachten. Kleinstäumig kommt es zu einem Anstieg der Strömungsgeschwindigkeiten, diese nehmen im Süden 0,2 m/s ein. Durch die Planung ergibt sich ein planbedingter Rückgang des Kaltluftvolumenstroms um etwa 9 Prozentpunkte bezogen auf die Gesamtfläche. Die Abnahme beträgt aber lokal bis zu 25 Prozentpunkte, im Bereich des Plangebietes und nördlich davon. In der bestehenden Wohnbebauung ergibt sich eine kleinstäumige Abnahme von 10 Prozentpunkten. Die nächtliche Durchlüftung der angrenzenden Bestandsbebauung wird dadurch aber voraussichtlich nicht nennenswert beeinträchtigt werden. In der Gesamtbilanz wurden gutachterlich das qualitati-

ve und räumliche Ausmaß der Wirkungen insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen noch als mäßige Veränderungen bewertet (GeoNet2017a).

Durch die Planung kommt es zu Windkomfortproblemen, dies ist typisch für eine Hochhausbebauung. Diese entstehen durch die Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen. Es kommt besonders im Westen des Plangebiets zu Kanalisierungs- und Düseneffekten die eine erhöhte Turbulenz verursachen und Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böengeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Im westlichen Teil des Plangebiets werden die Windkomfortkriterien überwiegend überschritten, im südlichen und östlichen Teil werden sie weitestgehend eingehalten. Im Norden halten sich Gebiete auf denen die Windkomfortkriterien erfüllt werden und solchen auf denen die Windkomfortkriterien nicht erfüllt werden die Waage. Insgesamt werden im Mittel über alle untersuchten Aufenthaltsbereiche in 55% der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt. Gutachterlich wurde bewertet, dass auch wenn gleich die Windkomfortkriterien stellenweise nicht eingehalten werden, trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind (GeoNet 2017b).

Die Auswirkungen der Planung auf die Lufthygiene wurden untersucht (Hoffmann Leichter 2017). Im Rahmen einer Ausbreitungsrechnung wurde ermittelt, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Plangebiets noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO_2 sowie Feinstäube PM_{10} und PM_{25} an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.

Lediglich eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwerts von PM_{10} ist nicht ausgeschlossen. Dies betrifft die westliche Fassade der Schöneberger Str. 16. Da sich die Situation zwischen Bestand und Planfall jedoch nicht verschlechtert, ist dies nicht dem Vorhaben anzulasten. An den westlichen Fassaden der Gebäude in MK 4 und MK 5 wird ebenfalls eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwerts von PM_{10} prognostiziert. Hier wird zum Schutz vor Feinstaub eine Festsetzung zur Bauweise der Belüftung getroffen.

In Bezug auf den Klimawandel sind keine erheblichen Auswirkungen durch die Planung zu erwarten. Das Plangebiet liegt in der Innenstadt und ist gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden. Im Plangebiet liegt der U-Bahnhof Gleisdreieck und der geplante S-Bahnhof der S 21.

2.4.7 Schutzgut Landschaft

Durch die Planung wird das Landschaftsbild erheblich verändert. Zum einen ist von einer Verbesserung des Stadtbildes auszugehen. Der ehemals gewerblich geprägte Charakter verschwindet zugunsten eines geordneten städtischen Raumes mit qualitativ hochwertigen Plätzen und Gebäuden.

Negativ könnte sich die Höhe der Gebäude auswirken. Die Planung sieht Hochhäuser vor, die vergleichbar hoch sind wie die Gebäude am Potsdamer Platz. Damit werden vorhandene Blickbeziehungen auf identitätsstiftende Landmarken wie den U-Bahnhof Gleisdreieck, den Wasserturm des Technikmuseums und andere teilweise verstellt. Durch die Platzierung der Hochhäuser wird zumindest eine Sichtachse in Verlängerung der Schöneberger Straße aufrechterhalten.

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

2.4.8 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Durch die Planung werden anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kulturgüter vorbereitet. Die Planung erfordert zwar keinen baulichen Eingriff in die denkmalgeschützte Hochbahn, sie wird aber durch die Bebauung in ihrem Erscheinungsbild beeinträchtigt. Hierzu zählen neben den geplanten Gebäuden allerdings auch die geplante S 21, die parallel zum vorhandenen Denkmal in Hochlage geführt werden soll. Auch die Gebäude des Technikmuseums, insbesondere der Wasserturm und die Windmühlen, werden in ihrer Erscheinung künftig durch die Planung überlagert.

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

Die Wahrscheinlichkeit, dass durch die Planung Bodendenkmäler betroffen sind, wird als gering eingeschätzt.

2.4.9 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 im Plangebiet nicht zu Effekten, die sich untereinander verstärken.

Nördlich des Plangebietes befindet sich der Bebauungsplan VI - 140b in Aufstellung. Die Auswirkungen dieser Planung wurden bei der schalltechnischen Untersuchung, der klimaökologischen Untersuchung und dem Luftschadstoffgutachten bereits berücksichtigt. Die Planung führt nicht zu erheblichen Wechselwirkungen mit dem Bebauungsplan VI-140ca.

Durch die Planung werde keine erheblichen Auswirkungen auf Schutzgebiete und deren Erhaltungsziele vorbereitet.

2.4.10 Erheblichkeit der Auswirkungen

Die zusammenfassende Bewertung der Erheblichkeit ist folgender Tabelle zu entnehmen.

Schutzgut	Bewertungskriterien	Bewertung der Erheblichkeit
Fläche	Auswirkungen auf Flächenverbrauch	-
Mensch	Auswirkungen auf Erholungssituation Auswirkungen durch Verkehr und Lärmemissionen	+
Pflanzen und Tiere und biologische Vielfalt	Auswirkungen auf Lebensraumfunktion	-
Boden	Auswirkungen auf natürliche Bodenfunktion	+
Wasser	Auswirkungen auf lokalen Wasserhaushalt Gewässerbelastung durch anthropogen induzierten Oberflächenabfluss	+
Klima/ Luft	Auswirkungen auf klimawirksame Strukturen Auswirkungen auf Luftaustausch	-
Landschaft	Auswirkungen auf Landschaftsbild Auswirkungen auf Sichtbeziehungen	+
Kultur- und Sachgüter	Auswirkung auf Erscheinungsbild von Denkmälern Umweltbezogene Auswirkungen auf Sachgüter	+
Wechselwirkung	Potenzierende Wirkungen	-

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

2.5.1 Eingriffsbewertung und -bilanzierung

Bei der Aufstellung eines Bauleitplans sind die sich aus der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz ergebenden Erforderlichkeiten zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies betrifft insbesondere Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft.

Die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen wird mit dem Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten vorgenommen werden. Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten geht zum einen von fiktiven Wiederherstellungskosten stellvertretend für die Funktionen und Werte des Arten- und Biotopschutzes als Bemessungsgrundlage für die Kompensationsermittlung aus. Stellvertretend für den Boden-, Wasser- und Klimahaushalt wird zum anderen mit einem Versiegelungskostenansatz gearbeitet. Des Weiteren werden Bäume, die unter die Baumschutzverordnung (BaumSchVO) fallen, gemäß den Regelungen der BaumSchVO bilanziert.

„Fiktive“ Wiederherstellungskosten meint in diesem Zusammenhang, dass durchschnittliche, nicht auf den konkreten räumlichen Einzelfall bezogene Herstellungskosten als Bemessungsgrundlage herangezogen werden sollen, da die speziellen Bedingungen einer potenziell naturnahen Wiederherstellung bei der Erhebung von Abgaben häufig nicht bekannt sind.

2.5.1.1 Planungsrechtliche Bewertung

Bei der Ermittlung des Umfangs der notwendigen Maßnahmen zur Kompensation für den durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriff ist die derzeitige planungsrechtliche Gebietsqualität (vor der Rechtswirksamkeit des Bebauungsplans) und deren Auswirkung auf die Zulässigkeit von Vorhaben zugrunde zu legen. Gemäß § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB ist ein Eingriff in Natur und Landschaft nicht ausgleichspflichtig, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren.

Das bedeutet, dass ein Ausgleichserfordernis nur dann vorliegt, wenn die durch den Bebauungsplan zulässige Nutzung, die bisher zulässige überschreitet. Das Plangebiet ist planungsrechtlich im Bestand in drei Teilflächen zu gliedern (vgl. Abbildung 11). Der größte Teil des Plangebietes (62%) ist dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnen. Dieser Teil schließt westlich an den Bahnhof Gleisdreieck an. Der südliche Teil des Plangebietes ist als Außenbereich nach § 35 BauGB zu bewerten. Für Teile des Plangebietes im Bereich der Luckenwalder Straße besteht Planungsrecht nach Baunutzungsplan.

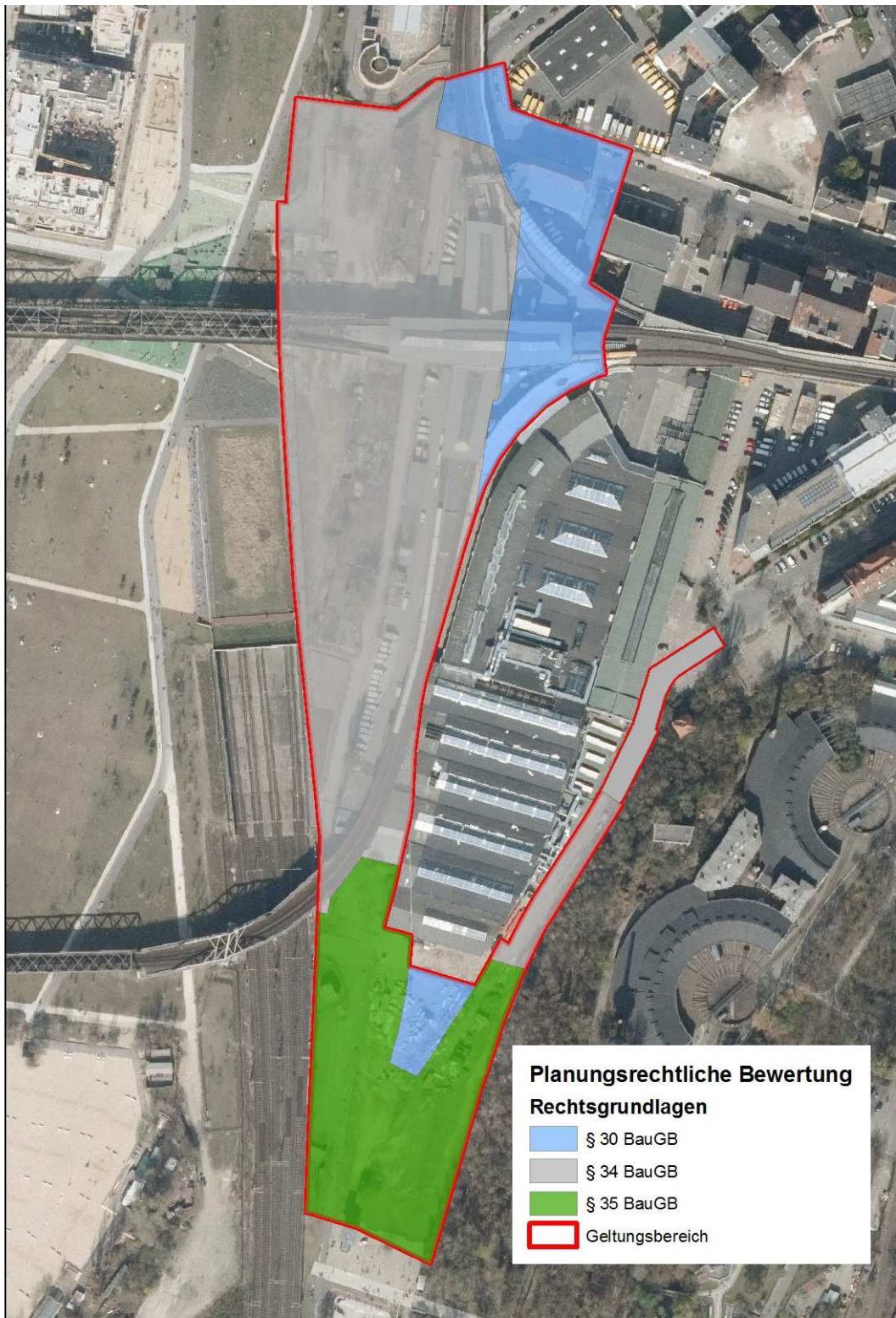


Abbildung 11: Planungsrechtliche Bewertung des Plangebietes

2.5.1.2 Nach § 30 BauGB zu bewertende Flächen

Ein kleiner Anteil des Plangebietes im Nordosten (Luckenwalder Straße 6a) und der östliche Bereich des U-Bahnkreuzes sowie das Flurstück 3412 südlich des Postbahnhofs sind im Baunutzungsplan von 1958/60 als beschränktes Arbeitsgebiet, Baustufe V/3, festgesetzt. Die Baustufe V/3 entspricht einer zulässigen Geschosshöhe von 5, einer GRZ von 0,3, einer GFZ von 1,5 und BMZ von 6,0.

In der Baunutzungsverordnung von 1968 werden die Nebenanlagen und sonstigen Bewegungs- und Abstellflächen nicht mitgerechnet, dies gilt ebenfalls für Stellplätze und Garagen. Insofern ist eine hundertprozentige Versiegelung möglich. Das heißt, dass durch die Planung keine ausgleichspflichtigen Eingriffe im Bereich dieser Teilfläche vorbereitet werden.

Bei der Ermittlung des Gesamtkostenäquivalentes sind daher nur die Bäume, die nach Baumschutzverordnung geschützt sind, in die Bewertung einzustellen, da diese Rechtsverordnung separat gilt. Es sind neun Bäume in der Teilfläche vorhanden. Die Bäume mit der Baumnr. 1-5 werden nicht betrachtet, da sie Straßenbäume sind. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung. Es wird davon ausgegangen, dass die Bäume nicht durch die Planung tangiert werden. Sollten Sie dennoch vorhabenbedingt beeinträchtigt werden, ist ihr Wert nach dem Gehölzwertverfahren Koch zu ermitteln.

Code Berlin	Kostenschätzung	Fläche (m²)/ Menge (Stk.)	Einzelpreis Herstellungskosten in €	Einzelpreis Pflegekosten in €	Gesamt-betrag in €
Biotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Biototypen				
	keine				-
	Bäume (die nicht unter BaumSchVO fallen)				
	keine				-
	Zwischensumme Biototypen und Bäume, die nicht unter die BaumSchVO fallen				
	10 % Planungskosten				-
	Bäume (die unter die BaumSchVO fallen)				
	6 - Sandbirke	1,00	312,50		312,50
	7 - Götterbaum	1,00	487,50		487,50
	8 - Götterbaum	2,00	487,50		975,00
	9 - Götterbaum	3,00	487,50		1.462,50
	Zwischensumme Bäume, die unter die BaumSchVO fallen				3.237,50
	100 % Aufschlag für Planung, Pflanzung, Fertigstellungspflege, Entwicklungszeit nach BaumSchVO				3.237,50
	Gesamtsumme biotische Komponente				6.475,00
Abiotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Neuversiegelung	0,00	13,00		0,00
	Gesamtsumme Netto				6.475,00
	19% Mehrwertsteuer				1.230
	Endsumme				7.705,25

Tabelle 4: Gesamtkostenäquivalent Teilgebiet § 30 BauGB

2.5.1.3 Nach § 34 BauGB zu bewertende Flächen

Vor Aufstellung des Planverfahrens wurde festgestellt, dass sich die Bebaubarkeit eines Teils des Plangebietes auf der Grundlage von § 34 BauGB bemisst. Gemäß § 34 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Für das Plangebiet ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Der überwiegende Teil des Eingriffs ist somit gemäß § 1 Abs. 3 BauGB nicht ausgleichspflichtig, weil er bereits planerisch zulässig ist.

Nur das über das planungsrechtlich hinausgehende Maß ist daher in die Bewertung einzustellen, um so den ausgleichspflichtigen Eingriff ermitteln zu können. Dabei sind die Eingangsparameter zu verändern. Dies wird im Folgenden bei der Berechnung des Kostenäquivalentes dargestellt.

Biotoptypen

Die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche weist eine Größe von 28.339 m² auf. Die Fläche verteilt sich auf folgende Biotoptypen:

BT Code	Flächen im Bestand	Fläche in m ²	Flächenanteil in %
032101	Landreitgrasfluren, weitgehend ohne Gehölze	145,4	0,5%
051432	Staudenfluren (Säume) trockenwarmer Standorte, ruderalisiert	534,9	1,9%
051611	artenreicher Zier- und Parkrasen, weitgehend ohne Bäume	722,9	2,6%
051621	artenarmer Zier- und Parkrasen, weitgehend ohne Bäume	262,6	0,9%
051622	artenarmer Zier- und Parkrasen, mit lockerstehenden Bäumen	408,2	1,4%
05170	Trittrasen	19,6	0,1%
07322	mehrschichtige Gehölzbestände aus überwiegend nicht heimischen Arten, jung	110,1	0,4 %
10160	vegetationsfreie, unversiegelte Fläche	528,6	1,9%
10272	gärtnerisch gestaltete Freifläche, Anpflanzung von Sträuchern	84,6	0,3%
12310	Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsflächen (in Betrieb)	4.854,9	17,1%
12500	Ver- und Entsorgungsanlagen	182,6	0,6%
12611	Pflasterstraßen	3.229,2	11,4%
12651	unbefestigter Weg	326,8	1,2%
12652	Weg mit wasserdurchlässiger Befestigung	309,6	1,1%
12653	teilversiegelter Weg (inkl. Pflaster)	1.220,3	4,3%
12654	versiegelter Weg	966,7	3,4%
12660	Bahnanlagen	4.861,6	17,2%
12663	Bahnbrachen	234,0	0,8%
12720	Aufschüttungen und Abgrabungen	8.939,2	31,5%
12740	Lagerflächen	22,0	0,1%
12750	Sonstige versiegelte Flächen	14,5	0,1%
12830	Sonstige Bauwerke (Betonmauer)	16,1	0,1%
12831	Ruinen	344,8	1,2%
		28.339,2	100%

Tabelle 5: Biotoptypen im Bestand

Für die Biotoptypen ist nur der Flächenanteil in die Bewertung einzustellen, dessen Überplanung bislang planungsrechtlich nicht zulässig ist. Auf Grund der planungsrechtlich zu-

lässigen Überbauung von 75 % der Teilfläche nach § 34 beurteilten Fläche können nur 25% als Biotopverlust bilanziert werden. Daraus ergibt sich ein kompensationspflichtiger Biotopverlust von 7.084,8 m². Für diese Restfläche werden die gleichen prozentualen Flächenverteilungen wie an der Gesamtfläche zu Grunde gelegt (vgl. Tabelle 5). Dabei werden die versiegelten Flächen nicht berücksichtigt, da diese nicht wertgebend sind.

		Fläche in m²	Flächen- anteil in %
Nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche		28.339,2	100%
Bereits planungsrechtlich zulässige Eingriffsfläche		21.254,4	75%
verbleibende ausgleichspflichtige Fläche		7.084,8	25%
032101	Landreitgrasfluren, weitgehend ohne Gehölze	36,4	0,5%
051432	Staudenfluren (Säume) trockenwarmer Standorte, ruderalisiert	133,7	1,9%
051611	artenreicher Zier- und Parkrasen, weitgehend ohne Bäume	180,7	2,6%
051621	artenarmer Zier- und Parkrasen, weitgehend ohne Bäume	65,7	0,9%
051622	artenarmer Zier- und Parkrasen, mit lockerstehenden Bäumen	102,1	1,4%
05170	Trittrassen	4,9	0,1%
07322	mehrschichtige Gehölzbestände aus überwiegend nicht heimischen Arten, jung	110,0	0,4%
10160	vegetationsfreie, unversiegelte Fläche	132,2	1,9%
10272	gärtnerisch gestaltete Freifläche, Anpflanzung von Sträuchern	21,2	0,3%
12663	Bahnbrachen	58,5	0,8%
12720	Aufschüttungen und Abgrabungen	2.234,8	31,5%

Tabelle 6: Anteilige Ermittlung der Biotope unter Berücksichtigung von bestehenden Planungsrechten

Bäume

Der Verlust an Bäumen, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind, wird vollständig in die Bewertung eingestellt. Es sind 16 Bäume nach § 6 BaumSchVO ersatzpflichtig.

Versiegelung

Für die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Demnach wäre eine Versiegelung von 21.254 m² bereits zulässig. Der Bebauungsplan sieht die Festsetzung von Kerngebieten vor. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Der Bebauungsplan VI-140ca ermöglicht für den nach § 34 beurteilten Bereich eine Neuversiegelung auf 7.084,8 m². Diese Neuversiegelung ist als kompensationspflichtiger Eingriff zu werten.

	GRZ	Fläche in m²
Nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche		28.339,2
Bereits planungsrechtlich zulässige Versiegelung	0,75	21.254,4
gemäß Bebauungsplan zukünftig zulässige Versiegelung	1,00	28.339,2
verbleibende kompensationspflichtige Neuversiegelung		7.084,8

Tabelle 7: Ermittlung der kompensationspflichtigen Neuversiegelung

Für den Teil des Plangebietes, der nach § 34 BauGB zu bewerten ist, ergibt sich somit folgendes Gesamtkostenäquivalent.

Code Berlin	Kostenschätzung	Fläche (m²)/ Menge (Stk.)	Einzelpreis Herstellungs-kosten in €	Einzelpreis Pflege-kosten in €	Gesamt-betrag in €
Biotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Biotoptypen				
032101	Landreitgrasfluren, weitgehend ohne Gehölze	36,4	1,35	0,55	69,2
051432	Staudenfluren (Säume) trockenwarmer Standorte, ruderalisiert	133,7	2,74	0,55	439,9
051611	artenreicher Zier- und Parkrasen, weitgehend ohne Bäume	180,7	1,98	0,4	430,1
051621	artenarmer Zier- und Parkrasen, weitgehend ohne Bäume	65,7	1,88	0,4	149,8
051622	artenarmer Zier- und Parkrasen, mit lockerstehenden Bäumen	102,1	20	3	2.348,3
05170	Trittrassen	4,9	1,98	0,4	11,7
07322	mehrschichtige Gehölzbestände aus überwiegend nicht heimischen Arten, jung	110,0	15	3,5	2.035,0
10160	vegetationsfreie, unversiegelte Fläche	132,2	0,5	0,2	92,5
10272	gärtnerisch gestaltete Freifläche, Anpflanzung von Sträuchern	21,2	3	0,9	82,7
12663	Bahnbrachen	58,5	0,5	0	29,3
12720	Aufschüttungen und Abgrabungen	2.234,8	0,5	0	1.117,4
	Bäume (die nicht unter BaumSchVO fallen)				
	keine				-
	Zwischensumme Biotoptypen und Bäume, die nicht unter die BaumSchVO fallen				6.805,73
	10 % Planungskosten				680,57
	Bäume (die unter die BaumSchVO fallen)				
	10 - Götterbaum	2,00	487,50		975,00
	11 - Robinie	1,00	487,50		487,50
	12 - Robinie	1,00	487,50		487,50
	13 - Säulenpappel	3,00	590,00		1.770,00
	14 - Säulenpappel	2,00	590,00		1.180,00
	15 - Säulenpappel	1,00	590,00		590,00
	16 - Balsampappel	2,00	657,50		1.315,00
	17 - Hybridpappel	1,00	590,00		590,00
	18 - Graupappel	2,00	657,50		1.315,00
	19 - Balsampappel	3,00	590,00		1.770,00
	20 - Balsampappel	1,00	312,50		312,50
	21 - Balsampappel	1,00	590,00		590,00
	22 - Balsampappel	2,00	657,50		1.315,00
	23 - Säulenpappel	3,00	590,00		1.770,00
	26 - Spitzahorn	1,00	590,00		590,00
	27 - Spitzahorn	2,00	590,00		1.180,00
	Zwischensumme Bäume, die unter die BaumSchVO fallen				16.237,50
	100 % Aufschlag für Planung, Pflanzung, Fertigstellungspflege, Entwicklungszeit nach BaumSchVO				16.237,50
	Gesamtsumme biotische Komponente				39.961,30

Abiotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Neuversiegelung				92.102,40
		7084,8	13,00		
	Gesamtsumme Netto				132.063,70
	19% Mehrwertsteuer				25.092,10
	Endsumme				157.155,80

Tabelle 8: Gesamtkostenäquivalent Teilgebiet § 34 BauGB

2.5.1.4 Nach § 35 BauGB zu bewertende Flächen

Der südliche Teil des Plangebietes ist dem Außenbereich zuzuordnen. Eingriffe, die durch die Planung in diesem Bereich vorbereitet werden, sind vollständig ausgleichspflichtig.

Biotoptypen

Die Fläche, die als Außenbereich zu bewerten ist, ist durch folgende Biotoptypen geprägt.

BT Code	Flächen im Bestand	Fläche in m²	Versiegelungsanteil in %	Versiegelte Fläche
032101	Landreitgrasfluren, weitgehend ohne Gehölze	352,8	0%	0,0
051611	artenreicher Zier- und Parkrasen, weitgehend ohne Bäume	355,6	0%	0,0
05170	Trittrassen	698,8	0%	0,0
0715323	einschichtige oder kleine Baumgruppen, nicht heimische Baumarten, überwiegend Jungbestände (< 10 Jahre)	83,2	0%	0,0
10160	vegetationsfreie, unversiegelte Fläche	1.377,8	0%	0,0
12310	Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsflächen (in Betrieb)	301,4	100%	301,4
12500	Ver- und Entsorgungsanlagen	220,8	100%	220,8
12611	Pflasterstraßen	34,7	100%	34,7
12642	Parkplätze, teilversiegelt	202,2	25%	50,6
12651	unbefestigter Weg	0,0	25%	0,0
12652	Weg mit wasserdurchlässiger Befestigung	1.462,8	50%	731,4
12653	teilversiegelter Weg (inkl. Pflaster)	224,4	100%	224,4
12654	versiegelter Weg	827,6	100%	827,6
12660	Bahnanlagen	5,9	100%	5,9
12663	Bahnbrachen	3.161,9	0%	0,0
12750	Sonstige versiegelte Flächen	78,5	100%	78,5
12831	Ruinen	48,4	100%	48,4
		9.436,8		2.523,7

Tabelle 9: Biotoptypenverteilung und Versiegelungsanteile im Gebiet, das nach § 35 BauGB zu bewerten ist

Bäume

In der Teilfläche, die nach § 35 BauGB zu beurteilen ist, befinden sich zwei Bäume, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind. Diese werden in die Bewertung des Gesamtkostenäquivalentes nach den Maßgaben der Baumschutzverordnung eingestellt.

Versiegelung

Im Bestand sind gemäß Biotoptypenerfassung 2.524 m² versiegelt. Der Bebauungsplan sieht die Festsetzung von Kerngebieten vor. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche

durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Der Bebauungsplan VI-140ca ermöglicht in dem nach § 35 beurteilten Bereich eine Neuversiegelung auf 6.913 m².

	GRZ	Fläche (in m ²)
Nach § 35 BauGB zu beurteilende Fläche		9.436,8
Versiegelung Bestand		2.523,7
gemäß Bebauungsplan zukünftig zulässige Versiegelung	1,0	9.436,8
Neuversiegelung		6.913,1

Tabelle 10: Ermittlung der Neuversiegelung

Für die Fläche, die als Außenbereich zu bewerten ist, ergibt sich folgendes Gesamtkostenäquivalent.

Code Berlin	Kostenschätzung	Fläche (m ²)/ Menge (Stk.)	Einzelpreis Herstellungs-kosten in €	Einzelpreis Pflege-kosten in €	Gesamt-betrag in €
Biotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Biotoptypen				
032101	Landreitgrasfluren, weitgehend ohne Gehölze	352,8	1,35	0,55	670,3
051611	artenreicher Zier- und Parkrasen, weitgehend ohne Bäume	355,6	1,98	0,4	846,3
05170	Trittrassen	698,8	1,98	0,4	1.663,1
0715323	einschichtige oder kleine Baumgruppen, nicht heimische Baumarten, überwiegend Jungbestände (< 10 Jahre)	83,2	7,44	2,09	792,9
10160	vegetationsfreie, unversiegelte Fläche	1.377,8	0,5	0	688,9
12663	Bahnbrachen	3.161,9	0,5	0	1.581,0
	Bäume (die nicht unter BaumSchVO fallen)				
	keine				-
	Zwischensumme Biotoptypen und Bäume, die nicht unter die BaumSchVO fallen				6.242,54
	10 % Planungskosten				624,25
	Bäume (die unter die BaumSchVO fallen)				
	24 - Balsampappel	1,00	423,50		423,50
	25 - Eschen-Ahorn	2,00	590,00		1.180,00
	Zwischensumme Bäume, die unter die BaumSchVO fallen				1.603,50
	100 % Aufschlag für Planung, Pflanzung, Fertigstellungspflege, Entwicklungszeit nach BaumSchVO				1.603,50
	Gesamtsumme biotische Komponente				10.073,79
Abiotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Neuversiegelung	6.913,00	13,00		89.869,00
	Gesamtsumme Netto				99.942,79
	19% Mehrwertsteuer				18.989
	Endsumme				118.931,92

Tabelle 11: Gesamtkostenäquivalent Teilgebiet § 35 BauGB

2.5.1.5 Plangebiet insgesamt

Für die Teilflächen des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140ca wurde getrennt nach ihrer planungsrechtlichen Beurteilung ein kompensationspflichtiges Kostenäquivalent ermittelt. Für das Plangebiet insgesamt ergibt sich ein Gesamtkostenäquivalent von 283.792,97 (brutto).

Teilgebiet	Gesamtkostenäquivalent
gemäß § 30 BauGB zu beurteilende Fläche	7.705,25 €
gemäß § 34 BauGB zu beurteilende Fläche	157.155,80 €
gemäß § 35 BauGB zu beurteilende Fläche	118.931,92 €
	283.792,97 €

Tabelle 12: Gesamtkostenäquivalent

2.5.1.6 Vermeidung und Ausgleich

Es verbleibt ein Defizit von 283.792,97 € (brutto). Um festzustellen, ob die Maßnahmen im Plangebiet ausreichen, einen Ausgleich herzustellen, wurde ein Kostenäquivalent für die Maßnahmen ermittelt. Entspricht dem Kostenäquivalent, was als erforderlicher Kompensationsbedarf ermittelt wurde, ist der Eingriff vollständig vermieden bzw. ausgeglichen.

Im Plangebiet sind Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen geplant. Acht Bäume sind zu pflanzen. Ein durchschnittlicher Gehölzwert einer Neupflanzung mit einem Stammumfang von 18-20 cm liegt bei 360 €. Zusätzlich ist der doppelte Wert an Pflegekosten anzusetzen. Damit wären 720 € Herstellungs- und Pflegekosten pro Baum zu Grunde zu legen. Für die Bäume könnten 5.760 € des Gesamtkostenäquivalentes ausgeglichen werden. Es werden 1.110 m² Grünflächen mit Bodenanschluss angelegt. Diese haben positive Wirkungen auf die biotischen und abiotischen Komponenten. Es werden 845 m² Grünflächen ohne Bodenanschluss angelegt. Es wird von Rasenflächen ausgegangen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Die Flächen reduzieren Temperaturextreme und erhöhen den Rückhalt des Regenwassers. Das Regenwasser steht partiell somit der Verdunstung zur Verfügung. Die Grünflächen ohne Bodenanschluss sind damit für die abiotischen Schutzgüter Wasser und Klima/ Luft eine direkte Ausgleichsmaßnahme. Für den Boden sind sie teilweise ausgleichsrelevant, da in der Bodenaufgabe ein Bodenleben möglich ist, wenn auch nicht in tiefere Horizonte.

Maßnahme	Menge / Fläche		Herstellungskosten in €	Pflegekosten in €	Gesamtbetrag in €
Einzelbaum Hochstamm 18-20 cm	8,00	Stk	360,00	360,00	5.760,00
extensive Dachbegrünung	1.934,00	m ²	20,00	0,20	39.066,80
Grünflächen mit Bodenanschluss	1.110,00	m ²	2,49	0,73	3.568,65
Grünflächen ohne Bodenanschluss	845,00	m ²	1,98	0,40	2.011,10
					50.406,55
Planungskosten 10%					5.040,66
Summe netto					55.447,21
Mehrwertsteuer					10.534,97
Summe brutto					65.982,17

Tabelle 13: Kostenäquivalent für Aufwertungsmaßnahmen im Plangebiet

Es wurden fiktive Wiederherstellungskosten für die Maßnahmen in Höhe von 50.406,55 € ermittelt. Zuzüglich der Planungskosten in Höhe von 5.040,66 € sowie der Mehrwertsteuer ergeben sich fiktive Kosten von 65.982,17 € (brutto). Somit werden vom erforderlichen Kompensationsumfang in Höhe von 283.792,97 € (brutto) durch die benannten Pflanz- und Be-

grünungsmaßnahmen im Plangebiet bereits 24 % abgedeckt. Es verbleibt ein Kompensationsdefizit von 217.810,80 € (brutto).

Der Ausgleichsbedarf von 217.810,80 € (brutto) kann nicht im Park am Gleisdreieck gedeckt werden, da dieser bereits Ausgleich für die Bebauung des Potsdamer Platz/Leipziger Platz, der Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der Baufelder Yorckdreieck, Flottwellstraße Mitte und Möckernkiez ist. Der Ausgleich muss daher an anderer Stelle im Bezirk oder im Land Berlin erfolgen.

2.5.1.7 Planexterne Ausgleichsmaßnahme

Der Bebauungsplan VI-140ca bereitet erhebliche Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vor. Insbesondere die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen werden erheblich beeinträchtigt. Nur ein sehr geringer Teil kann planintern gemindert bzw. ausgeglichen werden. Die erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden durch eine planexterne Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain ausgeglichen.

Die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain entstanden nach 1945 aus den gesprengten und mit Trümmerschutt aufgefüllten Bunkern. Die Gehölzpflanzungen erfolgten ähnlich der Bepflanzung von Bergräumhalden mit Pioniergehölzen und sollten vorerst meliorative Funktionen erfüllen und nach und nach durch wertvolle einheimische Gehölze ersetzt werden. Das Pflanzkonzept wurde jedoch nicht konsequent umgesetzt. In den vergangenen Jahren entstanden immer mehr Trampelpfade. Dies führte zu Bodenerosionen. Die Pionierbaumarten sind teilweise abgängig oder haben sich zu Stangenholz entwickelt.

Die Flächen weisen ein hohes ökologisches Aufwertungspotential auf. Grundlage der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen bildet das Schutz-, Pflege und Entwicklungskonzept. Das Konzept vereint eine intensive Parknutzung und Naturentwicklung.

In diesem Konzept sind Bereiche zur Förderung der Gehölznaturverjüngung im Sinne einer „gelenkten Sukzession“ aus dem Bestand heraus aufgezeigt. Des Weiteren enthält das Konzept Vorschläge zum Schutz von Habitatbäumen und zur Aufwertung der Gehölzstrukturen durch Ansiedlung einheimischer, standortgerechter und klimatoleranter Gehölze sowie zur Förderung des Erosionsschutzes. Das naturschutzfachliche Hauptziel besteht darin, auf den Bunkerbergen standortangepasste anspruchsvolle Waldgesellschaften mit ungleichaltriger Zusammensetzung zu entwickeln, die in ihrer Ausprägung naturnahen Standorten ähneln (ahorn- und eschenreicher Mischwald, frisch bis mäßig trockener Eichenmischwald, Eichen-Hainbuchenwald und Winterlinden-Hainbuchenwald). Auf Grund der Bedeutung einer artenreichen Krautschicht für die Weinbergschnecken, Insekten und Vögel soll deren Förderung durch gezielte Pflegemaßnahmen erfolgen.

Die Umsetzung des Schutz-, Pflege- und Entwicklungskonzeptes für die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain geht weit über die eigentlichen Ziele der Grünflächenpflege (Wiederherstellung der Verkehrssicherheit, Herstellung von Sichtbezügen, Freischneiden von Wegen und Denkmalpflege) hinaus. Die Ausschöpfung des ökologischen Entwicklungspotentials lässt sich mit den Anforderungen Grünpflege sehr gut verknüpfen. Die Umsetzung des Konzeptes ist aus naturschutzfachlicher Sicht eine vorbildwirksame Symbiose unterschiedlicher Belange in einem begrenzten innerstädtischem Natur- und Grünflächenraum.

Durch die Maßnahmen zur Verminderung der Bodenerosion werden die natürlichen Bodenfunktionen aufgewertet. Die Maßnahmen zur Aufwertung der Gehölzbestände sowie die Pflanzungen führen zu einer Verbesserung der Lebensraumfunktion. Die Maßnahmen werden die Funktionen des Naturhaushalts insgesamt auf. Damit wirken die Maßnahmen auf die

durch die Planung beeinträchtigen Funktionen und stellen diese in gleichwertiger Weise wieder her.

Es wurden Herstellungskosten von 207.882,23 brutto für zwei Bauabschnitte ermittelt. Durch die Maßnahmen kann das ermittelte Defizit von 217.810,80 € (brutto) überwiegend gedeckt werden.

	Maßnahmen	
1	Baustelleneinrichtung, Böschungssicherung, Mauerterrassen ergänzen	34.158,00
2	Gehölzarbeiten (Fällungen, Schnitt, Kronenpflege, Kappung)	30.298,80
3	Bodenarbeiten (Bauschuttentsorgung, Aushub, Planum herstellen, Bodenverbesserungen...)	10.061,40
4	Pflanzen und Aussaat (Gehölze liefern, pflanzen, pflegen, Kräuteraussaat)	76.852,65
5	Einfriedungen, Mauern (Natursteinmauer, Ursus Wildschutzzaun)	15.532,60
6	Sonstige Maßnahmen (Pflaster abbrechen, Bestandsdokumentation, Baumaschinenstunden...)	7.787,50
	Gesamt-Netto	174.690,95
	Gesamt-Brutto	207.882,23

2.5.2 Artenschutzrechtliche Prüfung

2.5.2.1 Rechtsgrundlage

Artenschutzrechtliche Verbote werden durch konkrete Handlungen erfüllt, so etwa wenn die geschützte Lebensstätte durch die Errichtung eines Vorhabens zerstört wird oder geschützte Arten während der Brutzeit durch den Betrieb einer baulichen Anlage gestört werden. Erst der Vollzug der Bebauungsplanung kann zum Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote führen. Gleichwohl sind künftige artenschutzrechtliche Konfliktlagen bereits in der Bebauungsplanung zu behandeln. Es muss daher im Rahmen der Planaufstellung vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob beim Vollzug des Bebauungsplans Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote zu erwarten sind. Die Gemeinde muss vorausschauend ermitteln, ob die vorgesehenen Festsetzungen auf unüberwindbare artenschutzrechtliche Hindernisse treffen würden und ob Festsetzungen dauerhaft ein rechtliches Hindernis in Gestalt artenschutzrechtlicher Verbote entgegenstünde. Die Belange des Artenschutzes unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung.

Wird im Rahmen der Planaufstellung festgestellt, dass der Bebauungsplan artenschutzrechtliche Verbote berührt, muss geprüft werden, ob die drohenden artenschutzrechtlichen Verbote überwunden werden können. Im Rahmen des Bebauungsplans müssen die Voraussetzungen für die Überwindung des drohenden Verbots geschaffen werden, indem die Freistellung geprüft oder in eine Ausnahmelage oder Befreiungslage hineingeplant wird.

§ 44 Absatz 1 BNatSchG verbietet:

1. wild lebenden Tieren der besonders geschützte Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.
4. wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).

Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 BNatSchG verweisen auf die besonders geschützten Arten. Einzig das Verbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezieht sich auf die streng geschützten Arten. Welche Tiere entweder zu den besonders oder zu den streng geschützten Arten gehören, lässt sich der Begriffsbestimmung nach § 7 BNatSchG entnehmen. Die besonders geschützten Arten sind in Abs. 2 Nr. 13 und die streng geschützten Arten in Nr. 14 gesetzlich definiert.

2.5.2.2 Prüfungssystematik

Für die Abarbeitung artenschutzrechtlicher Konflikte wird das folgende vierstufige Prüfprogramm (Blessing/Scharmer 2013) angewendet:

Stufe 1: Würde die Handlung (Vollzug der Planung) gegen die vier artenschutzrechtlichen Verbote verstoßen?

Stufe 2: Falls ja, ist zu prüfen, ob die Handlung unter den Voraussetzungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG von der Verbotswirkung freigestellt werden kann.

Stufe 3: Ist dies nicht möglich, ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

Stufe 4: Ist dies nicht der Fall, ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG vorliegen.

Zunächst wird also geprüft, ob die Planung im Vollzug zu artenschutzrechtlichen Verboten führen wird. Im Falle, dass Verbotstatbestände berührt sind, ist auf zweiter Stufe zu klären, wie diese artenschutzrechtlichen Konflikte planerisch bewältigt werden können. Es ist also zu klären, ob Handlungen unter den Voraussetzungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG von dem jeweiligen einschlägigen Verbot freigestellt sind. Die Freistellungs-Regelung sieht für bestimmte Gruppen von Arten unterschiedliche Voraussetzungen vor. Die Vorschrift unterscheidet dabei zwischen europäisch geschützten Arten und solchen gemäß Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG für die engere Voraussetzungen gelten sowie den übrigen „anderen geschützten Arten“, deren Schutz leichter überwunden werden kann.

Für die Arten der erst genannten Fallgruppe gilt:

Für nach § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zulässig sind, gelten die Zugriffsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Nach § 44 Absatz 5 BNatSchG liegt bei den Tierarten des Anhang IV Buch-

stabe a der FFH-RL, europäischen Vogelarten und Arten, die nach einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG ein Verstoß gegen die Verbote des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 dann nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend.

Durch die Vorschriften § 44 Abs. 5 Satz 1 bis 4 BNatSchG wird eine funktionsbezogene Erheblichkeitsschwelle eingeführt.

Für die Arten der zweiten Fallgruppe gilt gemäß § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG „sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor“. Ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote liegt bei anderen national geschützten Arten somit bereits dann nicht vor, wenn über drohende Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote auf der Ebene des Bebauungsplans durch Vermeidung und Ausgleich der Eingriffe in der Abwägung gemäß § 1a Abs. 3 BauGB entschieden wurde. Der Schutz der nur national geschützten Arten ist somit deutlich geringer gestellt.

Ist ein drohender Verstoß gegen ein Verbot nicht nach § 44 Abs. 5 BNatSchG von der Verbotswirkung freigestellt, ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens weiterhin zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen und durch geeignete Maßnahmen in eine Ausnahmelage hineingeplant werden kann. Die Prüfung einer Ausnahme ist für europäisch geschützte Arten relevant. Die Ausnahmenvorschrift sieht mehrere Ausnahmegründe vor, wie z.B. die Gefahrenabwehr oder die überwiegenden Gründe des öffentlichen Interesses. Voraussetzung ist, dass es keine zumutbaren Alternativen gibt und dass das geplante Vorhaben zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands führen darf.

2.5.2.3 Untersuchung Vorkommen gesetzlich geschützter Arten

Avifauna

Brutnachweis (Scharon 2016): Amsel, Bachstelze, Fitis, Hausrotschwanz, Haussperling, Mönchsgrasmücke

Fledermäuse

Zwergfledermaus – Jagdgebiet (wird nicht weiter betrachtet, da Jagdgebiete nicht geschützt sind)

2.5.2.4 Artenschutzrechtliche Prüfung

Avifauna, Gruppe Freibrüter

Im Folgenden wird die Prüfung der Verbotstatbestände für die Amsel, Fitis und Mönchsgrasmücke durchgeführt.

Stufe 1: Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 u. 3 BNatSchG

Nr. 1 nicht erfüllt.

Die Schutzvorschrift gilt für die besonders geschützten Arten. Die Verbotswirkung gilt individuenbezogen (einschließlich Eier, auch in leerem Zustand). Verboten sind daher sämtliche Handlungen, die den Tod oder die Verletzung eines Tieres, die Zerstörung oder Beschädigung von Eiern oder deren Entfernung zur Folge haben. Die Tötung ist vermeidbar. Die

Baumaßnahmen sind so zu steuern, dass sie in Abwesenheit der geschützten Art vorzunehmen sind. Es dürfen keine Rodungsmaßnahmen im Zeitraum März bis Anfang September auf der Fläche durchgeführt werden.

Nr. 2 nicht erfüllt.

Verboten sind Störungen während bestimmter Schutzzeiten, die sich negativ auf die physische Verfassung des Tieres auswirken (z.B. Unruhe oder Flucht). Von einer erheblichen Störung ist auszugehen, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art durch die Störung verschlechtert. Erhebliche Störungen während der Fortpflanzungszeit, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen, können ausgeschlossen werden. Durch § 39 BNatSchG ist es verboten Bäume, Hecken, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Dies ist striktes Recht und verhindert damit eine Störung der hier dargestellten Freibrüter während der Brutzeit.

Nr. 3 nicht erfüllt.

Schutzgut dieses Verbots sind Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Es sollen solche Lebensstätten geschützt werden, die für die Erhaltung der Art aktuelle Bedeutung besitzen. Der Schutz der Lebensstätte kann auch außerhalb der Anwesenheit der Bewohner bestehen, wenn nach den Lebensgewohnheiten einer Art eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist. Der Schutz der Fortpflanzungsstätte für die hier behandelten Arten, erlischt mit Beendigung der jeweiligen Brutperiode, da die Arten regelmäßig die Fortpflanzungs- und Ruhestätte wechseln. Damit ist der Verbotstatbestand außerhalb der Brutzeit nicht erfüllt und durch eine Berücksichtigung der Brutzeiten (1. März bis 30. September) vermeidbar. Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang ist durch den regelmäßigen Wechsel der Fortpflanzungsstätten und ihrer nicht erneuten Nutzung durch alle hier behandelten Arten mit weiter Definition des Lebensstätten-Begriffs erfüllt. Der Park am Gleisdreieck bietet für die wenigen Arten geeignete Ausweichlebensräume. Für die genannten Arten ist davon auszugehen, dass die lokalen Populationen im räumlich-ökologischen Zusammenhang durch den Verlust einzelner Brutplätze nicht beeinträchtigt werden.

Die Verbotstatbestände sind nicht erfüllt, eine weitere Prüfung ist nicht erforderlich.

Avifauna, Gruppe Gebäude- und Höhlenbrüter

Im Folgenden wird die Prüfung der Verbotstatbestände für die Bachstelze, Haussperling und Hausrotschwanz durchgeführt. Baumhöhlen und Niststätten dieser Arten an Gebäuden gelten als dauerhafte Lebensstätten und sind demnach ganzjährig geschützt.

Stufe 1: Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 u. 3 BNatSchG

Nr. 1 nicht erfüllt.

Die Tötung ist vermeidbar. Die Beseitigung von Baumhöhlen und Niststätten an Gebäuden darf nur unter der Bedingung erfolgen, dass diese zum Zeitpunkt der Beseitigung unbesetzt sind. Es ist sicherzustellen, dass weder Altvögel, Jungvögel noch Gelege zu Schaden kommen. Vor der Umgestaltung bzw. Abriss von Gebäuden sowie Baumfällungen sind diese hinsichtlich Nester durch eine fachkundige Person zu untersuchen.

Nr. 2 nicht erfüllt.

Erhebliche Störungen während der Fortpflanzungszeit, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen, sind durch die Bauzeitenregelung im Baugenehmigungsverfahren und eine ökologische Baubegleitung zur Kontrolle der Regelungen vermeidbar.

Nr. 3 erfüllt.

Da der Schutz der Fortpflanzungsstätte erst mit Aufgabe des Reviers endet und die Fortpflanzungsstätte jährlich wiederkehrend genutzt wird, ist der Verbotstatbestand erfüllt, sobald die Gebäude und die Baumhöhlen, die den Arten Lebensraum bieten, beseitigt oder beeinträchtigt werden.

Stufe 2: Prüfung der Freistellung nach § 44 Abs. 5 BNatSchG

Da der Schutz der Fortpflanzungsstätte erst mit Aufgabe des Reviers endet und die Fortpflanzungsstätte jährlich wiederkehrend genutzt wird, ist der Verbotstatbestand erfüllt. Für die hier angeführten Arten führt die Beeinträchtigung eines oder mehrerer Nester außerhalb der Brutzeit aber nicht zur Beeinträchtigung der Fortpflanzungsstätte, da bei der vollständigen Beseitigung / Entwertung regelmäßig genutzter Reviere der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG greift. Falls die Niststätten dieser Arten beseitigt werden, ist ein Antrag auf Ausnahme nach §45 BNatSchG von dem Verbot des §44 BNatSchG (Beseitigung geschützter Nist- und Lebensstätten) erforderlich.

Stufe 3: Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG

Es ist notwendig vor Beseitigung dieser Fortpflanzungs- und Ruhestätten ein Antrag auf Ausnahme durch den Grundstückseigentümer nach § 45 Abs. 7 BNatSchG einzureichen. Im Rahmen der Ausnahme sind Auflagen zu künstlichen Nisthilfen zu erwarten. Diese sind im Sinne einer vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme zu betrachten.

Auch wenn bei einzelnen Brutplätzen der oben genannten Arten keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen im nahen Umfeld eintritt, besteht die Verpflichtung, entfallende Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zu ersetzen. Bei Eingriffen in die bestehende Gebäudesubstanz, an der sich Niststätten der oben genannten Arten befinden und wie sie vergleichbar im Bereich des Landes Berlin durch Sanierungen, Wärmedamm- oder Abbruchmaßnahmen etc. auftreten, „...würde das populationsbezogene Erhaltungsziel verfehlt werden, wenn kein ökologischer Ausgleich für entfallende Fortpflanzungs- oder Ruhestätten von Arten erfolgte, die wie Gebäudebrüter aufgrund ihrer artspezifischen Lebensansprüche auf das Vorhandensein solcher Lebensstätten an Bauwerken angewiesen sind. Das Erhaltungsziel kann daher nur erreicht werden, wenn die beseitigungsbedingten negativen Auswirkungen in jedem Einzelfall kompensiert werden. Nur so kann der Vollzug der bundesrechtlichen Ausnahmeregelung sachgerecht und im Einklang mit den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben der Vogelschutzrichtlinie und der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie erfolgen.“ (SenStadtUm, 2011, Ausnahmezulassung nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG).

Der Erhalt der ökologischen Funktion im räumlichen Zusammenhang kann durch die vorgezogenen Maßnahmen im Gebiet weiterhin gewahrt bleiben, so dass dem Bebauungsplan keine artenschutzrechtlichen Hinderungsgründe entgegenstehen.

2.5.3 Baumschutzverordnung

Im Plangebiet wurde der Baumbestand aufgenommen, der gemäß Baumschutzverordnung geschützt ist. Geschützt sind alle Laubbäume jeweils mit einem Stammumfang ab 80 cm, gemessen in einer Höhe von 1,30 m über dem Erdboden. Mehrstämmige Bäume sind geschützt, wenn mindestens einer der Stämme einen Mindestumfang von 50 cm aufweist. Vor Fällung der Bäume ist ein Antrag auf Fällgenehmigung gemäß § 5 BaumSchVO beim Bezirk Tempelhof-Schöneberg zu stellen.

Im Plangebiet wurden 25 Bäume kartiert die unter die Baumschutzverordnung fallen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt (August 2016) würde sich ein Ersatzbedarf von 41 Bäumen ergeben (FPB 2016). Der Ersatz der Bäume wurde bereits im Rahmen des Verfahrens zur Bewertung von Kostenäquivalenten für die Eingriffsregelung berücksichtigt.

2.5.4 Geplante Maßnahmen

2.5.4.1 Festsetzungen im Bebauungsplan

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltauswirkungen werden festgesetzt:

- In den Kerngebieten MK 1-7 sind mindestens 8 Laubbäume zu pflanzen.
- 1.955 m² Fläche werden gärtnerisch angelegt, davon haben 845 m² keinen Bodenschluss.
- In den Kerngebieten MK1 bis MK 7 und MK 9 sind jeweils mindestens 15% der gesamten Dachflächen zu begrünen.

2.5.4.2 Regelungen im Städtebaulichen Vertrag

Sicherung der planexternen Maßnahme an den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain.

2.5.4.3 Bauzeitenplanung und Baudurchführung

Durch eine Bauzeitenplanung können negative Auswirkungen auf die Tiere 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 sowie Gebäudeabriss sollten daher außerhalb der Brutzeit (März bis September) erfolgen.

Baubedingte Beeinträchtigungen sind durch Vermeidungsmaßnahmen auszuschließen. Im Rahmen der Baumaßnahme könnte Grundwasser gefördert werden. Die Grundwasserbenutzung ist gemäß Wasserhaushaltsgesetz in Verbindung mit dem Berliner Wassergesetz erlaubnispflichtig. Die wasserbehördliche Erlaubnis ist bei der Wasserbehörde zu beantragen. Sollten Belastungen des Förderwassers bestehen, ist vor Wiederaufführung in das Grundwasser das geförderte Wasser zu reinigen.

2.5.4.4 Vermeidung von Emissionen, Abfällen und Abwasser und Energieeffizienz

Die Verwendung von erneuerbaren Energien ist nicht Gegenstand der Planung.

Zur Vermeidung von Emissionen sind während der Bauphase unnötige Betriebsfahrten und Maschinenleerläufe zu vermeiden. Der Einsatz Treibstoff sparerer, lärmärmer und schadstoffreduzierter Baumaschinen und Fahrzeuge wird empfohlen.

Durch die Entwicklung werden zusätzliche Abfälle und Abwässer erzeugt. Es wird davon ausgegangen, dass ein ordnungsgemäßer Umgang erfolgt. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

2.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Zur Entwicklung einer dem Ort angemessenen städtebaulichen und architektonischen Qualität wurde 2015 für die Urbane Mitte ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb durchgeführt. Die Eingangsparameter für den Wettbewerb sahen mindestens 100.000 m² bis maximal 111.000 m² Neubau Geschossfläche vor. Dies war nur durch eine flächige Überbauung oder durch Hochhäuser erreichbar. Grundlage hierfür ist der städtebauliche Rahmenvertrag

zum Gleisdreieck von 2005, der für das Baufeld Urbane Mitte bereits ein so hohes Maß der Nutzung vorsah.

Es gab zwei gleichwertige Preisträger für den 1. Platz. Grundlage für die frühzeitigen Beteiligungsschritte waren beide Entwürfe, für die jeweils eine Bebauungsplanvariante entwickelt wurde. Beide Entwürfe sahen Hochhäuser vor, die überwiegend über der in Hochlage geplanten Trasse der S 21 platziert sind. Die Flächen für bahnbetriebsnotwendige Bahnflächen sollten gesichert werden. Die Entwürfe sahen beide Kerngebiete für die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes vor. Der Entwurf von COBE Berlin platzierte sieben Hochhäuser westlich des U-Bahnhofes Gleisdreieck. Im südlichen Bereich wurde eine etwas niedrigere aber dafür nahezu flächige Bebauung vorgesehen. Der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst sah fünf Hochhäuser westlich des U-Bahnhofes vor. Im südlichen Teil sah der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst ein gegenüber dem Entwurf von COBE Berlin flächenmäßig geringeres aber dafür höheres Gebäude vor.

Der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst wurde aus städtebaulichen Gründen weiterentwickelt und liegt dem Bebauungsplan zu Grunde. Beide Varianten haben sich hinsichtlich der erwarteten Umweltauswirkungen nicht wesentlich unterschieden. Grund für die Entscheidung für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst war die größere Flexibilität der geplanten Gewerbebauten insbesondere für Sporthallen und eine Kunsthalle, aber auch für Gastronomie und Läden sowie die größere Grundfläche der Gebäude. Auch die größeren Anteile an Freiflächen, die städtebauliche Betonung der Sockelzone um zum denkmalgeschützten U-Bahnhof Gleisdreieck Bezug zu nehmen, sowie die Freihaltung einer Sichtachse zur Kirche am Askanischen Platz waren Gründe für die Juryentscheidung.

3. Zusätzliche Angaben

3.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

3.1.1 Umweltprüfung

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

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

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

Bei dem Fachgutachten traten keine Schwierigkeiten auf, die sich auf das Ergebnis ausgewirkt hätten. Die Gutachten waren als Grundlage für die Umweltprüfung geeignet.

3.2 Referenzliste der Quellen

ALB (2017): Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca Urbane Mitte im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

FPB (2017): Biotoptypenkartierung und Erfassung des geschützten Baumbestandes

FPB (2017): Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Bebauungsplan VI-140ca Urbane Mitte

GEO-NET (2017): Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort für das Projekt „Urbane Mitte am Gleisdreieck“ / Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin

GEO-NET (2017): Klimaökologisches Fachgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca

HOFFMANN – LEICHTER (2017): Luftschadstoffgutachten zum B-Plan VI-140ca »Urbane Mitte« in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg

Landplus (2016): Urbane Mitte am Gleisdreieck „Baufeld Pioniernutzung“ in Berlin-Kreuzberg, Bewertung der Versickerungsfähigkeit Baugrund- und Gründungsgutachten.

MÜLLER-BBM (2017): Besonnung und Verschattung des Westparks und der neuen HOchhäuser, Gesamtbericht Bericht-Nr M130389/04

Scharon (2016): Artenschutzrechtliche Untersuchung des Plangebietes VI-140ca „Urbane Mitte“ in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg

3.3 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung

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

chung 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 erhebliche Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Landschaftsbild, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung nach sich ziehen wird. Es sind keine Maßnahmen zur Überwachung vorgesehen, da zum gegenwärtigen Kenntnisstand keine Wahrscheinlichkeit einer Verschlechterung gegenüber den prognostizierten Umweltauswirkungen gesehen wird.

Die Maßnahmen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind hinsichtlich ihrer Umsetzung zu prüfen. Hierzu gehört die Anlage von 1.955 m² gärtnerisch anzulegenden Flächen, wobei davon 845 m² keinen Bodenanschluss aufweisen müssen. Es sind 8 Laubbäume zu pflanzen. Insbesondere die Bäume sind bis zum Erreichen eines funktionsfähigen Zustands zu pflegen. Die Dachflächen sind in einem Umfang von 15% zu begrünen. Auch hier sind die Umsetzung und die dauerhafte Funktionserfüllung zu prüfen.

4. Allgemein verständliche Zusammenfassung

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca hat eine Größe von 45.470 m² prüfen und liegt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, zwischen Park am Gleisdreieck und Deutsches Technikmuseum. Auf der östlichen Seite wird das Plangebiet begrenzt durch das Gebäude des ehemaligen Postbahnhofs.

Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein neues Quartier mit Kerngebietscharakter am Park am Gleisdreieck zu schaffen. Darüber hinaus sichert der Bebauungsplan den geplanten Umsteigebahnhof der S 21 am Bahnhof Gleisdreieck, den Radfernweg Berlin-Leipzig, die für den Bahnbetrieb erforderlichen Rettungswege und -flächen sowie die Parkeingänge in den Park am Gleisdreieck und die Verbindung zwischen Ost- und Westpark.

Der Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ sieht die Festsetzung von neun Kerngebieten vor (MK 1-9). Westlich der Hochbahn bis in den Süden des Plangebietes erstreckt sich der Neubaubereich. In diesem Bereich sollen sieben Türme auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Hochbahnhof entstehen. Die Türme wechseln in ihren Höhen und in ihrer trapezförmigen Ausrichtung. Westlich der Hochbahn werden fünf Türme festgesetzt. Dabei handelt es sich um ein 52m hohes (Gebäudeoberkante in Meter über Gelände), ein 62m hohes und ein 65m hohes Hochhaus sowie um zwei 90 m hohe Hochhäuser. Im südlichen Teil des Plangebietes wird mit dem Turm 6 ein 49m hohes Hochhaus planungsrechtlich ermöglicht. Der Turm 7 erreicht eine Höhe von 25m und stellt damit kein Hochhaus dar. Das Kerngebiet MK 8 wird aus dem U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck und die im Dreieck angeordneten Viaduktbögen gebildet auf denen die Gleisanlagen verlaufen und der Kreuzungsbahnhof angeordnet ist. Das Kerngebiet MK 8 wird aus Bahn betriebsnotwendigen Flächen gebildet und nachrichtlich übernommen. Im Kerngebiet MK 9 soll ein Lückenschluss an der Luckenwalder Straße durch ein 22m hohes Gebäude ermöglicht werden. Die Höhe entspricht der angrenzenden Bebauung. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Die gewidmeten Bahnflächen werden gesichert.

Die Fläche ist im Bestand zu fast 60% versiegelt. Es befinden sich keine wertvollen Biotope im Plangebiet. Die unversiegelten Flächen sind vegetationsfrei bzw. -arm. Durch die Planung wird somit eine zusätzliche Versiegelung von 1,7 ha ermöglicht, da zwischenzeitlich schon einige Versiegelungen beseitigt wurden.

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Landschaftsbild, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung nach sich ziehen wird.

Für den Bebauungsplan sind auf Grund des geltenden Baurechts nach § 34 und § 30 BauGB gemäß § 1 Abs. 3 BauGB die Eingriffe nur teilweise ausgleichspflichtig. Da im Park am Gleisdreieck der Eingriff nicht mehr ausgeglichen werden kann, sollen die Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Bunkerberge des Volkspark Friedrichshain erfolgen.

Auch bei Nichtdurchführung der untersuchten Planung wäre eine bauliche Entwicklung des Plangebietes möglich. Diese wäre aber deutlich geringer, so dass Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Landschaftsbild vermieden werden und auf den Naturhaushalt zumindest verringert werden könnten.

Zur Entwicklung einer dem Ort angemessenen städtebaulichen und architektonischen Qualität wurde 2015 für die Urbane Mitte ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb durchge-

führt. Die Eingangsparameter für den städtebaulich-architektonischen Wettbewerb sahen mindestens 100.000m² bis maximal 111.000m² Neubau Geschossfläche vor. Die Architekten kamen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass dies nur durch Hochhäuser umgesetzt werden kann. Grundlage hierfür ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005, der für das Baufeld Urbane Mitte bereits ein so hohes Maß der Nutzung vorsah.

Es sind keine Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen vorgesehen, da zum gegenwärtigen Kenntnisstand keine Wahrscheinlichkeit einer Verschlechterung gegenüber den prognostizierten Umweltauswirkungen gesehen wird. Die Maßnahmen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind hinsichtlich ihrer Umsetzung zu prüfen.

III. Planinhalt und Abwägung

1. Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt (Grundzüge der Planung)

Ziel der Planung ist ein urbanes und lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins unmittelbar am Park am Gleisdreieck. Weiterhin soll der Bebauungsplan die planungsrechtliche Sicherung des in einem städtebaulich-architektonischen Ideenwettbewerb entwickelten städtebaulichen Konzeptes für die Urbane Mitte umsetzen, insbesondere die Anforderungen an übergeordnete Erfordernisse. Hierzu zählen unter anderem:

- Die Sicherung des geplanten Umsteigebahnhofs der S 21 am Bahnhof Gleisdreieck.
- Die Sicherung von Bahnbetriebserfordernissen für U-Bahn, S-Bahn und Fernbahn, in Form von erforderlichen Rettungswegen und Rettungsflächen.
- Die Sicherung und Qualifizierung des Fernradwegenetzes Berlin - Leipzig.
- Die Sicherung der Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck und der Parkeingänge, insbesondere in Verlängerung der Schöneberger Straße und nach Süden in den Ostpark. Ebenso gilt es eine Verbindung zwischen Ost- und Westpark planungsrechtlich zu sichern.

1.1 Städtebauliches und Nutzungskonzept

1.1.1 Städtebaulich-architektonischer Wettbewerb

2015 fand ein 2-phasier städtebaulich-architektonischer Wettbewerb für die Urbane Mitte statt, der am 20.11.2015 entschieden wurde. Gleichberechtigte 1. Preisträger waren die Architekturbüros COBE Berlin und Ortner & Ortner Baukunst. Sie wurden mit einer Überarbeitung ihrer Entwürfe beauftragt, die Anfang Februar 2016 abgeschlossen wurde. Im Bebauungsplan-Vorentwurf für die frühzeitigen Beteiligungsverfahren wurden beide Siegerentwürfe als Varianten für die bauliche Entwicklung berücksichtigt. Nach den frühzeitigen Beteiligungsschritten wurde die Entscheidung für den städtebaulichen Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst getroffen, der die Grundlage (Masterplan) für das weitere Verfahren bildet.

Vorgabe im Rahmen des städtebaulich-architektonischen Wettbewerbs war die Realisierungsmöglichkeit von 100.000 m² bis 111.000 m² GF im Neubau zuzüglich ca. 8.000 m² GF in den Viadukten des U-Bahnhofs Gleisdreieck.

Vorgegeben wurde außerdem, dass für die zukünftigen Bauwerke der S-Bahn S 21 ein Leer-Volumen („Lichtraumprofil“) sowohl für den Streckenverlauf als auch für einen neuen Bahnhof freizuhalten sei. Grundlage hierfür war eine bereits im Werkstattverfahren erstellte Studie zur S 21, die vom Grundstückseigentümer beauftragt wurde.

1.1.2 Städtebauliches und Nutzungskonzept

Im Plangebiet sind, bis auf den Abschnitt der Luckenwalder Straße und der Verlängerung der Trebbiner Straße insbesondere Bauflächen vorgesehen. Sie sollen unter Berücksichtigung der planfestgestellten Bahn- und U-Bahnflächen in einer städtischen Dichte bebaut und kerngebietstypisch genutzt werden. Die planfestgestellten Bahn- und U-Bahnflächen werden nachrichtlich übernommen. In Abstimmung mit der Deutschen Bahn sollen jedoch auch planfestgestellte Bahnflächen unter Berücksichtigung des Betriebszwecks baulich durch Kerngebietsnutzungen überlagert werden.

Das Plangebiet gliedert sich in drei strukturell unterschiedliche Teilbereiche:

- Neubaubereich mit geplantem S-Bahnhofsbauwerk (umfasst den überwiegenden Teil des Plangebiets)
- U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Viadukten und Hochbahnhof sowie Gleichrichterwerk
- Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a, östlich anschließend an das Gleichrichterwerk

1.1.2.1 Neubaubereich mit geplantem S-Bahnhofsbauwerk

Städtebauliches Konzept

Westlich des U-Bahnhofs Gleisdreieck bis in den Süden des Plangebiets erstreckt sich der Neubaubereich, der im Bestand durch die in Hochlage verlaufenden U-Bahntrassen geprägt ist. In diesem Bereich sollen sieben "Türme" (sechs Hochhäuser und ein 25 m hohes Gebäude) auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Hochbahnhof entstehen.

Die Türme sind, allerdings nicht linear, in Nord-Süd-Richtung angeordnet. Von Westen, vom Park aus, soll eine neue Silhouette aus sieben aneinander gereihten Türmen entstehen. Die Türme haben jedoch deutlich wechselnde Höhen sowie verschiedene trapezförmige Grundrisse, die jeweils unterschiedlich ausgerichtet sind.

Es werden sieben Baufelder aus jeweils einem Sockel mit Turm gebildet, von denen fünf im nördlichen Bereich zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem Bahnhof Gleisdreieck liegen und zwei im Süden des Plangebiets südlich der STATION. Die Türme werden von Norden nach Süden mit Turm 1 bis 7 bezeichnet.

Im nördlichen Bereich sind fünf Hochhäuser auf vier 2-geschossigen Sockel mit einer Höhe von 11 bis 24 Geschossen, bzw. 52,0 m bis 90,7 m geplant. Die beiden höchsten Türme flankieren nördlich und südlich die Hochbahn der U1. Außerdem sollen hier die Unterbauten für den geplanten Hochbahnhof der S 21 entstehen als Vorhaltung für den Bau der S-Bahnstrecke. Im Bereich der beiden Bahnhöfe wird die bauliche Entwicklung konzentriert.

Im südlichen Bereich ist ein Sockel mit zwei Türmen geplant: der nördliche Turm als Hochhaus mit 15 Geschossen und 49,0 m Höhe, der südliche mit 7 Geschossen und 25,0 m Höhe. Die Gebäudehöhen stufen also nach Süden zum Ostpark hin deutlich ab.

Unterirdisch sind in zwei getrennten Baukörpern (TG Nord und TG Süd) noch zwei Geschosse vorgesehen. Sie unterbauen fast den gesamten Neubaubereich und werden über Tiefgaragenzufahrten an der Schöneberger / Luckenwalder Straße und am Ende der verlängerten Trebbiner Straße erschlossen.

Nutzungskonzept

Insbesondere der Neubaubereich in Kombination mit den U-Bahnviadukten soll zu einem Urbanen Quartier entwickelt werden. Vorgesehen sind kerngebietstypische Nutzungen, vor allem Büroflächen, aber auch Einzelhandel sowie Hotel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie, Kultur und Sport. Während in den unteren Geschossen, vor allem im Erdgeschoss, ein Nutzungsmix an kleinteiligen attraktiven unterschiedlichen Nutzungen vorgesehen ist, sollen in den Obergeschossen vor allem Büros, aber auch Hotelflächen entstehen.

Nach dem derzeitigen Planungsstand ist im Neubaubereich folgende oberirdische Nutzungsverteilung vorgesehen:

Lage	Nutzung Sockel (1. Vollgeschoss)	Nutzung Sockel (2. Vollgeschoss)	Nutzung Turm (ab 3. Vollgeschoss)
Sockel und Turm 1	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Hotel
Sockel und Turm 2	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Büro
Sockel und Turm 3	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Büro
Sockel und Turm 4	Museum	Museum	Büro
Sockel und Turm 5	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Büro
Sockel und Turm 6	Sport Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Büro
Sockel und Turm 7	Sport Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Büro

Tabelle 14: Horizontale und vertikale Nutzungsverteilung (oberirdisch)

Insgesamt ist die Realisierung von ca. 111.000 m² Geschossfläche vorgesehen.

Die Achse zwischen der Neubebauung im Westen und den Viadukten des U-Bahnhofs Gleisdreieck im Osten mit vorhandenen und geplanten Zugängen zu den U-Bahnen oder der S-Bahn wird als Hofpromenade bezeichnet. Zwischen den Neubauten im Westen und den historischen Viadukten im Osten soll diese zentrale Achse der Urbanen Mitte entstehen, die von einem attraktiven Nutzungsmix gefasst werden soll.

Die Untergeschosse im Neubaubereich dienen insbesondere dem Parken und in geringem Umfang auch für Fahrten der Ver- und Entsorgung (Kleintransporter) sowie ggf. für die Haustechnik.

1.1.2.2 U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Viadukten und Hochbahnhof sowie Gleichrichterwerk

Städtebauliches Konzept

1896-1902 entstanden die massiven Ziegelbögen und Stahlviadukte in Form eines Dreiecks, auf dem die Gleisanlagen verliefen. Heute hat der Name Gleisdreieck nichts mehr mit der namensgebenden Form und Funktion zu tun. Ab Sommer 1912 wurde die Gleisverzweigung aufgehoben und ein neuer Bahnhof geplant, in dem die Züge übereinander kreuzen. Dieser Bahnhof Gleisdreieck wurde 1912/1913 in Hochlage errichtet. Dazu waren auch eine Ergänzung und ein Umbau der tragenden Viadukte erforderlich.

Im U-Bahnhof kreuzen sich die Linien U1 und U2 in zwei Ebenen. Der untere Bahnsteig der Linie U2 ist 103 m lang und liegt ca. 10 m über der Straße. Der obere Bahnsteig der Linie U1 ist 110 m lang und wird teilweise von einer 81 Meter langen Halle überdacht. Er liegt 15 m über der Straße. Das Gleichrichterwerk entstand 1925/26.

Im Jahr 2009 begannen die Berliner Verkehrsbetriebe mit einer umfassenden Sanierung der Gleise, der Bahnsteige und der Zugänge sowie der Dachflächen des Bahnhofsgebäudes.

Das U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk steht unter Denkmalschutz und ist daher entsprechend zu erhalten.

Das Bauwerk des U-Bahnhofs Gleisdreieck - bestehend aus Viadukten, Hochbahnhof und Gleichrichterwerk - wird heute vollständig von der BVG genutzt. Alle von der BVG genutzten Flächen sind von der BVG angemietet. Zwischen Grundstückseigentümer und BVG erfolgt zurzeit eine Klärung, welche Flächen unmittelbar betriebsnotwendig und wie planfestgestellt anzusehen sind. Die nicht betriebsnotwendigen Flächen sollen in Abstimmung mit der BVG stufenweise leer gezogen werden. Spätestens bis zum 31.12.2021 sollen die nicht benötigten Flächen geräumt werden.

In den Viadukten sollen kleinteilige Kerngebietsnutzungen angesiedelt werden. Die jeweiligen Einheiten sollen sich an der durch die Bögen vorgegebenen Raumstruktur orientieren. Sie öffnen sich zur Hofpromenade und in den Innenhof des Dreiecks. Hier ist z.B. eine Art Markthalle angedacht. Neben den individuellen Ladeneingängen an der Hofpromenade sind durch einzelne Viaduktbögen Zugänge in den Innenhof des Gleisdreiecks geplant.

Nutzungskonzept

In den Viadukten sind auf ca. 7.650 m² Geschossfläche vor allem kleinteiliger Handel, Dienstleistungen und Handwerk vorgesehen.

1.1.2.3 Nutzungsverteilung im Neubaubereich und den U-Bahnviadukten

Insgesamt ist die Realisierung von ca. 110.400 m² Geschossfläche im Neubaubereich, ca. 7.650 m² Geschossfläche in den Viadukten des U-Bahnhofs plus ca. 950 m² Geschossfläche im Ergänzungsbau Luckenwalder Straße vorgesehen, insgesamt 119.000 m² Geschossfläche. Die folgende Tabelle zeigt die Nutzungsverteilung entsprechend des aktuellen Arbeitsstandes:

Nutzung	Geschossfläche in m ²	Anteil
Büro	60.510	51%
Hotel	12.335	10%
Gewerbe	19.200	16%
Handel / Dienstleistung / Handwerk / Gastronomie (EG-1. OG)	18.750	16%
Museum	4.360	4%
Sport	3.185	3%
	118.340	100%

Abbildung 12: Nutzungsverteilung mit Geschossfläche (oberirdisch), Stand 29.06.2017

Diese Nutzungsverteilung soll aber nicht festgesetzt werden. Um im Rahmen der weiteren Projektentwicklung auf Marktveränderungen reagieren zu können, sollen die aufgeführten Nutzungen überall zulässig sein. Es ist weder die Festsetzung einer horizontalen, noch einer vertikalen Nutzungsgliederung vorgesehen. Lediglich Einzelhandelsbetriebe (und damit die Verkaufsfläche) werden im Bebauungsplan in ihrer horizontalen und vertikalen Zulässigkeit eingeschränkt.

1.1.2.4 Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a, östlich anschließend an das Gleichrichterwerk

Städtebauliches Konzept

Auf dem Grundstück Luckenwalder Straße 6a ist östlich anschließend an das denkmalgeschützte Gleichrichterwerk ein Neubau geplant, für den am 30.03.2017 gemäß geltendem Planungsrecht ein Bauvorbescheid erteilt wurde. Hier soll ein 6-geschossige Gebäude ohne Staffelgeschoss mit einer Traufhöhe von 22 m ü. Gehweg entstehen. Das Gebäude soll direkt an das (ebenfalls 22 m hohe) Gleichrichterwerk anschließen und bis an die östliche Grundstücksgrenze reichen, d.h. in geschlossener Bauweise errichtet werden. Aus Denkmalschutzgründen soll das Gebäude nicht in Bauflucht mit dem Gleichrichterwerk errichtet werden, sondern 1 m zurücktreten. Im Erdgeschoss wird eine Durchfahrt freigehalten, die der BVG zur Erschließung ihrer baulichen und technischen Anlagen dienen soll.

Nutzungskonzept

In dem geplanten Neubau mit ca. 950 m² Geschossfläche sollen vor allem Ateliernutzungen („Atelierhaus“), aber auch andere Kerngebietsnutzungen (Shop/ Café, Büro, Werkstätten, Betriebswohnungen) untergebracht werden.

1.2 Verkehrskonzept

Die verkehrlichen Themen wurden in unterschiedlichen Planungen und Gutachten dargestellt und untersucht. Zum einen ist die verkehrliche Erschließung Bestandteil der sogenannten Masterplanung², d.h. des städtebaulichen Konzepts, zum anderen wurde ein Verkehrsgutachten³ sowie ein gesondertes Gutachten zum Rad- und Fußverkehr⁴ erstellt.

1.2.1 Äußere Anbindung

Das Plangebiet soll sowohl mit dem Pkw, dem ÖPNV, mit Fahrrädern und für Fußgänger gut erreichbar sein. Der Schwerpunkt - auch in Hinblick auf eine nachhaltige Quartiersentwicklung - liegt auf der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad und für Fußgänger.

Pkw

Das Plangebiet soll an zwei Stellen an das öffentliche Straßennetz angebunden werden. Im Norden kann direkt an die öffentliche Schöneberger / Luckenwalder Straße angeschlossen werden, im Süden soll die öffentliche Trebbiner Straße als Privatstraße verlängert werden. Von diesen Punkten soll der Verkehr auf kürzestem Wege in die beiden geplanten Tiefgaragen geleitet werden.

ÖPNV

Die Anbindung an das schienengebundene ÖPNV-Netz ist schon sehr gut und wird mit der Realisierung der S 21 noch verbessert. Im Plangebiet liegt der U-Bahnhof Gleisdreieck, in dem sich die Linien U1 und U2 kreuzen sowie eine Freihaltetrasse für die geplante S 21, deren Realisierung zurzeit über eine Vorplanung vorbereitet wird. Die S 21 soll im Plangebiet einen Bahnhof erhalten, der auch das Umsteigen zur U-Bahn ermöglicht und damit U1, U2 und S 21 miteinander vernetzt.

² Masterplanung, Ortner & Ortner Baukunst, Stand 08.03.2017

³ Verkehrsgutachten, Hoffman Leichter Ingenieurgesellschaft, Stand 24.02.2017

⁴ Konzept Fuß- und Radverkehr, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz, Stand 02/2017

Der U-Bahnhof hat bisher nur einen Zugang von der Luckenwalder Straße. Mit der Entwicklung der Urbanen Mitte sollen zwei weitere Ausgänge nach Westen in die Urbane Mitte ergänzt werden soll. Der geplante S-Bahnhof soll vier Zugänge erhalten.

Fahrrad

Die Anbindung an das übergeordnete Radwegenetz erfolgt - wie die Pkw-Anbindung - über die Schöneberger / Luckenwalder Straße sowie die Trebbiner Straße. Diese Anbindungen werden ergänzt über den am westlichen Rand des Plangebiets verlaufenden Radfernweg Berlin-Leipzig, der eine besondere Qualität der Fahrraderschließung im Plangebiet sichert.

Fußgänger

Die Anbindung für Fußgänger entspricht der für den Radverkehr. Der Radfernweg Berlin-Leipzig ist als kombinierter Fuß-/Radweg angelegt. Während für die Radfahrer die schnelle N-S-Verbindung im Vordergrund steht, dient der Wegeabschnitt durch das Plangebiet den Fußgängern vor allem als Wegeverbindung zwischen dem West- und Ostpark des Parks am Gleisdreieck.

1.2.2 Innere Erschließung

Die integrierte innerstädtische Lage des Plangebiets und die Eigenschaft als wichtiger Umsteigebahnhof für den öffentlichen Personennahverkehr schaffen die Grundlagen für ein autofreies Gebiet. Im Plangebiet sind, bis auf die Verlängerung der Trebbiner Straße, zur inneren Erschließung keine weiteren Straßen (weder öffentlich noch privat) für den MIV vorgesehen, sondern nur Rad- und Fußwege. Die Erschließung soll jedoch hinsichtlich der Anforderungen des Lieferverkehrs, der Müllabfuhr und Feuerwehr gesichert werden. Über die Verlängerung der Trebbiner Straße wird ein zweiter Straßenanschluss an das öffentliche Straßenverkehrsnetz gesichert.

Pkw

Das Plangebiet soll oberirdisch weitestgehend autofrei sein. Pkws mit dem Ziel Urbane Mitte werden von den Anschlusspunkten an der Schöneberger / Luckenwalder Straße und der Trebbiner Straße, auf kürzestem Wege in die beiden geplanten Tiefgaragen geleitet, die sich über zwei Geschosse unter dem Neubaubereich erstrecken. Die nördliche Tiefgarage wird über eine Zufahrt von der Schöneberger / Luckenwalder Straße erschlossen und bindet die Türme 1-5 an. Die südliche Tiefgarage wird über die verlängerte Trebbiner Straße erschlossen und bindet die Türme 6 und 7 an.

Stellplätze in Tiefgaragen und im Parkhaus

In Berlin gibt es keine Stellplatzverordnung für Pkw, projektbezogen aber durchaus einen Bedarf an Stellplätzen. Der Stellplatzbedarf (Beschäftigte, Besucher, Kunden, Park & Ride, Car Sharing) soll unterirdisch in den 2-geschossigen Tiefgaragen gedeckt werden. Zusätzlicher Stellplatzbedarf kann im nördlich gelegenen Parkhaus Gleisdreieck gedeckt werden. Das Parkhaus befindet sich zwar außerhalb des Plangebiets, aber ebenso im Eigentum des Entwicklungsträgers.

Ver- und Entsorgung (Lieferverkehr, Müllabfuhr)

Es ist ein städtebauliches Ziel, den "öffentlichen" Raum der Urbanen Mitte möglichst frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs zu halten. Aus diesem Grund sollen auch die Verkehre zur Ver- und Entsorgung teilweise in die Tiefgarage verlagert werden.

Im Neubaubereich sieht der architektonische Entwurf in der ersten Tiefgaragenebene die Befahrbarkeit für Kleintransporter mit einer maximalen Höhe von 2,1 m vor. Fahrten von Kraftfahrzeugen, die die angegebenen Maße überschreiten, sollen oberirdisch in den nicht bebauten Flächen abgewickelt werden. Eine oberirdische Abwicklung ist auch für die Nut-

zungen im Sockelbau unter dem geplanten S-Bahnhof und den Viadukten unter dem U-Bahnhof erforderlich. Die Ver- und Entsorgung sollen oberirdisch über die Hofpromenade erfolgen.

Um Konflikte zwischen dem Lieferverkehr und dem Fuß- bzw. Radverkehr auf den gemeinsamen „Verkehrsflächen“ zu reduzieren, muss ein entsprechendes Betriebskonzept entwickelt werden. Das Betriebskonzept soll u.a. gewährleisten, dass die Ver- und Entsorgung in Zeiten mit geringem Verkehrsaufkommen und an wenigen, zentral gelegenen Standorten stattfindet.

Feuerwehr

Im Rahmen der Erstellung des städtebaulichen Entwurfs wurde in Abstimmung zwischen Architekten, Brandschutzplanern und Verkehrsplanern geprüft, inwieweit die Anforderungen des Brandschutzes und der Feuerwehr erfüllt werden. Im Ergebnis können alle Anforderungen insbesondere in Hinblick auf Feuerwehrwege und Aufstellflächen erfüllt werden. Der Nachweis ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.

Rettungswege DB

Im Plangebiet liegen planfestgestellte Zufahrten zu den Rettungsplätzen Mitte (im Westpark) und Süd (im Südwesten des Plangebiets). Das städtebauliche Konzept ist nur umsetzbar, wenn diese Zufahrten verlegt werden. Die Trassierung der Rettungsplatzzufahrten soll folgendermaßen geändert werden:

- zum Rettungsplatz Mitte -> die Zufahrt soll weiterhin von der Schöneberger/ Luckenwalder Straße erfolgen, die vorhandene Trasse soll konzeptionell nach Süden verschoben werden
- zum Rettungsplatz Süd -> die Zufahrt soll nicht mehr von der Luckenwalder Straße, sondern über die Trebbiner Straße erfolgen

Zur Verlegung der Zufahrten ist eine Änderung der Planfeststellung erforderlich. Ergänzend muss das Fahrrecht für die DB über eine Dienstbarkeit gesichert werden.

Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Durch das Plangebiet verläuft der Radfernweg Berlin-Leipzig. Zur Vernetzung sollen Verbindungen zwischen dem öffentlichen Straßennetz und dem Radfernweg durch das Plangebiet vorgesehen werden. Das betrifft die Verknüpfungen

- zwischen der Schöneberger Straße/ Luckenwalder Straße und dem Radfernweg sowie dem Westpark und
- zwischen der Trebbiner Straße und dem Radfernweg.

Diese Routen sollen vor allem dem Durchgangsradsverkehr dienen. Parallel dazu können auch Fußgänger diese Strecken nutzen.

Die Binnenerschließung der Urbanen Mitte soll für den Rad- und Fußverkehr in einem kooperativen Miteinander ermöglicht werden. Zwischen den Gebäuden sollen Bewegungs- und Aufenthaltsräume geschaffen werden, über die das Quartier für Fußgänger und Radfahrer untereinander und mit der Umgebung vernetzt ist. Radfahrer können z.B. die Zugänge zur U-Bahn anfahren, müssen aber auf die Fußgänger Rücksicht nehmen und ihre Geschwindigkeit und Fahrweise entsprechend anpassen.

Fahrradstellplätze

Im Plangebiet sind zum einen im Zusammenhang mit dem Neubau private Fahrradabstellplätze nachzuweisen und zum anderen sollen an den Zugängen zu dem U-Bahnhof und dem geplanten S-Bahnhof öffentliche Fahrradabstellanlagen gesichert werden.

1.3 Grün- und Freiflächenkonzept

1.3.1 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7)

Die nicht überbauten Flächen im Neubaubereich sollen als zusammenhängender Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Der Raum soll einen städtischen Charakter erhalten als Funktionsergänzung und Gegenstück zum benachbarten Park am Gleisdreieck. Das soll vor allem durch eine - in Bezug auf das Material - einheitliche Befestigung der Freiflächen mit Platten und Pflaster erreicht werden. An einigen Stellen wird die Gestaltung durch Pflanzflächen, Wasserelemente oder auch einzelne Baumpflanzungen ergänzt. Der Rettungsplatz Süd soll durch Rasenpflaster optisch aufgewertet werden, unter Beibehaltung seiner Funktion. Westlich des Sockels von Turm 6 und 7 ist vorgesehen, auch Sportangebote in den Freiraum zu integrieren. Der Freiraum darf auch bei einer Realteilung nicht durch Grundstückseinfriedungen zerteilt werden, die Durchgängigkeit soll dauerhaft gewährleistet sein.

Neben den Anpflanzungen in der Nullebene sollen auch Teile der Dachflächen auf den Sockelbauten und den Hochhäusern begrünt werden. Die Dachbegrünung ist neben der Gestaltungs- auch eine Ausgleichsmaßnahme für die umfangreiche Versiegelung. Da es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt (Dachterrassen, Urban Gardening, Windkraft- und Solaranlagen, im geringen Umfang technische Aufbauten), sollen nur ca. 15 % der Dachflächen begrünt werden.

Bis zum Bau des S-Hochbahnhofs kann auch das Dach des Sockelbaus für unterschiedliche Freiraumnutzungen wie Urban Gardening genutzt werden. Das ist jedoch nur als Zwischenutzung temporär möglich und fließt daher nicht in das Bebauungsplanverfahren ein.

Radfernweg

Der Radfernweg wurde vor wenigen Jahren angelegt und soll im Wesentlichen so erhalten bleiben. Zur Aufwertung und Entlastung des stark frequentierten Abschnittes ist auf dem Privatgrundstück der Urbanen Mitte eine Verbreiterung auf 6 m vorgesehen. Der Radfernweg dient in diesem Bereich nicht nur dem Radverkehr, sondern übernimmt auch die wichtige Funktion der Fußgängerverbindung zwischen West- und Ostpark.

Übergang zum Westpark

Die Übergänge zum Westpark liegen in der nördlichen Hälfte, im südlichen Bereich verhindert die offenen Fernbahntrasse eine direkte Verbindung. Die vorhandenen Wegeverbindungen im Westpark werden berücksichtigt und sollen in der Urbanen Mitte ihre Fortsetzung finden. Die Gestaltung ist offen, d.h. es wird keine Abgrenzung / Einfriedung zum Park geben. Eine Verzahnung von Westpark und Urbaner Mitte ist gewünscht.

Übergang zum Ostpark / Einbindung des Stellwerks

Im Süden grenzt das Plangebiet an den Ostpark. Das als Café genutzte Stellwerk liegt tlw. im Plangebiet und tlw. schon im Ostpark. Es soll in seiner Funktion und mit den dazugehörigen Außenanlagen erhalten werden. Südlich vom Stellwerk grenzen die Skateranlagen des Ostparks an. Der Gestaltungsübergang soll fließend sein. Für Fußgänger ist ein offener Übergang aus der Urbanen Mitte in den Ostpark und umgekehrt vorgesehen.

1.3.2 U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Das U-Bahnhofsbauwerk grenzt östlich an die gestaltete Hofpromenade. Das U-Bahnhofsbauwerk selbst ist zum einen ein denkmalgeschützter Funktionsbau und weist zum anderen keine eigenen Freiflächen auf. Der Bahnhof ist daher kein Bestandteil der Grün- und Freiflächenplanung.

1.3.3 Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a (MK 9)

Nicht nur die Dachflächen im Neubaubereich, auch die Dachfläche des geplanten Neubaus an der Luckenwalder Straße 6a soll teilweise begrünt werden. Die Dachbegrünung ist – wie im Neubaubereich - neben der Gestaltungs- auch eine Ausgleichsmaßnahme für die Versiegelung. Allerdings ist auch hier der Flächenanteil mit 15 % der gesamten Dachfläche eher gering.

1.4 Flächenbilanz

Nutzung		Flächen- größe	Flächen- größe
Öffentliche Straßenverkehrsfläche			1.960
Private Straßenverkehrsfläche			2.140
Kerngebiete inkl. planfestgestellter Flächen			
- Neubaubereich (MK 1-7)	MK 1	4.170	
	MK 2	4.750	
	MK 3	4.760	
	MK 4	2.840	
	MK 5	4.290	
	MK 6	6.180	
	MK 7	2.775	
			29.765
- U-Bahnhofsbauwerk (MK 8)	MK 8		11.045
- Ergänzungsbau Luckenwalder Straße 6 (MK 9)	MK 9		560
			41.370
Geltungsbereich - Summe			45.470

Tabelle 15: Flächenbilanz

Bei der Flächenbilanz ist zu beachten, dass in der Angabe der Flächengröße für die Kerngebiete MK 1 bis MK 8 die planfestgestellten Flächen der Bahn, S-Bahn und U-Bahn enthalten sind. Eine detaillierte Differenzierung erfolgt im Rahmen der Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO.

2. Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan

Der FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 28. Januar 2016 (ABl. S. 296), stellt für das westliche Plangebiet in symbolischer Breite Bahnfläche dar, das östliche und südliche Plangebiet ist als gemischte Baufläche M2 (GFZ > 1,5) dargestellt.

Das Plangebiet liegt außerhalb der im FNP mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren.

Abgrenzung gemischte Baufläche und Bahnfläche

Im FNP sind die Darstellungen und Abgrenzung der Flächen generalisiert und die Bahnsignaturen symbolisch verortet. Maßgeblich für die bauleitplanerische Abgrenzung der Bau- von den Bahn- und Grünflächen ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 (Anlage 4 "Abgrenzung der Nutzungsgebiete"). Der Bebauungsplan entspricht diesen Abgrenzungen.

Gemischte Baufläche M2 - Entwicklungsfähigkeit

Gemäß AV FNP vom 29.06.2016 sind Bauflächen dann als gemischte Bauflächen M2 dargestellt, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist. Sie tragen den Charakter eines Mischgebietes oder einer Mischung verschiedener Baugebiete.

Im Bebauungsplan wird als stadtplanerisches Ziel die Mischung von Funktionen und Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden. Gemäß Entwicklungsrahmen FNP ist aus der Gemischten Baufläche M2 als Regelfall ein Kerngebiet zu entwickeln. Damit ist diese Festsetzung im Bebauungsplan VI-140ca aus dem FNP entwickelbar.

Einzelhandel / großflächiger Einzelhandel

Gemäß § 7 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Einzelhandelsbetriebe bilden also eine zentrale Nutzungsart im Kerngebiet.

Unter Berücksichtigung einer angestrebten Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen mit der bestehenden Zentrenstruktur wird die Zulässigkeit der Einzelhandelsbetriebe im Plangebiet trotzdem beschränkt. Grundsätzlich soll Einzelhandel nur in den unteren beiden Geschossen zulässig sein. Ergänzend wird die Zulässigkeit innerhalb dieser Geschosse für jedes einzelne Kerngebiet differenziert festgesetzt. Gemäß AV FNP vom 29.06.2016 kommt die Entwicklung von Kerngebieten mit der Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben im Sinne des § 11 Absatz 3 BauNVO aus Bauflächen des Typs M2 grundsätzlich nur in Bereichen mit dargestellter Einzelhandelskonzentration in Betracht.

Das Plangebiet liegt außerhalb der im FNP mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren, die Zulässigkeit großflächigen Einzelhandels wird im Plangebiet daher über Festsetzungen eingeschränkt.

Bahnflächen - Entwicklungsfähigkeit

Im FNP werden im Plangebiet in symbolischer Breite Bahnflächen dargestellt. Aus dieser Darstellung können im Regelfall nur Flächen für Bahnanlagen entwickelt werden. Die im Bebauungsplan geplanten anderweitigen Nutzungen von dargestellten Bahnflächen (z.B. Unter- und Überbauung) können entsprechend der Stellungnahme von SenStadtUm IA/IB (alte Be-

zeichnung) vom 26.02.2016 unter folgenden Bedingungen aus der Darstellung im FNP entwickelt werden:

- die genaue Trassierung von planfestgestellten Bahnflächen (Bestand und Planung) ist innerhalb des Geltungsbereiches mit den zuständigen Fachverwaltungen und den Verkehrsbetrieben abzustimmen und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
- die Funktion und der Betriebsablauf auf bestehenden oder geplanten gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen darf durch andere (angrenzende oder parallele/überlagernde) Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.

Dies gilt analog vergleichbar ebenfalls für die bestehenden U-Bahntrassen, deren betriebsnotwendige Flächen nachrichtlich übernommen werden.

Im Plangebiet liegen planfestgestellte Flächen der Fernbahn, der S-Bahn und U-Bahn. Für diese Flächen liegt die Planungshoheit nicht beim Bezirk, sondern bei den Planfeststellungsbehörden, dem Eisenbahnbundesamt (EBA) für die Fern- und S-Bahn sowie SenUVK IV E für die U-Bahnflächen.

Um zu gewährleisten, dass die Funktion und der Betriebsablauf auf bestehenden oder geplanten gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen nicht beeinträchtigt wird, werden parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans die relevanten Inhalte (tlw. Überlagerung mit Kerngebietsnutzungen, Änderung des Verlaufs der Rettungswege, Trassenbestimmung der S 21, Bestimmung der betriebsnotwendigen Flächen der U-Bahn) mit den Verkehrsträgern (DB und BVG) abgestimmt und die Zustimmung zur Planung eingeholt. Nach Abschluss der technischen Abstimmungen ist noch die Zustimmung der Planfeststellungsbehörde einzuholen. Dazu wird auch eine Änderung der Planfeststellung für die Fernbahn (Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin vom 12. September 1995) erforderlich werden.

Mit diesem Vorgehen wird gesichert, dass die bestehenden und geplanten verkehrlichen Funktionen durch die Festsetzungen im Bebauungsplan nicht beeinträchtigt werden und der Bebauungsplan in diesem Bereich aus der Darstellung von Bahnflächen im FNP entwickelbar ist.

3. Begründung der Festsetzungen

3.1 Art der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Das städtebauliche Konzept und die Grundzüge der Nutzungsstruktur sind Ergebnis eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs. Im Plangebiet sind - bis auf einen geringen Anteil von öffentlichen und privaten Straßenverkehrsflächen - insbesondere Flächen für eine bauliche Nutzung vorgesehen. Sie sollen unter Berücksichtigung der planfestgestellten Bahn- und U-Bahnflächen als Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden. Die planfestgestellten Bahn- und U-Bahnflächen werden nachrichtlich übernommen. In Abstimmung mit der Deutschen Bahn sollen auch planfestgestellte Bahnflächen unter Berücksichtigung des Betriebszwecks durch Kerngebietsnutzungen über- bzw. unterlagert werden.

3.1.1 Kerngebiet (MK) gem. § 7 BauNVO

Die Bauflächen gliedern sich in drei strukturell unterschiedliche Teilbereiche:

- Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7)
- U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)
- Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a (MK 9)

Alle drei Bereiche sollen - unter Berücksichtigung planfestgestellter Flächen - als Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden. Vorgesehen sind - im Sinne eines Urbanen Quartiers - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandel, Gastronomie, Beherbergungsgewerbe und in eingeschränktem Umfang auch Vergnügungsstätten. Sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sollen ebenso zulässig sein wie Anlagen für kirchliche, kulturelle (z.B. Museum und Bibliothek), soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Mit diesem Nutzungsmix wird die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs angestrebt. Es besteht hoher Bedarf an neuen Flächen für die geplanten Nutzungen: Im Bürosegment ist der Leerstand aufgrund der zunehmenden Attraktivität der Metropole Berlin deutlich zurückgegangen, so dass für die kommenden Jahre Bedarf an zusätzlichen Büroflächen prognostiziert wird. Auch der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, so dass weiterer Bedarf an Hotels besteht. Die zentrale Lage an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung der Urbanen Mitte als Hotelstandort. Auch im kulturellen Bereich wird ein breites Netz vielfältiger Angebote im Bezirk angestrebt. Die Nachbarschaft zu den vorhandenen Kultur- und Veranstaltungsangeboten in der näheren Umgebung und die gute Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln machen den Ort für die Entwicklung weiterer kultureller Angebote zu einem besonderen Ort. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt soll eine Verödung nach Büroschluss vermieden werden, was auch das Kriminalitätsrisiko absenken wird. Es ist davon auszugehen, dass die Angebote im Plangebiet von Anwohnern, Parkbesuchern, Berufstätigen in den Büros, ÖPNV-Nutzern und auch Touristen genutzt wird.

Im Rahmen der Entwicklung des Nutzungskonzeptes wurde die Zulässigkeit von Ateliers gesondert geprüft. Ateliers sind je nach beabsichtigter Nutzung als Büroräume oder Räume für freie Berufe oder als Anlagen für kulturelle Zwecke im Kerngebiet zulässig. Diese Zulässigkeit entspricht dem Planungsziel.

Insgesamt ist die Realisierung von ca. 110.400 m² Geschossfläche im Neubaubereich, ca. 7.650 m² Geschossfläche in den Viadukten des U-Bahnhofs plus ca. 950 m² Geschossfläche im Ergänzungsbau Luckenwalder Straße vorgesehen, insgesamt 119.000 m² Geschossfläche.

Nach der derzeitigen Planung ist folgende Nutzungsverteilung vorgesehen:

Nutzung	Geschoss- fläche in m ²	Anteil
Büro	60.510	51%
Hotel	12.335	10%
Gewerbe	19.200	16%
Handel / Dienstleistung / Handwerk / Gastronomie (EG-1. OG)	18.750	16%
Museum	4.360	4%
Sport	3.185	3%
	118.340	100%

Tabelle 16: Nutzungsverteilung mit Geschossfläche (oberirdisch), Stand 29.06.2017

Diese Nutzungsverteilung wird aber nicht festgesetzt. Um im Rahmen der weiteren Projektentwicklung auf Marktveränderungen reagieren zu können, sind die aufgeführten Nutzungen überall zulässig. Es ist weder die Festsetzung einer horizontalen, noch eine vertikalen Nutzungsgliederung vorgesehen. Eine Ausnahme bilden die Einzelhandelsbetriebe. Ihre Zulässigkeit wird sowohl horizontal als auch vertikal beschränkt.

3.1.1.1 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7)

Insbesondere der Neubaubereich in Kombination mit den U-Bahnviadukten soll zu einem Urbanen Quartier entwickelt werden. Vorgesehen sind kerngebietstypische Nutzungen, vor allem Büroflächen, aber auch Einzelhandel sowie Hotel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie, Kultur und Sport. Während in den unteren Geschossen, vor allem im Erdgeschoss, ein Mix aus unterschiedlichen Nutzungen vorgesehen ist, sollen in den Obergeschossen vor allem Büros, aber auch Hotelflächen entstehen.

Nach dem derzeitigen Planungsstand ist im Neubaubereich folgende oberirdische Nutzungsverteilung vorgesehen:

Lage	Nutzung Sockel (1. Vollgeschoss)	Nutzung Sockel (2. Vollgeschoss)	Nutzung Turm (ab 3. Vollgeschoss)
Sockel und Turm 1	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Hotel
Sockel und Turm 2	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Büro
Sockel und Turm 3	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Büro
Sockel und Turm 4	Museum	Museum	Büro
Sockel und Turm 5	Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Büro
Sockel und Turm 6	Sport Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Büro
Sockel und Turm 7	Sport Handel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie	Büro

Tabelle 17: Horizontale und vertikale Nutzungsverteilung (oberirdisch)

Insgesamt ist die Realisierung von ca. 110.400 m² Geschossfläche vorgesehen.

Die Achse zwischen der Neubebauung im Westen und den Viadukten des U-Bahnhofs Gleisdreieck im Osten mit vorhandenen und geplanten Zugängen zu den U-Bahnen oder der S-Bahn wird als Hofpromenade bezeichnet. Sie soll die zentrale Achse der Urbanen Mitte bilden, die von einem attraktiven Nutzungsmix gefasst wird.

Die Untergeschosse sollen insbesondere dem Parken, aber auch der Ver- und Entsorgung sowie für die Haustechnik dienen.

Der angestrebte Nutzungsmix entspricht dem Gebietstyp eines Kerngebiets. Die Baugebiete sollen daher als Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden.

Überlagerung planfestgestellter Bahnflächen

Im Neubaubereich liegen planfestgestellte Bahnflächen (z.B. unterirdische Betriebsräume: Regenpumpwerk und Stromversorgungsanlagen, Rettungswege), die mit Kerngebietsnutzungen überlagert werden sollen. Dazu ist eine Zustimmung der Deutschen Bahn (DB), des Eisenbahnbundesamtes (EBA) und ggf. eine Änderung der Planfeststellung erforderlich. Es handelt sich im Einzelnen um folgende Flächen:

MK 1: Teilweise Überbauung der Zufahrt zum Rettungsplatz Mitte -> Verlagerung und Änderung der Planfeststellung erforderlich. Der Vorschlag zur neuen Trassierung ist in Abbildung 20 (Seite 159) und in der Planzeichnung dargestellt.

MK 2: Überbauung unterirdischer Betriebsräume der DB (Regenpumpwerk und Stromversorgungsanlagen) -> Zustimmung der DB und des EBA erforderlich

MK 1-5: Überbauung der Zufahrt zum Rettungsplatz Süd -> Verlagerung und Änderung der Planfeststellung erforderlich. Der Vorschlag zur neuen Trassierung ist in der Planzeichnung dargestellt.

MK 1-5: Unter- und Überbauung der geplanten Hochbahntrasse und des Hochbahnhofes der S 21 -> Zustimmung der DB und des EBA erforderlich

Diese Flächenüber- und -unterlagerungen sind Bestandteil der parallel zum Bebauungsplanverfahren laufenden Abstimmungen mit der DB.

3.1.1.2 U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Das Bauwerk des U-Bahnhofs Gleisdreieck, Viadukte mit Hochbahnhof und Gleichrichterwerk, wird heute vollständig von der BVG genutzt. Mittelfristig wird die BVG alle Nutzungen, die nicht betriebsbedingt unmittelbar an diesem Standort erforderlich sind, verlagern.

In den nicht betriebsnotwendigen Flächen des U-Bahnhofsbauwerks, insbesondere in den Erdgeschossbereichen der Viadukte, sollen ebenfalls Kerngebietsnutzungen angesiedelt werden. Hier sind auf ca. 7.650 m² Geschossfläche vor allem kleinteiliger Handel, Dienstleistungen und Handwerk vorgesehen.

Da die oberen Bahnhofsebenen ebenso wie die statisch erforderlichen Viaduktbögen mit Fundamenten als planfestgestellt anzusehen sind, ist die Nutzungsüberlagerung sowohl mit der BVG als auch mit der technischen Aufsichtsbehörde (SenUVK IV E) abzustimmen. Die Abstimmung mit der BVG erfolgt parallel zum Bebauungsplanverfahren. Besteht hier grundsätzliche Zustimmung soll die Planung mit SenUVK IV E abgestimmt werden.

3.1.1.3 Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a (MK 9)

In dem geplanten Neubau sollen auf ca. 950 m² Geschossfläche vor allem Ateliernutzungen („Atelierhaus“), aber auch andere Kerngebietsnutzungen (Shop/ Café, Büro, Werkstätten, Betriebswohnungen) untergebracht werden. Da der Begriff "Atelier" den in § 7 BauNVO aufgeführten Nutzungen nicht eindeutig zuzuordnen ist, wurde die Zulässigkeit gesondert geprüft. Im Ergebnis sind Ateliers je nach beabsichtigter Nutzung als Büroräume oder Räume für freie Berufe oder als Anlagen für kulturelle Zwecke im Kerngebiet zulässig. Dies entspricht dem Planungsziel.

3.1.1.4 Einzelhandel

Einzelhandelsgutachten vom 31.01.2017

Mit Stand 31.12.2017 wurde das Einzelhandelsgutachten zu den standortökonomischen Auswirkungen zum B-Plan VI140ca „Urbane Mitte“ zur Ermittlung eines markt- und standortverträglichen Verkaufsflächenrahmens für das Einzelhandelskonzept in der Urbanen Mitte vorgelegt, das mögliche standortökonomische und städtebauliche Auswirkungen im Sinne von §11 Abs. 3 BauNVO zu allen Belangen der Einzelhandelsnutzung auf dem Entwicklungsareal untersucht und bewertet.

Zielsetzung der Entwicklung der Urbanen Mitte Berlin ist es unter anderem, ein Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO mit hoher Flexibilität zu entwickeln, um auf die ungewissen Nachfrageentwicklungen und die sich verändernden Nutzerwünsche der Zukunft reagieren zu können und eine hohe Lebendigkeit des Quartiers zu gewährleisten.

Es wurde ein als verträglich einzustufender Einzelhandelsflächenrahmen von rd. 12.000 qm Verkaufsfläche ermittelt. Der dabei projektierte Flächenrahmen für den Periodischen Bedarf wurde relativ eng limitiert, um keine Beeinträchtigung der benachbarten zentralen Versorgungsbereiche (ZVB) zu bewirken.

Jedoch soll der Einzelhandel nicht ausschließlich auf die Versorgungsfunktion ausgerichtet sein, sondern auch zu einer Nutzungsdurchmischung und Vitalisierung des gesamten Quartiers beitragen, denn die Urbane Mitte bietet ideale Standortvoraussetzungen, sich zu einer "smarten" Einzelhandels- und Dienstleistungslocation zu entwickeln und so ein großräumiges Einzugsgebiet anzusprechen.

Stellungnahmen Senat/ Bezirk zum Einzelhandelsgutachten

Von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen wurde am 02.05.2017 eine Stellungnahme zum Einzelhandelsgutachten abgegeben. Darin wurde u.a. herausgestellt, dass das Gutachten aus methodischen Gründen nicht sachgerecht / nicht belastbar sei und dem Bebauungsplanverfahren nicht zugrunde gelegt werden sollte. Die Senatsstelle empfiehlt: "Das plangebende Bezirksamt sollte ... eine eigene Herleitung stadtentwicklungsplanerisch konzeptkonformer Einzelhandelsnutzungen in Abstimmung mit SenStadtWohnen begründen und diese festsetzen."

Das Bezirksamt wird durch ein Gutachterbüro die Herleitung der Ergebnisse und Kompatibilität mit dem bezirklichen Zentrenkonzept 2012/ Entwurf 2017 auch hinsichtlich der verträglichen Größe und der Art des Einzelhandels auf der Basis der vorliegenden beschlossenen Konzepte und Planungen (u.a. Stadtentwicklungsplan Zentren 3) prüfen lassen. Außerdem ist für die Urbane Mitte ein übergreifendes Nutzungsprogramm für die gewerblichen Nutzungen einschließlich Einzelhandel erforderlich.

Nutzungskonzept für die Sockelgeschosse / Bereiche mit Publikumsverkehr

Im Juli 2017 hat die Projektentwicklungsgesellschaft für das Quartier Urbane Mitte ein Nutzungskonzept für die Sockelgeschosse (EG und 1. OG) erarbeiten lassen, welches u.a. die

Grundlage für die Festsetzungen im Bebauungsplan bildet. Das Ergebnis ist ein inhaltliches Programm zur Verknüpfung von Einzelhandel mit einem breiten Spektrum an ergänzenden Nutzungen (Gewerbe, Manufakturen, Design, Kunst/ Kultur, Sport, Bildung).

Der besondere Ort der „Urbanen Mitte“ ist zu kennzeichnen als

- ÖPNV-Knotenpunkt
- Frequenzort
- Radverkehrspunkt
- Bürostandort mit primärer Tagesnutzung
- Standort gemischter Arbeits- und Produktionswelten
- Treffpunkt der Anwohner und Nachbarschaften
- Ort vielfältiger Freizeitmöglichkeiten und –qualitäten, ebenso Sport und Kultur
- Verzahnter Nachbar mit dem Park am Gleisdreieck
- interaktives Miteinander vielfältigster Angebote und Aktivitäten

Die Urbane Mitte verbindet Tagesaktivitäten wie Arbeiten und Einkaufen mit Abend- und Nachtaktivitäten wie Gastronomie, Kultur, Sport, Clubs und Bars und bietet damit eine tageszeitliche Durchmischung an einem kompakten Ort.

Die Lagegunst der Urbanen Mitte bietet die Möglichkeit zur Ansprache vielfältiger Nachfragegruppen wie

- Nachbarschaften und Anwohner mit alleine 2.600 Einwohnern im Nahbereich und weiteren 6.200 Einwohner im Radius von 500 bis 700 m
- Arbeitnehmer und Arbeitgeber auf den neuen Büroflächen und den übrigen Gewerbeflächen mit künftig gut 3.000 Beschäftigten, davon 2.400 in Büros
- ÖPNV-Nutzer, die künftig mit rd. 20.000 Fahrgästen täglich anzunehmen sind
- Tages- und Übernachtungsgäste, Besucher Berlins
- Radfahrer, u.a. Nutzer des Radfernwegs Leipzig-Berlin
- Parkbesucher, Sporttreibende, Freizeitgäste

In Verbindung mit den Werkstattverfahren, dem städtebaulich-architektonischen Wettbewerb sowie der frühzeitigen Beteiligungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden die Berücksichtigung von umfassenden Nahversorgungsangeboten insbesondere für die Menschen im näheren Projektumfeld, z.B. in Form einer Markthalle, der breite Mix aus Freizeit und sonstigen Versorgungsangeboten, ein lebendiger und abwechslungsreicher Mix aus kleinteiliger Nutzungsstruktur mit öffentlichem Charakter als Zielkriterien für die Einbindung von Einzelhandel in das Nutzungskonzept formuliert.

Die Sockelgeschosse (EG / 1. OG) sollen aus einem Mix aus Sport, Gesundheit, Freizeit, Kunst, Kultur, Bildung, einzelhandelsnahe Dienstleistungen, Gastronomie, Handwerk und Einzelhandel bestückt werden. Bezüglich des Einzelhandels wird in besonderem Maß der sich abzeichnende Wandel im Einzelhandel im Konzept berücksichtigt, denn bereits aktuell werden im Online-Handel gut 10 % des deutschen Einzelhandelsumsatzes erzielt mit weiter steigender Tendenz. Gleichzeitig wandeln sich Konzepte und Sortimentskonstellationen im stationären Einzelhandel, so dass perspektivisch auch die Grenzen von stationärem und Online-Laden immer weiter miteinander verschmelzen und kaum noch klar zu trennen sein werden.

Im Konzept für die Urbane Mitte trägt der Einzelhandel zur Ausgestaltung eines attraktiven Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität im Außenraum und einer vielfältigen Verknüpfung mit anderen Angeboten, so Freizeit- und Sportangeboten, oder Kunst und Kultur, bei. Neben dieser Funktionsdurchmischung steht die Versorgungsfunktion im Mittelpunkt des Angebotsmix. So soll im Quartier eine qualitätsvolle Grundversorgung für ein breites Kaufkraftspektrum durch einen Lebensmittelsupermarkt und einen Drogeriewarenanbieter gewährleistet werden, die den Standort als Nahversorgungszentrum qualifiziert. Ergänzend werden regionale und saisonale Lebensmittel in der Markthalle angeboten, die zu einem Alleinstellungsmerkmal der Urbanen Mitte in der näheren Umgebung beitragen sollen.

Konzepte und Angebote, die Einzelhandel, einzelhandelsnahe Dienstleistungen und Handwerk/ Regionalproduktion bzw. Kleinproduktion auf gleicher Fläche kombinieren oder in räumlicher Nachbarschaft eng verzahnen, haben in der Urbanen Mitte einen hohen Stellenwert. In Nachbarschaft dazu oder direkt auf der Fläche dieser kleinflächig agierenden Anbieter sollen Gastronomiebetriebe angesiedelt werden, die zu einer Belebung des öffentlichen Raums beitragen und eine gute sowie gesunde kulinarische Versorgung der Beschäftigten im Quartier sowie der Anwohner von der Frühstückszeit bis in die Nacht sicherstellen. Dienstleistungsangebote sollen die Einzelhandelsnutzungen ergänzen und ermöglichen den täglichen Nutzern des Quartiers die Durchführung aller Erledigungen des täglichen Bedarfs an einem Standort (One Stop Shopping).

In der Urbanen Mitte zeigen sich unterschiedlich intensiv frequentierte Mikrolagequalitäten. Schwächer frequentierte Lagebereiche in den Kerngebieten MK 1, MK 3 und MK 5 sowie Mikrolagen mit einer „Fernsichtbarkeit“ werden für großformatigere Einzelhandelsnutzungen vorgesehen, während kleinflächige Anbieter insbesondere in den Lagen entlang des „natürlichen“ Laufs, z.B. zwischen verschiedenen U-Bahn- Auf- und Abgängen und an der Hofpromenade, platziert werden sollten. Durch die Anordnung großformatigerer Einzelhandelsnutzungen soll eine gleichmäßige Besucher- und Frequenzsteuerung innerhalb des Quartiers erfolgen.

Der partizipative öffentliche Charakter des Quartiers soll durch ein Angebot im Bereich Kunst, Kultur und Bildung gestärkt werden. Unterschiedliche Flächenqualitäten in Bestand und Neubau ermöglichen es, am Standort sowohl kleinformative Nutzungen der Kunstproduktion und des Kunsthandwerks als auch repräsentative Kunstaussstellungen und Galerien zu etablieren. Im MK 4 soll ein Museum als kultureller Anker des Quartiers fungieren.

Bildungsangebote privater Träger und Unternehmen (z.B. Sprachschulen, Erweiterung des Technikmuseums, E-Learning Center für ältere Menschen) sollen dazu beitragen, eine zusätzliche, nicht vornehmlich konsumorientierte innerstädtische Öffentlichkeit zu schaffen.

Ein sport- und gesundheitsorientiertes Angebot erhöht die Attraktivität des Arbeitsstandorts. Entsprechende Angebote sind z.B. im MK 6 und MK 7 möglich und würden zu einem differenzierten Charakter innerhalb des Quartiers beitragen. Aktuell sind hier multifunktionale Flächen für eine Sportnutzung vorgesehen.

Zonierungsplan für die Sockelgeschosse (EG und 1. OG)

Aus dem Nutzungskonzept wurde ein Zonierungsplan für die Sockelgeschosse abgeleitet. Frequenzreiche Bereiche werden insbesondere entlang der Hofpromenade sowie unterhalb der U1/ U2/ S21 Kreuzung gesehen. Im MK 3 liegt einer der Zugänge in den Park. Hier ist verstärkt mit Freizeitnutzern und Radfahrern zu rechnen.

Für Flächen, die Angebote für Sport, Gesundheit und Freizeit sowie Kunst, Kultur und Bildung aufnehmen, wird angestrebt, eine Prägung des Außenraums über die innenräumlichen Nutzungen zu erzeugen (z.B. Sportaktivitäten mit Sichtbarkeit bzw. die im Sommer auch vor

dem Gebäude betrieben werden können; stadträumliche Prägung durch Kunstraum). Diese Flächen werden nicht für Einzelhandel vorgesehen, sogenannte Annexnutzungen, z.B. Merchandisingstore, sollten zulässig sein.

Flächen, die für Einzelhandelsnutzungen gut geeignet sind, werden zur Sicherstellung eines lebendigen, flexiblen und funktionalen Mix ebenfalls mit einzelhandelsnahen Dienstleistungen, Gastronomie und Handwerk/ Regionalproduktion belegt. Deren Anteile werden prozentual mit 15 % für einzelhandelsnahe Dienstleistungen, 10 % für Gastronomie und 5 % für Handwerk/ Regionalproduktion vorgesehen.⁵ Diese Nutzungen im Rahmen der Zonierung zu „Mischnutzungen“ zusammengefasst. Differenziert wird nach Bereichen, in denen insbesondere kleinteilige Nutzungen wünschenswert sind (Viadukte, Hofpromenade) und Teilen, in denen eher großformatigere Angebote in Frage kommen.

Insgesamt ergibt sich auf Basis des Zonierungsplans und der prognostizierten prozentualen Verteilung innerhalb der Mischflächen folgende vorläufige Verteilung von Nutzungsarten:

Nutzung	Anteil an Geschossfläche des EG und 1. OG
Einzelhandel inkl. Nahversorgung	42 %
Sport, Gesundheit und Freizeit	15 %
Kunst, Kultur und Bildung	12 %
Sonstige Nutzungen	13 %
Einzelhandelsnahe Dienstleistungen	9 %
Gastronomie	6 %
Handwerk/ Regionalproduktion	3 %

Tabelle 18: Nutzungsverteilung

Gemäß der derzeitigen Flächenaufteilung entfallen mit ca. 10.500 m² Geschossfläche ca. 9 % der gesamten Geschossfläche im Quartier auf den Einzelhandel inkl. Flächen für Nahversorgung (Supermarkt und Drogeriemarkt).

Empfehlung für Festsetzungen im Bebauungsplan

Aus dem Nutzungskonzept und Zonierungsplan werden Beschränkungen des Einzelhandels / großflächigen Einzelhandels abgeleitet. Dies wird in folgender Abbildung dargestellt, wobei die Ziffern in der oberen Zeile die Kerngebiete bezeichnen:

	1		2		3		4	5	6	7	8	9
Geschoss	Turm	S21	Turm	S21	Turm	S21						
17-24	Ja		Ja		Ja		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
16	Ja		Ja		Ja		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
15	Ja		Ja		Ja		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
3-14	Ja		Ja		Ja		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
2	Ja		Ja		Ja		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
1	Nein/Nein		Ja		Nein/Nein		Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
0	Nein/Nein	Nein	Nein	Nein	Nein/Nein	Nein/Nein	Ja**	Nein/Nein	Ja**	Nein	Nein/Nein	Nein
-1/-2	Ja	Ja*	Ja	Ja*	Ja	Ja*	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Ausschluss von Einzelhandel			Ja									
Kein Ausschluss von Einzelhandel:			Nein									
Kein Ausschluss von großflächigem Einzelhandel			Nein/Nein									

Abbildung 13: Beschränkungen des Einzelhandels / großflächigen Einzelhandels

⁵ Die Annahmen zu den Anteilen wurden auf Basis von Erfahrungswerten aus vergleichbaren Projekten getroffen.

Diese Empfehlung basiert vor allem auf den unterschiedlichen Flächenqualitäten und deren Eignung für klein- und großformatige Handelsangebote sowie das Bestreben, innerhalb des Quartiers gezielt großformatigere Anbieter zur besseren Steuerung von Kunden- und Besucherfrequenzen und zur Sicherung einer belebten Erdgeschosszone zu verorten.

Eine Sortimentsbeschränkung wird nicht empfohlen.

Festsetzungen im Bebauungsplan

Das Plangebiet wird überwiegend als Kerngebiet festgesetzt. Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Einzelhandelsbetriebe prägen maßgeblich die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets. Unter Berücksichtigung einer angestrebten Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen mit der bestehenden Zentrenstruktur im Umfeld wird die Zulässigkeit der Einzelhandelsbetriebe im Plangebiet trotzdem beschränkt. Grundsätzlich soll Einzelhandel nur in den unteren beiden Geschossen zulässig sein. Ergänzend wird die Zulässigkeit innerhalb dieser Geschosse für jedes einzelne Kerngebiet differenziert festgesetzt.

Wie im Nutzungskonzept dargestellt, ist die Schaffung eines lebendigen urbanen Quartiers insbesondere von der Nutzungsstruktur in den Sockelgeschossen (EG / 1. OG) abhängig. Hier soll der beschriebene Nutzungsmix etabliert werden. Einzelhandel - als wesentlicher Teil dieses Nutzungsmixes – soll daher in den Sockelbereichen aller Kerngebiete (vertikale Gliederung), bis auf MK 4 und MK 6 zulässig sein (horizontale Gliederung). In den Kerngebieten MK 4 und MK 6 werden Einzelhandelsbetriebe konzeptionell ausgeschlossen, weil im MK 4 ein Museum geplant ist und im MK 6 der Schwerpunkt auf sportlichen Angeboten liegen soll. Hier sind lediglich Annexnutzungen vorgesehen.

Textliche Festsetzung 1.1

In den Kerngebieten MK 4 und MK 6 sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO

Durch eine horizontale Gliederung wird geregelt, wo die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben auf die beiden unteren Geschosse oder auch nur auf das Erdgeschoss beschränkt wird.

In den Kerngebieten MK 1 und MK 3 soll sowohl in den 2-geschossigen Sockelbauten der Türme als auch in den 1-geschossigen Sockeln des S-Bahnhofs Einzelhandel zulässig sein. MK 1 und MK 3 gehören durch ihre zentrale und stark frequentierte Lage zu den prädestinierten Einzelhandelsstandorten im Plangebiet. Hier soll Einzelhandel in einem größeren Flächenumfang angeboten werden.

In den Kerngebieten MK 2, MK 5, MK 7, MK 8 und MK 9 sind Einzelhandelsbetriebe nur im Erdgeschoss zulässig.

Im Kerngebiet MK 5 soll ein anziehungsstarker großflächiger Einzelhandel für die erforderliche Frequenz sorgen. Im Zusammenhang mit der Lage am Radfernweg könnte hier z.B. ein Angebot zum Thema Fahrrad und E-Mobilität geschaffen werden.

Im Kerngebiet MK 7 soll über ein besonderes Einzelhandelsangebot (z.B. Marken-Erlebniswelt, Flagshipstore im Zusammenhang mit dem Thema Sport) auch ein Anziehungspunkt im Süden geschaffen werden.

Das Kerngebiet MK 8 umfasst im Wesentlichen das U-Bahnhofsbauwerk. In den Viaduktbögen unter dem Kreuzungsbahnhof sollen kleinteilige Läden zur Attraktivität und Urbanität

beitragen. Unter Berücksichtigung der denkmalgeschützten baulichen Struktur soll sich die Einzelhandelsnutzung nur in der Erdgeschossenebene konzentrieren.

Im Kerngebiet MK 9 soll an der Luckenwalder Straße ein Ergänzungsbau mit dem Schwerpunkt Ateliernutzungen entstehen. Im Erdgeschoss könnte ein entsprechendes Einzelhandelsangebot (z.B. Künstlerbedarf) diese Nutzung ergänzen.

Die Beschränkung der Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben auf das 1. und 2. Vollgeschoss bzw. nur auf das 1. Vollgeschoss wird in folgenden textlichen Festsetzungen geregelt:

Textliche Festsetzung 1.2

In den Kerngebieten MK 1 und MK 3 sind Einzelhandelsbetriebe nur im 1. und 2. Vollgeschoss zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.3

In den Kerngebieten MK 2, MK 5, MK 7, MK 8 und MK 9 sind Einzelhandelsbetriebe nur im 1. Vollgeschoss zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO

Die Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel am Standort Urbane Mitte ist zwischen den sich widersprechenden Regelungen der BauNVO und den Ausführungsvorschriften zum Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP) einzuordnen. § 11 Abs. 3 BauNVO weist den Einzelhandel gerade dem Kerngebiet zu. Großflächiger Einzelhandel ist danach also der Regel nicht der Ausnahmefall. Dagegen kommt gemäß AV FNP vom 29.06.2016 die Entwicklung von Kerngebieten mit der Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben im Sinne des § 11 Absatz 3 BauNVO aus Bauflächen des Typs M2 grundsätzlich nur in Bereichen mit dargestellter Einzelhandelskonzentration in Betracht. Das Plangebiet liegt außerhalb der im FNP mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren. Unter Berücksichtigung dieses rechtlichen Rahmens soll im Bebauungsplan großflächiger Einzelhandel zulässig sein, er wird jedoch über Festsetzungen im Umfang deutlich beschränkt.

Großflächiger Einzelhandel soll in den Kerngebieten MK 1 und MK 3 in den beiden unteren Vollgeschossen sowie in MK 5 und MK 8 nur im Erdgeschoss zulässig sein. In den Kerngebieten MK 2, MK 4, MK 6, MK 7 und MK 9 wird großflächiger Einzelhandel durch eine textliche Festsetzung ausgeschlossen. Auf Grundlage der im Nutzungskonzept beschriebenen Lagequalitäten, ist in den Kerngebieten MK 1, MK 3 und MK 5 großflächiger Einzelhandel vorgesehen.

MK 8 umfasst im Wesentlichen das U-Bahnhofsbauwerk. In den Viaduktbögen unter dem Kreuzungsbahnhof soll eine Markthalle entstehen. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Architektur ist hier eine kleinteilige Nutzungsstruktur mit einzelnen Läden vorgesehen. Nach der Rechtsprechung bilden die einzelnen Läden aber vermutlich eine „betrieblich-funktionale Einheit“, falls sie z.B. gemeinsame Sanitär- und Personalräume haben, und sind in der Fläche gemeinsam zu betrachten. Zur Umsetzung des eigentlich kleinteiligen Konzepts ist von daher insbesondere hier die Zulässigkeit großflächigen Einzelhandels erforderlich.

Die Beschränkung des großflächigen Einzelhandels wird in folgender textlichen Festsetzung geregelt:

Textliche Festsetzung 1.4

In den Kerngebieten MK 2, MK 4, MK 6, MK 7 und MK 9 sind großflächige Einzelhandelsbetriebe unzulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO

Unter Berücksichtigung der textlichen Festsetzungen 1.1, 1.2, 1.3 und 1.4 wurde der Umfang der Verkaufsfläche für die einzelnen Kerngebiete prognostiziert. Dazu wurde zunächst die Geschossfläche für die Bereiche ermittelt, in denen Einzelhandel zulässig sein soll. Die Geschossfläche in den U-Bahnviadukten wurde überschlägig aus der Grundfläche des Bauwerks * 75 % (25 % Abzug wegen der langfristigen Teilnutzung durch die BVG) berechnet.

Unter Berücksichtigung eines vielfältigen Nutzungsmixes in den unteren Geschossen wurde die Annahme getroffen, dass sich die Geschossfläche

- zu 70% auf Einzelhandel
- zu 15% auf einzelhandelsbezogene Dienstleistungen
- zu 10% auf Gastronomie und
- zu 5% auf Handwerk / Regionalproduktion

aufteilt.

Aus der ermittelten Geschossfläche für den Einzelhandel wird mit zwei verschiedenen Schlüsseln die Verkaufsfläche (VK 1 und VK 2) errechnet.

Zur Ermittlung der Verkaufsfläche 1 wird davon ausgegangen, dass die Verkaufsfläche etwa 2/3 (ca. 67 %) der Geschossfläche ausmacht. Dieser Wert ist vor allem in der Rechtsprechung zu § 11 Abs. 3 BauNVO verankert. Unter dieser Annahme ergibt sich eine zulässige Verkaufsfläche (VK 1) von 7.628 m².

Zur Ermittlung der Verkaufsfläche 2 wird davon ausgegangen, dass die Verkaufsfläche 75 % der Geschossfläche ausmacht. Hier handelt es sich um eine "Worst-Case Betrachtung", die ebenfalls schon in der Rechtsprechung Anwendung gefunden hat. Unter dieser Annahme ergibt sich eine Verkaufsfläche (VK 2) von 8.582 m².

Die Ermittlung der Verkaufsfläche für diese beiden Varianten ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Kern- gebiet		Voll- geschoss	Einzel- handel zulässig	Großflächiger Einzelhandel zulässig	GF in m ²	Anteil EH- Fläche an GF: 70% in m ²	VK 1= GF* 67% in m ²	VK 2= GF* 75% in m ²
MK 1	Sockel Turm	1. VG	x	x	836	585	390	439
		2. VG	x	x	836	585	390	439
	Sockel S-Bahn	1. VG	x	-	814	570	380	428
MK 2	Sockel Turm	1. VG	x	-	772	540	360	405
		2. VG	-	-				
	Sockel S-Bahn	1. VG	x	-	771	539	360	405
MK 3	Sockel Turm	1. VG	x	x	1.198	839	559	629
		2. VG	x	x	1.198	839	559	629
	Sockel S-Bahn	1. VG	x	x	1.630	1.141	761	856
MK 4	Sockel Turm	1. VG	-	-				
		2. VG	-	-				
MK 5	Sockel Turm	1. VG	x	-	1.250	875	583	656
		2. VG	-	-				
MK 6	Sockel Turm	1. VG	-	-				
		2. VG	-	-				
MK 7	Sockel Turm	1. VG	x	-	876	613	409	460
		2. VG	-	-				
MK 8	Viadukte U-Bahnhof	1. VG	x	x	6.060	4.242	2.828	3.182
		2. VG	-	-				
MK 9	Bauliche Ergänzung Luckenwalder Str.	1. VG	x	-	105	74	49	55
		2. VG	-	-				
Summe					16.347	11.443	7.628	8.582

Tabelle 19: Ermittlung der zulässigen Verkaufsfläche in zwei Varianten

Durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wird die Größenordnung der Verkaufsfläche ca. 7.000m² geprüft. Die mögliche Verkaufsfläche, die sich aus den Festsetzungen im Bebauungsplan ergibt, liegt über dieser Größe von 7.000m². Daher soll im städtebaulichen Vertrag die zulässige Verkaufsfläche im MK 8 auf maximal 2.200m² beschränkt werden. Weiterhin wird geprüft, ob die Verkaufsfläche über eine Baulast gesichert werden kann.

3.1.1.5 Vergnügungsstätten

Die in den Kerngebieten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten sollen nur ausnahmsweise zulässig sein. Vergnügungsstätten werden nicht ausgeschlossen, aber sie sollen nur im Einzelfall zugelassen werden, da eine Häufung aus städtebaulichen Gründen unerwünscht ist.

Spielhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen) sind aufgrund ihrer negativen städtebaulichen Wirkungen unerwünscht und daher unzulässig.

Vergnügungsstätten und ihre Unterarten sind für MK-Gebiete zwar charakteristisch, sie machen aber nicht das Wesen eines Kerngebiets aus. Durch die Einschränkung von Vergnügungsstätten in der Zulässigkeit wird die allgemeine Zweckbestimmung der Kerngebiete nicht beeinträchtigt.

Textliche Festsetzung 1.5:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sowie den nicht zu Verkehrszwecken gewidmeten Geschossflächen im MK 8 sind Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig. Dies gilt nicht für Spielhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind unzulässig.

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

3.1.1.5 Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen / Sonstige Tankstellen

In den Kerngebieten werden oberirdische Parkhäuser oder Großgaragen sowie damit zusammenhängende Tankstellen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen. Es soll ein urbanes Quartier mit einer hohen Dichte und Nutzungsvielfalt entstehen. In dieser Struktur, die über eine enge Baukörperfestsetzung gesichert wird, würden Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen dem städtebaulichen Gesamtkonzept für das Quartier entgegenstehen und sich negativ auf das Ortsbild auswirken. Es soll ein weitgehend autofreies Gebiet entstehen, in denen Fußgänger und Radfahrer Vorrang haben.

In den Untergeschossen (vor allem Tiefgaragen) sind Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen zulässig. Wobei konzeptionell vor allem Stromtankstellen sowie Elektrozapfsäulen vorgesehen sind und weniger Kraftstoff-Tankstellen.

Aus dem gleichen Grund werden auch die gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Tankstellen ausgeschlossen.

Durch den Ausschluss von Tankstellen bleibt die Zweckbestimmung des Kerngebiets gewahrt.

Textliche Festsetzung 1.6:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sowie den nicht zu Verkehrszwecken gewidmeten Geschossflächen im MK 8 ist die in § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO genannte Nutzung nur unterirdisch zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 7 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.7:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sowie den nicht zu Verkehrszwecken gewidmeten Geschossflächen im MK 8 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 BauNVO Nr. 1, nicht zulässig.

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

3.1.1.6 Nutzungseinschränkungen wegen mangelnder Belichtung

Durch die Neubauten, insbesondere durch die Hochhäuser, kommt es zu einer Reihe von Abstandsflächenunterschreitungen (s. A III.3.5 "Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB)"). Zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sollen an bestimmten Fassaden die in einem Kerngebiet zulässigen Nutzungen eingeschränkt werden. Die Herleitung und Begründung ist unter A III.3.5.1.7 "Einschränkung der zulässigen Nutzung durch textliche Festsetzung" dargestellt. Die Nutzungseinschränkung erfolgt mit der textlichen Festsetzung 1.8.

Textliche Festsetzung 1.8:

In den unten benannten Teilen der Kerngebiete MK 1 bis MK 6 und MK 8 sind

1. *Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke ausnahmsweise zulässig,*
2. *Wohnungen nicht zulässig.*

Das gilt für Räume mit einer Ausrichtung zu folgenden Fassaden:

- *im MK 1 zur Fassade 1a-1b im 1. Vollgeschoss,*
- *im MK 2 zur Fassade 1b-2c im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 2c-2d im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 2d-2f im 1. und 2. Vollgeschoss,*
- *im MK 3 zur Fassade 3f-3g im 1. und 2. Vollgeschoss, zur Fassade 3g-3a im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 3a-3b im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 3c-3g im 2. Vollgeschoss und zur Fassade 3h-3i im 3. bis 5. Vollgeschoss,*
- *im MK 4 zur Fassade 4a-4b im 1. Vollgeschoss,*
- *im MK 5 zur Fassade 5a-5b im 1. Vollgeschoss,*
- *im MK 6 zur Fassade 6g-6a im 1. Vollgeschoss und*
- *im MK 8.*

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 und 9 BauNVO

Diese Festsetzung erfolgt im Abgleich der in § 7 BauNVO aufgeführten zulässigen Nutzungen im Kerngebiet mit § 47 BauO Bln, d.h. aus dem Nutzungskatalog des Kerngebiets sollen tageslichtsensible Nutzungen ausgeschlossen werden.

Vor diesem Hintergrund und dem beabsichtigten Nutzungsmix wurde die Zulässigkeit einer Auswahl an Nutzungen wie z.B. Werkstätten, Ateliers und Bibliotheken gesondert geprüft.

- **Werkstätten als Werkräume.**
Eine Werkstatt ist ein Aufenthaltsraum, der keiner Fenster bedarf.
- **Ateliers als Werkräume.**
Sie sind fensterlos zulässig, wenn sie als Ausstellungsräume (beispielsweise Galerien) genutzt werden. Für Ateliers ist allein erforderlich, dass die Räumlichkeiten nicht dem Wohnen (vor allem nicht dem Schlafen) dienen, sondern regelmäßig dem kürzeren Aufenthalt von Personen.
- **Ateliers als Anlagen für kulturelle Zwecke.**
Sie können unter bestimmten Bedingungen auch fensterlos zulässig sein, z.B. sind Kunstinstallationen in Galerien häufig auf eigene Beleuchtung und nicht auf Tageslicht angewiesen. Oft ist Tageslicht sogar unerwünscht.
- **Bibliotheken als Aufenthaltsräume.**
Zum einen sind sie mit Werkräumen oder ähnlichen Räumen vergleichbar, die ebenfalls keiner Belichtung mit Tageslicht bedürfen. Regelmäßig dienen Bibliotheken vordergründig der Aufbewahrung von Bücherbeständen; für die Arbeiten in Bibliotheken kann auf ausreichendes künstliches Licht zurückgegriffen werden. Eine Belichtung mit Tageslicht ist daher auch für Arbeiten etwa in Lesesälen nicht erforderlich. Überdies ist denkbar, dass sich eine Beleuchtung mit Tageslicht in Bibliotheken sogar verbietet, sofern sich dort empfindliche Bücherbestände befinden, da diese stets vor Tageslicht zu schützen sind. Schließlich dürfen Bibliotheken nicht dem Wohnen (vor allem dem Schlafen) dienen.



Abbildung 14: Nutzungsausschluss wegen mangelnder Belichtung, TF 1.8

3.1.1.7 Wohnungen

Im Kerngebiet sind gemäß § 7 Abs. 6 BauNVO Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter allgemein und andere Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässig.

Zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse ist auch der Schutz vor Lärm erforderlich. Ist der als worst case prognostizierte Lärm so hoch, dass mit angemessenen Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse nicht gewährleistet werden können, ist eine Einschränkung der Zulässigkeit von Wohnungen bzw. von Aufenthaltsräumen von Wohnungen erforderlich. Nur wenn im Baugenehmigungsverfahren der Nachweis geführt wird, dass ein entsprechender Pegel nicht überschritten wird, können Wohnungen im Einzelfall zugelassen werden. Das würde z.B. auch den Fall berücksichtigen, dass der Schienenlärm bei einem baulich geschlossenen S21-Bahnhof deutlich geringer wäre.

Die allgemein zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 6 BauNVO, die zu den betroffenen Fassaden ausgerichtet sind, sollen daher nur ausnahmsweise zulässig sein. Das wird in den textlichen Festsetzungen 1.9 bis 1.11 geregelt.

Die nur ausnahmsweise zulässigen Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO sollen an den in den textlichen Festsetzungen 1.9 bis 1.11 benannten Fassaden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nicht nur einer Prüfung in Bezug auf den Erhalt der Gebietscharakteristik des Kerngebiets, sondern auch einer Prüfung der Schallsituation unterzogen werden.

Im Schallgutachten wird eine entsprechende Festsetzungsempfehlung gegeben (s. AIII.3.12.6 Empfehlungen für Festsetzungen zum Lärmschutz), die in die textlichen Festsetzungen 1.9 bis 1.11 umgesetzt wird:

Textliche Festsetzung 1.9:

In den Kerngebieten MK 3, MK 4 und MK 5 sind Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.10:

In den Kerngebieten MK 1, MK 2, MK 6 und MK 7 sind Aufenthaltsräume von Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO mit einer Ausrichtung zu folgenden Fassaden nur ausnahmsweise zulässig:

MK 1: Fassaden 1j-1k, 1o-1l, 1l-1a 1a-1m, 1l-1m, 1m-1b, 1m-1n

MK 2: Fassaden 1b-2c, 2i-2j, 1p-2d, 2c-2d, 2d-2f, 2j-2k

MK 6: Fassaden 6g-6a im 1. bis 2. Vollgeschoss,

6h-6a im 3. bis 15. Vollgeschoss,

6i-6f, 6f-6g, 6g-6h

MK 7: Fassaden 7e-7b, 7c-7d, 7d-7e

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 bis 9 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.11:

Im Kerngebiet MK 2 sind Aufenthaltsräume von Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO mit einer Ausrichtung zur Fassade 2f-1i im 1. bis 5. Vollgeschoss und mit einer Ausrichtung zur Fassade 2k-2l im 6. bis 7. Vollgeschoss nur ausnahmsweise zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 bis 9 BauNVO

3.2 Maß der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Die Festsetzung zum Maß der baulichen Nutzung sowie der zulässigen Bebauungshöhe folgt dem Gesamtkonzept für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie dem städtebaulichen Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien, die im städtebaulichen Wettbewerb weiterentwickelt wurden. Die gewählte Höhe vermeidet zudem eine Riegelbebauung, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten, und ermöglicht die Gestaltung von Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume, was auch zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung beiträgt. Zudem wird dadurch das Wachsen der Stadt in der Breite vermieden.

3.2.1 Höhe baulicher Anlagen bzw. Zahl der zulässigen Vollgeschosse

3.2.1.1 Gelände- und Bezugshöhen

Das Gelände im Plangebiet steigt von Norden nach Süden an. Der niedrigste Punkt liegt auf der Fahrbahn im Kreuzungsbereich der Schöneberger / Luckenwalder Straße mit 34,2 m ü. NHN. Ansonsten liegt das nördliche Drittel des Plangebiets auf einer durchschnittlichen Höhe von 35,6 m ü. NHN. Dies ist die Bezugshöhe für die Festsetzungen in den Kerngebieten MK 1 bis MK 3.

Von dort bis zum südlichen Gebäudeabschluss der STATION Berlin liegt das Plangebiet auf einer durchschnittlichen Höhe von 36,3 m ü. NHN. Das ist die Bezugshöhe für die Festsetzungen im Kerngebiet MK 4 und MK 5.

Südlich davon steigt das Gelände bis auf ca. 37,0 m ü. NHN, an der südlichen Geltungsgrenze (Skaterpark) bis auf 37,5 m ü. NHN an. Das ist die Bezugshöhe für die Festsetzungen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7.

Als Bezugshöhe für die Festsetzungen im U-Bahnhofsbauwerk (MK 8) werden - wie für die Kerngebiete MK 1 bis MK 3 - ebenfalls 35,6 m ü. NHN gewählt.

Zur Luckenwalder Straße hin fällt das Gelände ab. Die Bezugshöhe für den Lückenschluss an der Luckenwalder Straße 6a (MK 9) liegt bei 35,0 m ü. NHN

3.2.1.2 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7)

Bezugshöhen: 35,6 m ü. NHN (MK 1-3), 36,3 ü. NHN (MK 4-5), 37,5 m ü. NHN (MK 6-7)

Im Neubaubereich wird die zulässige Grundfläche über eine reine Baukörperfestsetzung zeichnerisch festgesetzt. Die Baukörperfestsetzung wird durch eine Festsetzung zur maximal zulässigen Höhe der baulichen Anlagen ergänzt. Dazu soll die Zahl der zulässigen Vollgeschosse und eine Oberkante in m über Normalhöhennull (NHN) festgesetzt werden.

Im städtebaulichen Entwurf sind im Neubaubereich Gebäude mit einer Höhe von 25-90 m ü. Gelände vorgesehen. Jedes der Kerngebiete MK 1 bis MK 7 beinhaltet ein als "Turm" bezeichnetes hohes Gebäude mit einem flachen Sockelbau. Der Turm wird entsprechend des Kerngebiets bezeichnet, also Turm 1 im MK 1 usw..

Als Vorbereitung für den Bau des geplanten Hochbahnhofs der S 21 soll ein Sockelbau als Unterbau errichtet werden, dessen Höhe aufgrund des frühen Planungsstandes der S 21

noch nicht genau geklärt ist. Mit der Vorplanung zur Trassierung der S 21 durch die DB wird die erforderliche Höhe konkretisiert. Für den Bebauungsplan-Entwurf wird auf die Planung des S-Bahnhofs aus der Wettbewerbsphase zurückgegriffen. Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass unter Berücksichtigung einer zurzeit projektierten Realisierung der S 21 2030/2035 eine Zwischennutzung der Dachflächen (späterer S-Bahnhof) des Sockelbaus vorgesehen ist. Dazu wird bei der Festsetzung der maximal zulässigen Oberkante des Sockelbaus ein erforderliches Geländer / eine Brüstung mit einer Höhe von 1,1 m eingerechnet. Die zulässige Oberkante wird mit 43,60 m ü. NHN festgesetzt. In der folgenden Tabelle sind die geplanten Gebäudehöhen, die Bezugshöhe und die festzusetzenden Gebäudeoberkanten in den einzelnen Kerngebieten dargestellt:

Kerngebiet	Gebäudeteil	Voll-geschosse	Gebäude-oberkante in m ü. Gelände	Höhen-bezugspunkt in m ü. NHN	Gebäude-oberkante in m ü. NHN
MK 1	Sockel Turm 1	2	11,5	35,6	47,1
		5	23,5	35,6	59,1
	Turm 1	17	62,0	35,6	97,6
	Unterbau Bhf. S21	1	8,0	35,6	43,6
MK 2	Sockel Turm 2	2	11,5	35,6	47,1
		5	23,5	35,6	59,1
	Turm 2	24	90,0	35,6	125,6
	Unterbau Bhf. S21	1	8,0	35,6	43,6
MK 3	Sockel Turm 3	2	11,5	35,6	47,1
	Turm 3	24	90,0	35,6	125,6
	Unterbau Bhf. S21	1	8,0	35,6	43,6
MK 4	Sockel Turm 4	5	30,0	36,3	66,3
	Turm 4	11	52,0	36,3	88,3
MK 5	Sockel Turm 5	2	11,5	36,3	47,8
		5	23,5	36,3	59,8
	Turm 5	17	65,0	36,3	101,3
MK 6	Sockel Turm 6	2	8,9	37,5	46,4
	Turm 6	15	49,0	37,5	86,5
MK 7	Turm 7 (mit Sockel)	7	25,0	37,5	62,5

Tabelle 20: Maximale Höhe der baulichen Anlagen

Hochhäuser

Die Türme haben eine Höhe von 25 m bis 90 m. Turm 1 bis 6 sind Hochhäuser gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 1 BauO Bln und damit Sonderbauten. Hochhäuser werden in der Bauordnung als Gebäude mit einer Höhe nach Absatz 3 Satz 2 BauO Bln von mehr als 22,0 m definiert. Höhe ist hier das Maß der Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses, in dem ein Aufenthaltsraum möglich ist, über der Geländeoberfläche im Mittel.

Im städtebaulichen Entwurf ist die Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosse in Turm 7 mit 20,2 m angegeben. Damit wäre Turm 7 kein Hochhaus bzw. Sonderbau gemäß BauO Bln.

Kerngebiet	Gebäude	Vollgeschosse	Gebäudeoberkante in m ü. Gelände	Einstufung
MK 1	Turm 1	17	62	Hochhaus / Sonderbau
MK 2	Turm 2	24	90	Hochhaus / Sonderbau
MK 3	Turm 3	24	90	Hochhaus / Sonderbau
MK 4	Turm 4	11	52	Hochhaus / Sonderbau
MK 5	Turm 5	17	65	Hochhaus / Sonderbau
MK 6	Turm 6	15	49	Hochhaus / Sonderbau
MK 7	Turm 7	7	25	Kein Hochhaus

Tabelle 21: Hochhäuser gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 1 BauO Bln

Zulässige Nutzungen oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante

Dachflächen entstehen sowohl auf den Sockelgeschossen als auch auf den Türmen. Diese Dachflächen sollen alle als Flachdächer ausgebildet werden. Es ist ein städtebauliches Ziel, in Verbindung mit den klar konturierten Baukörpern auch eine klare Dachlandschaft zu gestalten, insbesondere da sie aufgrund ihrer Höhe auch aus weiterer Ferne gut sichtbar sind.

Einige Nutzungen sollen trotzdem auch oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante zulässig sein. An ihre Gestaltung werden jedoch besondere Anforderungen gestellt. Die möglichen Nutzungen der Dächer werden in den textlichen Festsetzungen 2.1 bis 2.4 geregelt.

Allgemein und auf allen Dächern zugelassen werden sollen

- Dachterrassen mit transparenten Geländern (TF 2.1)
- Solaranlagen (TF 2.2)
- Windkraftanlagen (TF 2.4)

Ausnahmsweise und nur auf den Dächern der Türme zugelassen werden sollen

- einzelne technische Aufbauten wie Schornsteine, Anlagen zur Gebäudereinigung sowie Ansaug- und Abluftrohre bis zu einer Höhe von 1,5 m über der zulässigen Gebäudeoberkante, wenn sie umbaut sind und in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten (TF 2.3)
- Antennen in unbegrenzter Höhe, wenn sie umbaut sind und in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten (TF 2.3)

Dachterrassen mit transparenten Geländern (TF 2.1)

Die Dächer können zum einen als Aufenthaltsbereiche, z.B. auch als Gastronomieaußenflächen, und zum anderen auch als Aussichtspunkte dienen. Gleichzeitig sollen transparente Geländer verhindern, dass sich damit auch das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes dauerhaft verändert.

Solaranlagen (TF 2.2) und Windkraftanlagen (TF 2.4)

Die Urbane Mitte soll zu einem nachhaltigen Stadtquartier entwickelt werden. Dabei spielen regenerative Energieformen eine wesentliche Rolle. Daher sollen auf den Dachflächen Solar- und Windkraftanlagen allgemein zulässig sein. Aus gestalterischen Gründen sollen Solaranlagen hinter die Baugrenze zurücktreten. Windkraftanlagen sind auf der ganzen Dachfläche zulässig.

Technische Aufbauten und Antennen (TF 2.3)

Nur ausnahmsweise und im Einzelfall sollen technischen Aufbauten und Antennen auf den Dächern zulässig sein. Technische Anlagen sollen vor allem in gesonderten Technikge-

schossen untergebracht werden. Sollten technische Aufbauten erforderlich sein, so sind sie so zu gestalten, dass sie möglichst nicht sichtbar / wahrnehmbar sind. Dazu sollen sie in einem Winkel von mindestens 60° von der Baugrenze zurücktreten und der Gebäudearchitektur angepasst umbaut werden.

Die Dächer des geplanten S-Bahnhofs sind kein Bestandteil dieser Festsetzungen. Die Planung für den Bahnhof ist Teil eines Planfeststellungsverfahrens.

Textliche Festsetzung 2.1:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 können Dachterrassen sowie transparente Geländer über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der bahnrrechtlich gewidmeten S-Bahnanlagen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO

Textliche Festsetzung 2.2:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 können ab einer Höhe von 57,0 m ü. NHN Solaranlagen über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO

Textliche Festsetzung 2.3:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 können ab einer Höhe von 62,5 m ü. NHN im Einzelfall ausnahmsweise einzelne technische Aufbauten wie Schornsteine, Anlagen zur Gebäudereinigung sowie Ansaug- und Abluftrohre bis zu einer Höhe von 1,5 m über der zulässigen Gebäudeoberkante sowie Antennen zugelassen werden, wenn sie umbaut sind und in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO

Textliche Festsetzung 2.4:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 können Windkraftanlagen über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der bahnrrechtlich gewidmeten S-Bahnanlagen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO

Untergeschosse

Ergänzend zu den Hochbauten sind mindestens zwei Tiefgaragenebenen vorgesehen, die vor allem zur Aufnahme des ruhenden Verkehrs dienen. Für die zulässige Anzahl der Untergeschosse gibt es kein städtebauliches Regelungserfordernis.

3.2.1.3 U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Bezugshöhe: 35,6 m ü. NHN

Das U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck besteht im Wesentlichen aus im Dreieck angeordneten Viaduktbögen, auf denen die Gleisanlagen verlaufen und der Kreuzungsbahnhof angeordnet ist. Die Viaduktbögen mit den Gleisanlagen, dem U-Bahnhof und den betriebsnotwendigen Flächen sind als faktisch planfestgestellt zu betrachten. Sie werden in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Im Norden liegt das 3-geschossige Eingangsgebäude zum U-Bahnhof. Das Gebäude mit dem Gleichrichterwerk an der Luckenwalder Straße 6a ist 3- und 4-geschossig. Beide Gebäude sind ebenfalls faktisch planfestgestellt und werden nachrichtlich übernommen.

Aufgrund des Denkmalschutzes ist von keiner relevanten Änderung der Gebäudekubatur auszugehen.

Gemäß § 30 Abs. 1 BauGB müssen im qualifizierten Bebauungsplan u.a. Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung getroffen werden. Auf den U-Bahnhof bezogen bedeutet das, dass neben der Festsetzung der Grundfläche auch die Höhe der baulichen Anlage festzusetzen ist.

Der höchste Punkt des U-Bahnhofbauwerks befindet sich auf dem Dach des oberen Kreuzungsbahnhofs (U1) und beträgt 58,62 m ü. NHN. In der Planzeichnung sollen 58,7 m ü. NHN als Höchstmaß für die Oberkante der baulichen Anlage festgesetzt werden.

3.2.1.4 Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a (MK 9)

Bezugshöhe: 35,0 m ü. NHN

Als Lückenschluss an der Luckenwalder Straße ist ein 6-geschossiges Gebäude ohne Staffelgeschoss mit einer Oberkante von 22,0 m ü. Gelände, d.h. 57,0 m ü. NHN geplant. Diese Oberkante wird zeichnerisch festgesetzt. Das entspricht der Höhe des westlich angrenzenden Gebäudes mit dem Gleichrichterwerk und passt sich damit der vorhandenen Bebauung an.

Zulässige Nutzungen oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante

Auch auf dem geplanten Gebäude an der Luckenwalder Straße 6a soll die Anlage einer Dachterrasse oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante möglich sein. Die mögliche Nutzung des Daches wird in der textlichen Festsetzungen 2.3 geregelt.

Textliche Festsetzung 2.1:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 können Dachterrassen sowie transparente Geländer über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der bahnrechtlich gewidmeten S-Bahnanlagen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO

3.2.2 Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO

Zur Ermittlung der Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) ist eine maßgebende Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 BauNVO erforderlich, die im Plangebiet aufgrund der Überlagerung von Baugebieten mit planfestgestellten, bahnrechtlich und zu Verkehrszwecken gewidmeten Flächen gesondert hergeleitet wird.

3.2.2.1 Berücksichtigung des Fachplanungsvorbehalts

Im Plangebiet liegen in größerem Umfang planfestgestellte und gewidmete Flächen, die gemäß § 38 BauGB dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen (s. A1.3.9 Fachplanung / Planfeststellungen). Dabei handelt es sich um Flächen der Fernbahn, der S-Bahn und der U-Bahn. Durch § 38 Satz 1 BauGB privilegierte Fachplanungen schließen inhaltlich abweichende, dieselbe Fläche betreffende Festsetzungen in nachfolgenden Bebauungsplänen regelmäßig aus. Die gewidmeten Flächen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Fachplanungsrecht, Sicherung der Anlagen und Nutzung der Flächen um, über oder unter den Anlagen gelten unabhängig davon, in wessen Eigentum diese Flächen stehen.

Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist jedoch möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Bei Festsetzungen auf planfestgestellten / gewidmeten Flächen ist die ursprüngliche Zweckbindung der Fläche zu beachten. Inwieweit bauliche Festsetzungen erfolgen können, hängt immer von der ursprünglichen Zweckbindung der Fläche und damit vom Einzelfall ab. Mit der planfestgestellten Nutzung vereinbar sind dabei in der Regel solche Anlagen und Nutzungen, die in verschiedenen Ebenen ausgeübt werden sollen (unterirdisch, ebenerdig, auf einem Brückenbauwerk) und aufgrund dieser räumlichen

Trennung nicht miteinander kollidieren können. Es ist immer eine Zustimmung der zuständigen planfeststellenden Behörde erforderlich.

Maßgebende Grundstücksfläche bei tatsächlicher Unter- oder Überbaubarkeit

Für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche ist gemäß § 19 Abs. 3 BauN-VO die im Bauland liegende Fläche des Baugrundstücks maßgeblich. Der Begriff des „Baulands“ geht auf § 9 Abs. 1 Nr. 1 Bundesbaugesetz (BbauG) in der ursprünglichen Fassung vom 23. Juni 1960 zurück und meint solche Flächen, die nach dem Zweck der für sie maßgebenden bauplanungsrechtlichen Vorschriften für eine Bebauung bestimmt sind.

Ob eine Fläche Bauland ist, wird anhand folgender Kriterien beurteilt:

- die Festsetzungen des Bebauungsplans,
- die Bebauungsplanbegründung,
- die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten und
- die zivil- und öffentlich-rechtlichen Belastungen des Grundstücks.

Daraus lässt sich ableiten, ob der städtebauliche Zweck der Fläche eine anderweitige bauliche Nutzung vollständig ausschließt oder ob die Fläche mehrere Funktionen innehat, so dass eine Bebauung möglich ist.

Planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen

Auch eine planfestgestellte Fläche gilt als maßgebende Grundstücksfläche, wenn sie nach ihrem Zweck für eine Bebauung vorgesehen ist. Stimmt die Behörde, die die Planungshoheit für eine planfestgestellte Fläche hat, der Festsetzung einer Unter- oder Überbaumöglichkeit im Bebauungsplan zu, so ist diese Fläche als Bauland zu werten und kann in die maßgebende Grundstücksfläche für die GRZ- und GFZ-Ermittlung einbezogen werden.

Kein Bauland sind hingegen Flächen, die oberirdisch von Bebauung freizuhalten sind (wie Rettungsplätze und -wege, Wege für Wartungszwecke) und für die auch keine bahnfremden unterirdischen baulichen Anlagen festgesetzt werden.

Faktisch planfestgestellte U-Bahnflächen

Der U-Bahnhof Gleisdreieck ist zwar ähnlich zu betrachten, ist aber etwas anders gelagert. Die betriebsnotwendigen Flächen im U-Bahnhof gelten als faktisch planfestgestellt. Das betrifft u.a. die gesamte obere Ebene mit den Schienen und dem eigentlichen Bahnhof, aber auch die statisch erforderlichen Viaduktbögen. Im Bebauungsplan sollen in diesem bestehenden Bauwerk auch bahnfremde Nutzungen, aber keine zusätzlichen baulichen Anlagen festgesetzt werden. Es ist insbesondere eine neue Nutzung der Flächen innerhalb der Viaduktbögen vorgesehen. Es kommen in diesem Fall keine neuen baulichen (bahnfremden) Anlagen hinzu, so dass es streng genommen an der Überbaubarkeit mit baulichen Anlagen im baurechtlichen Sinne fehlt. Da es jedoch Grund- und Geschossflächen in der baulichen Anlagen gibt, die für eine bahnfremde Nutzung zur Verfügung stehen, wird auch diese Fläche als Bauland gewertet.

Fazit

Es können all diejenigen Flächen im Plangebiet als Bauland qualifiziert werden, die überbaubar sind. Auch Bahnflächen können Bauland sein, wenn der Bebauungsplan bahnfremde bauliche Anlagen oberirdisch festsetzt, die den Bahnzweck nicht beeinträchtigen.

Mit der Deutschen Bahn (DB) und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) wird parallel zum Bebauungsplanverfahren abgestimmt, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungsüberlagerungen, d.h. alle bahnfremden Nutzungen auf planfestgestellten / gewidmeten Bahn und U-Bahnflächen mit dem Bahnbetrieb kompatibel sind.

3.2.2.2 Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche

Im Plangebiet wurde im Einzelfall geprüft, welche Flächen - auch unter Berücksichtigung des Fachplanungsvorbehalts - in die maßgebende Grundstücksfläche einbezogen werden können. Der folgende Plan beinhaltet die zur Ermittlung herangezogenen Flächen. In der anschließenden Tabelle ist die Nutzung der Fläche (unter Berücksichtigung der oben benannten Kriterien) und ihre Flächengröße dargestellt.



		Flächen- größe in m ²	Flächen- Nr.
Ermittlung relevanter Einzelflächengrößen			
Baugebiet und planfestgestellte Flächen			
Geltungsbereich		45.467	
- Öffentliche Straßenverkehrsfläche (Luckenwalder Straße)		1.960	
- Erschließung über Verlängerung Trebbiner Straße		2.139	
Baugebiet und planfestgestellte Flächen gesamt		41.368	1
Planfestgestellte U-Bahnflächen			
U-Bahnhof Gleisdreieck - Gebäude / Viadukte	Eingangsgebäude	200	2a
	Gleichrichterwerk	626	2b
	"Rest" inkl. Innenhof	8.382	2c
		9.208	2
Hochbahnen - schwebend	U1 östlich der S21	303	3a
	U1 westlich der S21	377	3b
	U1 gesamt	680	
	U2 Nord (ohne Verlauf über die Straßenverkehrsfläche)	54	3c
	U2 Süd	157	3d
	U2 Süd	191	3e
	U2 gesamt	402	
	U1 + U2 gesamt	1.082	3
Gewidmete Bahnflächen			
Bahnflächen West (Von N nach S)		18	4a
		412	4b
(Die im Radfernweg liegenden Flächen werden dort erfasst)		42	4c
		300	4d
		644	4e
		466	4f
		1.974	4g
	- Über-/Unterbauung im MK 1 / MK 2	747	
	Bahnflächen West gesamt	3.109	
Bahnflächen Ost (Von N nach S)		1.290	4h
		137	4i
	Bahnflächen West gesamt	1.427	
Bahnflächen gesamt (West und Ost)		4.536	4
S 21 - Freihaltetrasse für Hochbahn	gesamt	6.715	5a
	- nördliche Überbauung	1.645	5b
	- südliche Überbauung	2.221	5c
	- Radfernweg	299	5d
	S 21 mit Abzug Radweg	2.550	5
Radfernweg (Geh- und Radfahrrecht)			
	entlang der Bahn bis zum Rettungsplatz Süd (inklusive Planfeststellung)	1.393	6a
	südöstlich vom Rettungsplatz Süd	295	6b
		1.688	6
Weitere Gehrechte			
	außerhalb planfestgestellter Flächen	72	7a
		38	7b
		12	7c
		90	7d
	gesamt	212	7
Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO			
1	Baugebiet und planfestgestellte Flächen gesamt	41.368	
2a,b	- PF U-Bahnhof - Eingangsgebäude und Gleichrichterwerk	826	
2c	- PF U-Bahnhof (Ermittlung des Vermessers)	3.150	
3	- PF U-Hochbahnen	1.082	
4	- PF Bahn	4.536	
5	- PF S 21 Hochbahn (mit Abzug Radweg)	2.550	
6	- Radfernweg (Geh- und Radfahrrecht)	1.688	
7	- Gehrechte (außerhalb planfestgestellter Flächen)	212	
	Grundstücksfläche (Max)	27.324	
Rahmenvertrag / Besprechung am 11.02.15 zur Flächenausnutzung			
	Bruttobauland	43.000	
	Nettobauland (Bruttobauland x 80%)	34.000	

Tabelle 22: Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche

In dem Rechenansatz werden von der Größe des Plangebiets alle Flächen abgezogen, die für die Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche nicht herangezogen werden können.

Als erstes werden die öffentliche Straßenverkehrsfläche der Luckenwalder Straße und die private Verkehrsfläche der Trebbiner Straße abgezogen. Die sich daraus ergebende Fläche lässt sich in Baugebiete und planfestgestellte Flächen gliedern.

Zur weiteren Berechnung wird daher die Größe folgender Einzelflächen ermittelt:

- Faktisch planfestgestellte U-Bahnflächen, gegliedert in die Fläche des U-Bahnhofs sowie die Hochbahnflächen der U1 und der U2
- Planfestgestellte Bahnflächen
- Bahnrechtlich gewidmete Flächen für die S 21
- Radfernweg
- Öffentliche Gehrechte

Aufbauend auf der Ermittlung dieser Einzelflächen wird die maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO in folgenden Schritten ermittelt:

1	Flächengröße des Plangebiets minus öffentliche und private Straßenverkehrsfläche = Größe des Baugebiets und planfestgestellte Flächen gesamt
	Von dieser Fläche werden folgende Flächen abgezogen, die nicht in die maßgebende Grundstücksfläche einbezogen werden können:
2a,b	<u>- planfestgestellte U-Bahnflächen</u> Eingangsgebäude und Gleichrichterwerk (Luckenwalder Straße), hier ist keine bahnfremde Nutzung möglich
2c	<u>- tlw. planfestgestelltes U-Bahnhofsbauwerk mit Viaduktbögen</u> Es gelten nur die Flächen als planfestgestellt, die unmittelbar an diesem Standort betriebsnotwendig sind. Die entsprechende Abstimmung mit der BVG ist weitgehend abgeschlossen, es liegen jedoch noch keine verbindlichen Unterlagen vor. Die Bahnhoffläche steht mittelfristig überwiegend für eine bahnfremde Nutzung zur Verfügung. Nur ca. 38 % (technisch und statisch erforderliche Flächen) können nicht in die maßgebende Grundstücksfläche einbezogen werden.
3	<u>- planfestgestellte U-Hochbahnen</u>
4	<u>- planfestgestellte Bahnflächen</u> Zum einen werden alle bestehenden planfestgestellten Bahnflächen (bis auf die Rettungswege), die nicht mit einer oberirdischen Kerngebietsnutzung überlagert werden, abgezogen. Die im Radfernweg liegenden Flächen werden unter 6 erfasst. Zum anderen erfordert die Planung eine Verlegung der bestehenden Rettungswege. Daher werden nicht die Flächen der bestehenden, sondern die Flächen der konzipierten neuen Rettungsplatzzufahrten abgezogen.
5	<u>- bahnrechtlich gewidmete Flächen für die S 21-Hochbahn mit S-Bahnhof (30%)</u> Der Hochbahnhof der S 21 wird insgesamt durch eine Kerngebietsnutzung in den Sockelbauten unterlagert. Die Fläche des unterlagerten Radfernwegs im Westen wird unter 6 abgezogen. Im Ergebnis sind 62% der gesamten Fläche der S 21 als maßgebende Grundstücksflächen zu bewerten und nur 38% der gesamten bahnrechtlich gewidmeten Fläche für die S 21 werden als nicht maßgebende Grundstücksfläche

abgezogen.

6 - Radfernweg

Der Radfernweg soll auf 6 m verbreitert und die Fläche mit einem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit belastet werden. Der überwiegende Teil des Radfernwegs verläuft in Überlagerung mit einem planfestgestelltem Weg der DB. Die Fläche des Radfernwegs wird abgezogen.

7 - Gehrechte (außerhalb planfestgestellter Flächen)

Die Flächen mit Gehrechten für die Allgemeinheit werden abgezogen. Da sich die Gehrechte tlw. mit planfestgestellten Flächen überlagern und diese Flächen schon unter 3 und 4 abgezogen wurden, sind hier nur die Flächen außerhalb planfestgestellter Flächen erfasst.

Die maßgebende Grundstücksfläche verteilt sich folgendermaßen auf die drei Strukturbereiche:

Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO	
Neubaubereich (MK 1-7)	29.763
U-Bahnhofsbaupark (MK 8)	11.045
Ergänzungsbau Luckenwalder Straße 6a (MK 9)	561
	41.368
Neubaubereich (MK 1-7)	
Baugebiet und planfestgestellte Flächen gesamt	29.763
3a,b,d,e - PF U-Hochbahnen	1.028
4 - PF Bahn	4.536
5 - PF S 21 Hochbahn (mit Abzug Radweg)	2.550
6 - Radweg (Geh- und Radfahrrecht)	1.688
7 - Gehrechte (außerhalb planfestgestellter Flächen)	212
Grundstücksfläche (Max)	19.749
U-Bahnhofsbaupark (MK 8)	
Baugebiet und planfestgestellte Flächen gesamt	11.045
2a,b - PF U-Bahnhof - Eingangsgebäude und Gleichrichterwerk	826
2c - PF U-Bahnhof (Ermittlung des Vermessers)	3.150
3c - PF U-Hochbahnen	54
Grundstücksfläche (Max)	7.014
Ergänzungsbau Luckenwalder Straße 6a (MK 9)	
Baugebiet und planfestgestellte Flächen gesamt	561
Grundstücksfläche (Max)	561

Zusammengefasst:

	Flächen- größe in m ²	Anteil
Plangebiet	45.467	
- Öffentliche Straßenverkehrsfläche (Luckenwalder Straße)	1.960	
Plangebiet ohne öffentliche Straßenverkehrsfläche	43.507	100,0%
Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 BauNVO	27.324	62,8%

27.324 m² können als maßgebende Grundstücksfläche zur Berechnung der GRZ und GFZ herangezogen werden, das sind ca. 63 % des Plangebiets ohne öffentliche Straßenverkehrsflächen. Dieser vergleichsweise niedrige Anteil ist vor allem den umfangreichen planfestgestellten Flächen geschuldet.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld "Urbane Mitte" ein Bruttobauland von 43.000 m² angegeben und mit einem pauschalen Ansatz

von 80 % ein Nettobauland von 34.000 m² ermittelt. Die Begriffe "Nettobauland" und "maßgebende Grundstücksfläche" bezeichnen zwar nicht das gleiche, sie werden in diesem Zusammenhang aber gleichwertig genutzt. Sie dienen aus unterschiedlichen Rechenansätzen heraus als Grundlage für die GFZ-Ermittlung. Wobei der pauschale Ansatz im Rahmenvertrag zu einem deutlich höheren Wert führt als die auf die BauNVO gestützte Ermittlung im Rahmen der Bebauungsplanung.

3.2.3 Zulässige Grundfläche / Grundflächenzahl

Die zulässige Grundfläche ist der Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf (§ 19 Abs. 2 BauNVO). Die Grundflächenzahl gibt an, wieviel m² Grundfläche je m² Grundstücksfläche zulässig sind (§ 19 Abs. 1 BauNVO).

Im Plangebiet soll in den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 (Neubaubereich) und im MK 8 (U-Bahnhofsbaupark) die zulässige Grundfläche über eine reine Baukörperfestsetzung zeichnerisch festgesetzt werden. Im MK 9 (Ergänzungsbau Luckenwalder Straße 6a) soll eine GRZ festgesetzt werden.

Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO sind bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von

- Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten,
- Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO,
- baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird,

mitzurechnen. Die zulässige Grundfläche darf durch die Grundflächen dieser Anlagen um bis zu 50 % überschritten werden. Im Bebauungsplan können abweichende Bestimmungen getroffen werden.

Im Plangebiet wird die Überschreitung der zulässigen Grundfläche in den drei Teilbereichen unterschiedlich geregelt.

3.2.3.1 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbaupark (MK 1 bis MK 7)

Zulässige Grundfläche = überbaubare Grundstücksfläche

Der städtebauliche Entwurf für den Neubaubereich wird über eine reine Baukörperfestsetzung gesichert. Damit wird gleichzeitig auch die zulässige Grundfläche gemäß § 19 Abs. 2 BauGB zeichnerisch festgesetzt. Ergänzend wird über eine textliche Festsetzung geregelt, dass die überbaubare Grundstücksfläche der zulässigen Grundfläche entspricht.

Textliche Festsetzung 2.5:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 8 wird als zulässige Grundfläche die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO

Zulässige Grundfläche gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO

Die zulässige Grundfläche umfasst sowohl die überbaubare Grundstücksfläche der Sockel als auch der Türme in Überlagerung. In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 wird insgesamt eine zulässige Grundfläche von 12.717 m² zeichnerisch festgesetzt. In Bezug auf die maßgebende Grundstücksfläche entspricht das einer GRZ von 0,64. Beim jetzigen Planungsstand ist eine Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche für die einzelnen Kerngebiete nicht schlüssig machbar. Die Ermittlung erfolgt nach endgültiger Klärung der zu erhaltenden planfestgestellten Flächen bzw. deren Verlegung.

Kerngebiet	Flächengröße inkl. planfest- gestellte Flächen in m ²	Maßgebende Grundstücksfläche in m ²	Grundfläche	GRZ
			gem. § 19 Abs. 2 BauNVO in m ²	gem. § 19 Abs. 1 BauNVO
MK 1	4.170		1.651	
MK 2			2.151	
	4.751		707	
MK 3	4.757		2.828	
MK 4	2.839		1.001	
MK 5	4.288		1.323	
MK 6	6.183		2.180	
MK 7	2.775		876	
	29.763	19.749	12.717	0,64

Tabelle 23: MK 1 bis MK 7: Zulässige Grundfläche und GRZ

Zulässige Grundfläche gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO

Um in der Nullebene unbebaute Flächen für eine Freiflächengestaltung und für Freiflächen-
nutzungen (Cafés, Fußwege, usw.) und damit zur Realisierung einer urbanen Qualität zu
sichern, soll die zulässige Grundfläche "nur" um 50 % überschritten werden dürfen, während
eine Unterbauung mit Tiefgaragen bis zu einer GRZ von 1,0 zulässig ist, d.h. nicht einge-
schränkt wird.

Bei einer durchschnittlichen GRZ von 0,64 wird damit auf das ganze Plangebiet bezogen
ebenso eine zulässige GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO von fast 1,0 (0,96) erreicht. Bei
einer Realteilung kann sich die Festsetzung allerdings auf das einzelne Kerngebiet bezogen
anders auswirken.

Die zulässige Grundfläche gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO wird in folgender textlichen Festset-
zung geregelt:

Textliche Festsetzung 2.6:

*In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 darf die zulässige Grundfläche durch die Flächen von
Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, die lediglich das Baugrundstück unterbauen,
bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Für andere Anlagen im Sinne
des § 19 Abs. 4 Satz 1 der Baunutzungsverordnung darf die zulässige Grundfläche lediglich
bis zu 50 vom Hundert überschritten werden.*

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

3.2.3.2 U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Die zulässige Grundfläche gemäß § 19 Abs. 2 BauGB für das Bahnhofsbauwerk wird eben-
falls über eine reine Baukörperfestsetzung zeichnerisch festgesetzt. Der Bahnhof ist zum
einen faktisch planfestgestellt. Zum anderen ist er als Baudenkmal ausgewiesen und damit
in seiner bestehenden Kubatur zu erhalten. Der Hochbahnhof, das Zugangsgebäude zum
Hochbahnhof und das Gleichrichterwerk können aufgrund ihrer Betriebsnotwendigkeit mit
keiner anderen Nutzung überlagert werden. Die U-Bahnviadukte sollen - in Abstimmung mit
der BVG und SenUVK IV E - auch anderen (Kerngebiets-) Nutzungen zur Verfügung stehen.

Im Kerngebiet MK 8 wird insgesamt eine zulässige Grundfläche von 9.210 m² zeichnerisch
festgesetzt, davon 830 m² für das Zugangsgebäude und das Gleichrichterwerk sowie
8.380 m² für den Bauwerksteil, dessen Statik und die für den U-Bahnbetrieb erforderlichen
Flächen (3.150 m², das entspricht 37,6%) als planfestgestellt anzusehen sind und deren üb-

rige Flächen, insbesondere die Flächen in den Viaduktbögen, mit Kerngebietsnutzungen unterlagert werden sollen (5.230 m², das entspricht 62,4%). Nur die als Kerngebiet festzusetzende Fläche wird in das Verhältnis zur maßgebenden Grundstücksfläche (7.014 m²) gesetzt, in der ebenso keine planfestgestellten Flächen enthalten sind. Daraus ergibt sich eine GRZ von 0,75.

Kerngebiet	Flächengröße MK	Maßgebende Grundstücksfläche	Grundfläche gem. § 19 Abs. 2 BauNVO in m ²	GRZ gem. § 19 Abs. 1 BauNVO
	in m ²	in m ²		
MK 8	11.045	7.014	5.230	0,75

Tabelle 24: MK 8: Zulässige Grundfläche und GRZ

Ergänzend zur zeichnerischen Festsetzung wird über eine textliche Festsetzung geregelt, dass die überbaubare Grundstücksfläche der zulässigen Grundfläche entspricht.

Textliche Festsetzung 2.5:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 8 wird als zulässige Grundfläche die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 22 Abs. 4 BauNVO

3.2.3.3 Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a (MK 9)

Für den Lückenschluss an der Luckenwalder Straße wird eine GRZ von 0,3 bezogen auf eine Grundstücksgröße von 560 m² festgesetzt. Das entspricht einer zulässigen Grundfläche gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO von 170 m².

Diese zulässige Grundfläche darf gemäß § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO durch die Grundflächen der in Satz 1 bezeichneten Anlagen um bis zu 50 % überschritten werden, d.h. bis zu einer Grundfläche von 255 m² und damit einer GRZ von 0,45.

Kerngebiet	Flächengröße MK	Maßgebende Grundstücksfläche	Grundfläche gem. § 19 Abs. 2 BauNVO in m ²	GRZ gem. § 19 Abs. 1 BauNVO	Grundfläche gem. § 19 Abs. 4 BauNVO in m ²	GRZ gem. § 19 Abs. 4 BauNVO
	in m ²	in m ²				
MK 9	561	561	168	0,30	252	0,45

Tabelle 25: MK 9: Zulässige Grundfläche und GRZ

3.2.3.4 Zusammenfassung

Im Plangebiet wird insgesamt eine Grundfläche von 19.324 m² festgesetzt. Unter AIII.3.2.2 „Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO“ wurde ermittelt, dass im Plangebiet 27.324 m² als maßgebende Grundstücksfläche zur Berechnung der GRZ herangezogen werden können. Bezogen auf das gesamte Plangebiet liegt die GRZ gemäß § 19 Abs. 1 BauNVO bei 0,66.

Kerngebiet	Flächengröße MK	Maßgebende Grundstücksfläche	Grundfläche gem. § 19 Abs. 2 BauNVO	GRZ gem. § 19 Abs. 1 BauNVO
	in m ²	in m ²	in m ²	
MK 1-7	29.763	19.749	12.717	0,64
MK 8	11.045	7.014	5.230	0,75
MK 9	561	561	168	0,30
Gesamt	41.368	27.324	18.115	0,66

Tabelle 26: MK 1 bis MK 9: Zulässige Grundfläche und GRZ

3.2.3.5 Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO

Die Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO liegt in Kerngebieten bei einer GRZ von 1,0. Die Obergrenze für die GRZ wird daher per se in allen Kerngebieten eingehalten.

3.2.4 Geschossfläche / Geschossflächenzahl

3.2.4.1 Auslegung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck

Der städtebauliche Rahmenvertrag 2005 wird hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzungen für die „Urbane Mitte“ wie folgt ausgelegt: Als Bruttobauland wird in dem städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 die damals unvermessene Grundstücksgröße von 43.000m², als Nettobauland eine Fläche von 34.000m² genannt. Für die Berechnung des Nettobaulandes wurden pauschal 20% für die Flächen abgezogen, die der Erschließung diesen oder für die Bahnzwecke gewidmet und damit der Bebauung entzogen sind.

Urbane Mitte (excl. Flächen der DB AG und des Landes Berlin):

Baufeldgröße:	Bruttobauland: ca. 43.000 qm (zusätzlich DP AG ca. 30.000 qm, Land Berlin 3.000 qm) / Nettobauland: ca. 34.000 qm
Art und Maß der Nutzung:	MK GFZ: 3,5

Es wurde aus den Parametern eine zulässige Geschossfläche von 119.000 m² für das gesamte Plangebiet abgeleitet.

1. Bruttobauland x 80 % = Nettobauland (pauschaler Rechenansatz im Rahmenvertrag)

$$\rightarrow 43.000 \text{ m}^2 \times 80 \% = \text{ca. } 34.000 \text{ m}^2 \text{ Nettobauland}$$

2. Nettobauland x GFZ = zulässige Geschossfläche

$$\rightarrow 34.000 \text{ m}^2 \times 3,5 = 119.000 \text{ m}^2 \text{ GF}$$

Weiterhin wird abgeleitet, dass die Flächen für konstruktive Pfeiler als Verkehrsflächen angesehen werden und nur diejenigen Nettogeschossflächen, die in den nutzbaren Bögen verbleiben, im Sinne einer Netto = Brutto-Rechnung als Bestandteil der 119.000 qm BGF betrachtet werden. Die in den U-Bahnbögen enthaltenen und für die zukünftige Bebauung verwertbaren Nettoflächen sind dann Bestandteil der maximal bebaubaren Fläche, sofern sie nicht planfestgestellt sind.

Die 119.000 m² Geschossfläche sind als Zielgröße in den städtebaulichen Wettbewerb eingeflossen. Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf wiederum stellt die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140ca dar.

3.2.4.2 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7)

Der städtebauliche Entwurf für den Neubaubereich wird über eine reine Baukörperfestsetzung gesichert. Die Baukörperfestsetzung wird durch die Festsetzung der maximal zulässigen Zahl der Vollgeschosse sowie der Oberkante der baulichen Anlagen als Höchstmaß ergänzt. Insgesamt ist die zulässige Geschossfläche im Plangebiet auf 119.000 m² beschränkt. Da die zeichnerischen Festsetzungen in Summe die Realisierung einer höheren Geschossfläche zulassen würden, wird die maximal zulässige Geschossfläche für die einzelnen Kerngebiete über eine textliche Festsetzung geregelt.

Kerngebiet	Maximal zulässige Geschossfläche in m ²
MK 1	13.150
MK 2	22.210
MK 3	25.400
MK 4	9.425
MK 5	16.425
MK 6	17.685
MK 7	6.135
Gesamt	110.430

Zusammengefasst soll im Neubaubereich eine maximal zulässige Geschossfläche von 110.430 m² festgesetzt werden.

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 wird die zulässige Geschossfläche über folgende textliche Festsetzung geregelt:

Textliche Festsetzung 2.7:

*Im Kerngebiet MK 1 sind 13.150 m²,
im Kerngebiet MK 2 sind 22.210 m²,
im Kerngebiet MK 3 sind 25.400 m²,
im Kerngebiet MK 4 sind 9.425 m²,
im Kerngebiet MK 5 sind 16.425 m²,
im Kerngebiet MK 6 sind 17.685 m² und
im Kerngebiet MK 7 sind 6.135 m² Geschossfläche als Obergrenze zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 20 Abs. 3 BauNVO)*

3.2.4.3 U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Die Kubatur des denkmalgeschützten U-Bahnhofsbauwerks Gleisdreieck wird ebenso über eine reine Baukörperfestsetzung gesichert. Die Baukörperfestsetzung wird durch die Festsetzung der Oberkante der baulichen Anlagen als Höchstmaß ergänzt. Durch diese Festsetzungen ist die zulässige Geschossfläche ebenso bestimmt.

Die Flächen für konstruktive Pfeiler werden als Verkehrsflächen eingeordnet und nur diejenigen Nettogeschossflächen, die in den nutzbaren Bögen verbleiben, werden im Sinne einer Netto = Brutto-Rechnung als Bestandteil der BF betrachtet. Die in den U-Bahnbögen enthaltenen und für die zukünftige Bebauung verwertbaren Nettoflächen sind dann Bestandteil der GF, sofern Sie nicht planfestgestellt sind.

Auf Grundlage der für das Bauwerk zur Verfügung stehenden Planunterlagen wurden die relevanten Geschossflächen ermittelt. Die Unterlagen sind für eine belastbare Berechnung noch nicht ausreichend. Das Ergebnis hat aber nur einen geringen Unsicherheitsfaktor.

Teilbereich im U-Bahnhofsbauwerk	Geschossfläche in m ²
Gleichrichterwerk	1.635,00
U-Bahnhofsbauwerk ohne statische Bestandteile	12.560,00
- davon Hochbahnhöfe	3.590,00
- davon betriebsnotwendige Flächen der BVG	1.315,00
Anzurechnende GF im MK 8	7.655,00

Zusammengefasst ist aus dem MK 8 eine Geschossfläche von 7.655 m² auf die zulässige Geschossfläche anzurechnen.

3.2.4.4 Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a (MK 9)

Für den geplanten 6-geschossigen Neubau (ohne Staffelgeschoss) an der Luckenwalder Straße wird zeichnerisch eine GRZ von 0,3 und eine GFZ von 1,8 festgesetzt, was bezogen auf eine Grundstücksfläche von 560 m² eine Grundfläche von 170 m² und eine Geschossfläche von 1.010 m² ermöglichen würde. Im Erdgeschoss ist aufgrund der festgesetzten Durchfahrt (Luftgeschoss) allerdings nur eine Geschossfläche von 105 m² statt 170 m² realisierbar. Daraus ergibt sich eine mögliche Geschossfläche von ca. 945 m².

Kerngebiet	Maximal zulässige Geschossfläche in m ²
MK 9	945
Gesamt	945

3.2.4.5 Zusammenfassung der festgesetzten Geschossflächen

Im Plangebiet wird in den neun Kerngebieten insgesamt eine maximal zulässige Geschossfläche von 119.030 m² festgesetzt.

Kerngebiet	Maximal zulässige Geschossfläche in m ²
MK 1	13.150
MK 2	22.210
MK 3	25.400
MK 4	9.425
MK 5	16.425
MK 6	17.685
MK 7	6.135
MK 1-7	110.430
MK 8	7.655
MK 9	945
Gesamt	119.030

3.2.4.6 GFZ-Ermittlung

Unter AIII.3.2.2 „Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO“ wurde ermittelt, dass im Plangebiet 27.324 m² als maßgebende Grundstücksfläche zur Berechnung der GFZ herangezogen werden können.

Die Berechnung erfolgt pauschal für das gesamte Plangebiet, wie es im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 unter Punkt 11.3 vereinbart wurde: *"Das Maß*

der Nutzung (GFZ) wird als Durchschnittswert, bezogen auf das Netto-Bauland, für das jeweilige Baufeld ermittelt. Dabei werden unterirdische Stellplatzflächen nicht berücksichtigt."

Geschossfläche / maßgebende Grundstücksfläche = GFZ

$$\rightarrow 119.030 \text{ m}^2 / 27.324 \text{ m}^2 = 4,4 \text{ GFZ}$$

Bezogen auf das gesamte Plangebiet liegt die GFZ gemäß § 20 BauNVO bei 4,4.

3.2.4.7 Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO

Die Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO liegt in Kerngebieten bei einer GFZ von 3,0. Diese Obergrenze wird mit der für das Plangebiet ermittelten GFZ von 4,4 wesentlich überschritten.

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO können die Obergrenzen des Absatzes 1 aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist, oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Städtebauliche Gründe für die Überschreitung

Für die Überschreitung der Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO gibt es folgende städtebauliche Gründe, die schon seit der Gesamtplanung zum Gleisdreieck vorgegeben sind:

- Gesamtplanerischer Kontext

Das Plangebiet ist Bestandteil einer Gesamtplanung für die große innerstädtische Brachfläche des Gleisdreiecks. Das Areal zwischen dem Tempelhofer Ufer und der Luckenwalder Straße (ausschließlich des Deutschen Technikmuseums) im Norden, der Möckernstraße im Osten, der Yorckstraße im Süden sowie der Flottwellstraße und der Dennewitzstraße im Westen war noch 2005 überwiegend für Bahnzwecke gewidmet. Die Nutzung als Bahnfläche war zu diesem Zeitpunkt bereits vor längerer Zeit aufgegeben. Auf dieser ca. 59 ha großen Fläche sollten nach dem städtebaulich-landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept für das Gleisdreieck rund um eine 31,5 ha große Parkanlage (Park am Gleisdreieck) einzelne Baufelder mit unterschiedlichen Zielsetzungen entwickelt werden. Nur circa 12,6 ha, also rund ein Fünftel der Gesamtfläche, waren zur Bebauung vorgesehen. Während in den anderen Baufeldern überwiegend Wohnnutzungen geplant waren, sollte der Standort am Gleisdreieck mit rund 4,3 ha aufgrund seiner besonderen Lage zur "Urbanen Mitte", einem Kerngebiet, entwickelt werden. Das Baufeld sollte die Kreuzung der ÖPNV-Linien städtebaulich betonen und sich auch durch seine Architektur, durch seine Dichte und Gebäudehöhen, von der umgebenden Bebauung abheben.

- Umsetzung abgestimmter Wettbewerbsergebnisse

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden qualifizierte stadtgestalterische und architektonische Lösungen in einer städtebaulich bedeutsamen Situation und Lage ermöglicht. Einen wesentlichen Ausgangspunkt für die Entwicklung einer konsensfähigen, funktionalen und städtebaulichen Konzeption bildete ein Werkstattverfahren mit breiter Beteiligung der Öffentlichkeit und die Durchführung eines daran anschließenden städtebaulich-architektonischen Wettbewerbs auf der Grundlage der im Werkstattverfahren erarbeiteten Ergebnisse (siehe im Einzelnen AI.4.1.2). Der Siegerentwurf wurde weiterentwickelt und bildet die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140ca.

- Besondere Lage am Verkehrsknotenpunkt

Der Planung liegt eine besondere städtebauliche Situation zugrunde, die nicht alltäglich und nicht in beliebiger örtlicher Lage anzutreffen ist. Die Urbane Mitte ist ein besonderer Ort, der

erstmalig an einem wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV entwickelt werden soll. Vorhanden ist bereits das U-Bahnkreuz (U1 und U2) mit Hochbahnhof, das noch durch die Linie der S 21 mit neuem Haltepunkt ergänzt werden soll. In Zukunft entsteht hier ein Umsteigepunkt zwischen drei schienengebundenen ÖPNV-Linien. Hier werden viele Fahrgäste umsteigen, aber auch ein- und aussteigen.

Hier sind die Verbindung von Alt und Neu – historischer U-Bahnarchitektur und neuer S-Bahnarchitektur (S 21) - sowie die Schaffung einer prägenden Skyline vorgesehen. Die hohe und dichte Bebauung betont städtebaulich die Kreuzung der ÖPNV-Linien und bildet einen spannenden Übergang zu den freien Flächen des Parks am Gleisdreieck. Gleichzeitig bildet der Park am Gleisdreieck einen städtebaulichen (und klimatischen) Ausgleich zu der dichten Bebauung der Urbanen Mitte.

Die Nutzung einer Brachfläche an einem zentralen Verkehrsknotenpunkt trägt zur Weiterentwicklung einer verkehrsreduzierenden Siedlungsstruktur und Entlastung des Straßenverkehrs bei. Aufgrund der hervorragenden Anbindung an das ÖPNV-Netz und der zentralen Lage kann das Plangebiet vorwiegend über den ÖPNV sowie den Radverkehr – und damit mit einem geringeren Anteil an motorisiertem Individualverkehr – erschlossen werden. Diese vorteilhafte Erschließungssituation soll optimal ausgenutzt werden.

- Nutzungskonzept

Es ist ein städtebauliches Ziel, den Bereich um die Bahnhöfe attraktiv und sicher zu gestalten sowie mit der Ausweisung eines Kerngebiets einen bedarfsgerechten und vielfältigen Nutzungsmix zu etablieren. Durch die besondere Lage an den ÖPNV-Linien sowie durch seine zentrumsnahe Lage ist das Plangebiet verkehrlich besonders gut erschlossen. Dies ermöglicht die Entwicklung eines vitalen Quartiers mit attraktiven städtischen Nutzungen – Gewerbe, Dienstleistung, andere Nutzungen für die breite Öffentlichkeit – mit hoher Aufenthaltsqualität.

- Schaffung von Gewerbeflächen

Im Berlin sind seit geraumer Zeit Engpässe auf dem Büromarkt festzustellen. Im ersten Quartal 2017 wurde ein Leerstand von nur 3,3 % festgestellt. Stark nachgefragt sind insbesondere Räume in attraktiven gut erschlossenen innerstädtischen Lagen. Diese Nachfrage führt aufgrund des begrenzten Angebots bereits zu Preiserhöhungen. Die Schaffung von neuen Gewerbeflächen ist damit städtebaulich erforderlich.

- Vorrang der Innenentwicklung

Aufgrund der herausgehobenen Innenstadtlage und der besonderen Erschließungsgunst ist hier im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 1 BauGB eine hohe Ausnutzung von Bebauungspotentialen der Innenentwicklung städtebaulich geboten. Dies entspricht auch den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und den Zielen des Flächennutzungsplans, die dem Vorrang der Innenentwicklung eine hohe Bedeutung beimessen, um die Inanspruchnahme wertvoller Freiflächen im städtischen Außenraum zu minimieren. Dies entspricht auch der Intention der Gesetzgebung, da im Rahmen der Novellierung der Baunutzungsverordnung 2013 der Vorrang der Innenentwicklung zusätzlich gestärkt und ein Abweichen von den Obergrenzen der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO erleichtert wurde. Die Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung der innerstädtischen Brachfläche ist auch aus diesem Grund städtebaulich sinnvoll.

- Fazit

Zusammengenommen begründen die angeführten städtebaulichen Gründe ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den

Vorgaben des städtebaulichen Konzepts, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO vernünftigerweise geboten ist. Die Entwicklung eines neuen vitalen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, erfordert die Überschreitung der Obergrenze. Eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung kann nur mit einer entsprechenden baulichen Dichte erreicht werden.

Ausgleichende Umstände und Maßnahmen

Die hohe Verdichtung des Plangebiets wird durch Umstände und planerische Maßnahmen ausgeglichen, so dass von der Planung keine Beeinträchtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist schon die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der Urbanen Mitte wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Den Bedürfnissen des Verkehrs wird durch die Planung Rechnung getragen: Mit dem erarbeiteten Verkehrskonzept werden die innere Erschließung sowie die äußere Anbindung des Plangebiets berücksichtigt und insbesondere durch den Ausbau von Rad- und Fußgängerverbindungen die verkehrliche Erreichbarkeit und Vernetzung verbessert.

Ferner werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden:

a) Nachweis gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die Überschreitung der Obergrenzen des Nutzungsmaßes nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Zur Beurteilung, ob gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen, kann auf die Definition des § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 in Verbindung mit Abs. 3 BauGB (städtebauliche Sanierungsmaßnahmen) zurückgegriffen werden. Die 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, sowie auf die Zugänglichkeit der Grundstücke; dabei sind soziale, hygienische, wirtschaftliche und kulturelle Erfordernisse zu berücksichtigen.

Im Plangebiet ist kein Wohnen vorgesehen. Es sind also vor allem gesunde Arbeitsverhältnisse nachzuweisen. Die Belange der Belichtung, Besonnung und Belüftung der Gebäude sowie ihre Zugänglichkeit, der angemessene soziale Abstand und Schutz der Privatsphäre werden durch die landesrechtlichen Regelungen der einzuhaltenden Abstandsflächen geschützt. Mit den geplanten Festsetzungen hält ein Teil der Fassaden die Abstandsflächen des § 6 BauO Bln ein oder unterliegt einer abstandsrechtlichen Privilegierung. Für die anderen Fassaden wurden die Auswirkungen der Abstandsflächenverkürzung auf die betroffenen Rechtsgüter unter anderem in Besonnungs- und Verschattungsgutachten untersucht. Mit den getroffenen Festsetzungen wird gewährleistet, dass durch die Planung sowohl im Plangebiet als auch in der Umgebung die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingehalten werden. Der Nachweis der gesunden Arbeitsverhältnisse erfolgt detailliert im Rahmen der Bewertung der Abstandsflächenunterschreitungen (siehe A III.3.5.1).

Eine Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist auch für die Nachbargebäude außerhalb des Plangebiets nicht zu erwarten. Zu den meisten der umliegenden Gebäude werden die Abstandsflächen eingehalten; in den übrigen Fällen wird geprüft, inwiefern die Unterschreitung der Abstandsflächen zu einer Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse führen kann. (siehe A III.3.5.2).

b) Verringerung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt

Trotz der hohen Dichte werden einige nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt verringert:

Grünflächen / Bäume, vorhandene Biotope

Das Plangebiet ist im Bestand von geringer Wertigkeit. Insbesondere der Neubaubereich stellt sich heute (bis auf die Durchfahrtswege) als eine ungepflegte Brache dar, die durch die Bebauung und die Einrichtung von Freiflächen und öffentlichen Aufenthaltsräumen städtebaulich aufgewertet wird. Im Plangebiet kann ein Teil der erforderlichen Baumfällungen durch Neupflanzungen ausgeglichen werden. Insgesamt sollen im Außenraum ca. 2.000 m² gärtnerisch angelegt werden, dazu kommen Dachbegrünungen auf 15% der Dachflächen (siehe Textliche Festsetzungen unter 9. "Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen" und A III.3.14).

Boden / Versiegelung

Die Planung führt zwar zu einer hohen Versiegelung im Plangebiet (insbesondere im Neubaubereich), die Fläche ist aber als ehemalige Güterbahnfläche auch schon vorbelastet.

Die Geschossfläche soll überwiegend in den vertikalen Türmen untergebracht werden, so dass in der Nullebene noch Freiflächen verbleiben, und in begrenzten Umfang Grünflächen angelegt und Bäume gepflanzt werden können.

Wasser

Das Niederschlagswasser kann in geringen Teilen im Plangebiet versickern. Der überwiegende Teil wird abgeleitet oder in den nahegelegenen Landwehrkanal geleitet werden.

Klima

Das erstellte Klimagutachten ist zu dem Ergebnis gekommen, dass nur mäßige klimatische Auswirkungen zu erwarten sind (siehe AIV.8, AIV.9). Gleichzeitig bildet der Park am Gleisdreieck einen klimatischen Ausgleich zu der dichten Bebauung der Urbanen Mitte.

Auf den Dächern ist die Nutzung regenerativer Energien wie Solaranlagen und Windkraftanlagen vorgesehen, um hier einen Beitrag zu einer nachhaltigen Energieversorgung zu leisten (siehe A III. Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauplan (MK 1 bis MK 7)).

Luft

Durch die hohe Dichte wird die Luftqualität nicht verschlechtert. Die Feinstaubbelastung im Plangebiet wird durch die Bahnanlagen verursacht. Zusätzlich wird mit der günstigen ÖPNV-Anbindung und dem Ausbau der Radwege die Erschließung des Plangebiets zum großen Teil autofrei erfolgen, wodurch eine zusätzliche Luftbelastung stark beschränkt wird.

Westpark: Verschattung - Lärmschutz

Die in N-S-Richtung ausgerichtete Hochhausreihe entlang des Westparks führt zu einer zwar zu einer zeitlich begrenzten Verschattung des Parks in den Morgenstunden, zum anderen bildet sie für den Park aber auch einen spürbaren Schallschutz vor dem Verkehrslärm der U- und S-Bahnlinien (siehe AIV.7.1).

Schutz vor Verkehrsimmissionen

Die Qualität der Umgebung und der Erholungsflächen wird im Hinblick auf mögliche zusätzliche Verkehrsimmissionen dadurch geschützt, dass im großen Teil des Plangebiets oberirdi-

sche Stellplätze und Garagen unzulässig sind und Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht werden (siehe Textliche Festsetzung 5.1). Der motorisierte Straßenverkehr wird damit in dem Plangebiet auf den Teil des Lieferverkehrs beschränkt, der in der Tiefgaragenebene nicht abgewickelt werden kann.

Erholung

Aktive und passive Erholungsflächen werden in großem Umfang im Park am Gleisdreieck angeboten, in geringerem Umfang sollen aber auch im Plangebiet Sportangebote gemacht werden.

Insgesamt sollen die autofrei konzipierten Freiflächen der Urbanen Mitte für die Öffentlichkeit nutzbar sein und zu einer verbesserten Vernetzung für Fußgänger und Radfahrer beitragen.

Planexterner Ausgleich

Der im Plangebiet nicht ausgleichbare Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild soll planextern ausgeglichen werden. Im Volkspark Friedrichshain sind auf beiden Bunkerbergen Maßnahmen zur ökologischen Umgestaltung geplant. Hierfür wurde 2013 ein Schutz- / Pflege- und Entwicklungskonzept erarbeitet. Insgesamt wird eine Entwicklung zu naturnahen waldartigen Beständen angestrebt (siehe All.2.5.1.7).

Fazit

Die Überschreitung der GFZ-Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO ist nach § 17 Abs. 2 BauNVO zulässig. Aufgrund der besonderen Lage des Plangebiets, seiner verkehrlichen Erschließung und der Entwicklungsgeschichte des Plangebiets ist die Überschreitung der GFZ nach § 17 Abs. 2 BauNVO aus städtebaulichen Gründen erforderlich; die Verdichtung entspricht dem gesamtplanerischen Konzept des Areals, den Ergebnissen des Werkstattverfahrens und des städtebaulichen Wettbewerbs, der besonderen Lage des Plangebiets an einer zentralen Kreuzung der ÖPNV-Linien und dem Nutzungskonzept mit einem kerngebietstypischen Nutzungsmix für einen weiten Einzugsbereich.

Diese Verdichtung wird durch Umstände des Plangebiets und die besonderen planerische Maßnahmen ausgeglichen, so dass im Plangebiet gesunde (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse gewährleistet und die nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden können. Damit können die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO in den geplanten Kerngebieten aus den oben genannten städtebaulichen Gründen bis zu einer GFZ von 4,4 überschritten werden.

3.3 Bauweise (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

In § 22 BauNVO wird geregelt, dass im Bebauungsplan unterschiedliche Bauweisen festgesetzt werden können, jedoch nicht festgesetzt werden müssen.

3.3.1 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7)

Im Neubaubereich mit den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 soll keine Bauweise festgesetzt werden. Die enge Baukörperfestsetzung in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse gilt gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln als ausdrückliche Festsetzung.

3.3.2 U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Der U-Bahnhof Gleisdreieck mit den Viaduktbögen und seinen angegliederten Funktionsbauten (dem Eingangsgebäude und dem Gebäude mit dem Gleichrichterwerk) steht unter Denkmalschutz und ist entsprechend des Denkmalschutzgesetz Berlin so zu erhalten. Entsprechend wird die äußere Kubatur über eine reine Baukörperfestsetzung gesichert. Es soll keine Bauweise festgesetzt werden.

3.3.3 Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a (MK 9)

Am östlichen Rand des Grundstücks Luckenwalder Straße 6a soll die Lücke zwischen dem Gleichrichterwerk und der östlichen Grundstücksgrenze baulich geschlossen werden. Da in der Umgebung eine geschlossene Bauweise überwiegt, soll auch im Kerngebiet MK 9 eine geschlossene Bauweise, d.h. eine Grenzbebauung, festgesetzt werden.

3.4 Überbaubare Grundstücksfläche (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

3.4.1 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7)

Dem Bebauungsplan liegt der Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Wettbewerb zur Urbanen Mitte zugrunde. Zur Sicherung des Siegerentwurfs orientieren sich die im Bebauungsplan festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen im Neubaubereich genau an den geplanten Gebäudekubaturen (reine Baukörperfestsetzung). Die überbaubaren Grundstücksflächen sollen durch Baugrenzen bestimmt werden.

Die mit Baugrenzen umschlossene Fläche ist die zulässige Grundfläche im Sinne von § 19 Abs. 1 bzw. 2 BauNVO, d.h. die zulässige Grundfläche wird zeichnerisch festgesetzt. Definitionsgemäß kann bei einer Baukörperausweisung die festgesetzte Grundfläche vollständig überbaut werden. Die numerische Festsetzung der zulässigen GR/ GRZ erübrigt sich.

Die überbaubaren Grundstücksflächen in den oberirdischen Ebenen werden in einer Hauptzeichnung ergänzt durch Nebenzeichnungen festgesetzt. Die Festsetzungen für die unterirdische Ebene erfolgen in einer gesonderten Nebenzeichnung.

Die Baukörperfestsetzung wird durch zusätzliche Festsetzungen einer maximal zulässigen Geschossfläche, einer Zahl der Vollgeschosse und der maximal zulässigen Höhe baulicher Anlagen als Höchstgrenze ergänzt. Damit handelt es sich um eine ausdrückliche Festsetzung im Sinne von § 6 Abs. 5 Satz 4. "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Der städtebauliche Entwurf beinhaltet Abstandsflächenunterschreitungen, deren Auswirkungen in Hinblick auf die Gewährleistung gesunder (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse geprüft wurden, s. AIII.3.5 „Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB)“. Vor dem Hintergrund besteht wenig Flexibilität zur Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen.

Lichtraumprofil für die S21 im MK 1

Im Kerngebiet MK 1 soll die geplante Trasse der S 21 durch Turm 1 überbaut werden, d.h. in dem Gebäude soll ein Lichtraumprofil freigehalten werden, in dem der nördliche Teil des Bahnhofs der S 21 realisiert werden kann. Die Abmessungen dieses Lichtraumprofils werden in Abstimmung mit der Deutschen Bahn entwickelt, bzw. sollen Ergebnis der Vorplanung zum 3. BA der S 21 sein, die im Sommer 2017 durch die DB beauftragt werden soll.

Überbauung planfestgestellter Bahnflächen im MK 2

Im Kerngebiet MK 2 soll der Sockel unter Turm 2 in der südwestlichen Ecke einen Raum erhalten, der besondere Anforderungen zu erfüllen hat. Hier werden bestehende unterirdische und oberirdische planfestgestellte Anlagen der Deutschen Bahn berücksichtigt und gesichert. Die planfestgestellten Flächen können zum einen statisch nicht belastet werden, zum anderen müssen die Zugänge zu den unterirdischen Anlagen - auch für die Feuerwehr - angefahren werden können.

Dazu soll zum einen das darüber aufragende Hochhaus über Fundamente außerhalb der planfestgestellten Flächen statisch so abgefangen werden, dass die unterirdischen Anlagen nicht beeinträchtigt werden.

Zum anderen hat der geplante über den planfestgestellten Flächen liegende Raum Anforderungen zu erfüllen, deren Einhaltung in folgender textlichen Festsetzung geregelt wird:

Textliche Festsetzung 3.3

Im Kerngebiet MK 2 ist der Teil des 1. Vollgeschosses, der durch die Punkte 2g-2e-2f-2h gefasst wird, folgendermaßen auszubilden:

- lichte Höhe von mindestens 5,7 m
- zwischenwandfreier, stützen- und einbaufreier Innenraum
- für Feuerwehrfahrzeuge geeigneter befahrbarer Untergrund

Wird der Raum durch Außenwände begrenzt, müssen diese Öffnungen oder zu öffnende Tore mit einer Mindestgröße von 4,0 m lichte Breite und 4,5 m lichte Höhe aufweisen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB

Tiefgeschosse

Ergänzend zu den Hochbauten sind zwei Tiefgaragenebenen vorgesehen, die vor allem zur Aufnahme des ruhenden Verkehrs dienen. Da auch unterirdisch vielfältige Restriktionen (gewidmete / planfestgestellte Tunnelanlagen, technische Bauwerke der DB, Fundamente usw.) vorliegen, wird die zulässige Grundfläche der Tiefgaragenebenen ebenfalls über eine reine Baukörperfestsetzung zeichnerisch festgesetzt.

Vordächer

Gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO dürfen Gebäude und Gebäudeteile die festgesetzte Baugrenze nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Umfang kann zugelassen werden. Im Bebauungsplan können Ausnahmen vorgesehen werden.

Die Beurteilung der Geringfügigkeit erfolgt auf der Grundlage der Aufzählung in § 6 Abs. 6 BauO Bln. Danach sind z.B. Vorbauten zulässig, sofern sie nicht mehr als 1,5 m vor die Außenwand vortreten. Im Neubaubereich sind an acht Fassaden Vordächer vorgesehen (z.B. zur Überdachung eines Hoteleingangs), die aus funktionalen und architektonischen Gründen eine größere Tiefe als 1,5 m haben sollen. Sie wären im Rahmen der reinen Baukörperausweisung nicht zulässig. Das Vortreten über die Baugrenze soll durch eine ergänzende textliche Festsetzung ermöglicht werden.

Die Vordächer sollen eine maximale Breite von 6,0 m erhalten. Für das Vordach des geplanten Hotels im Kerngebiet MK 1 soll eine Tiefe von bis zu 6,0 m ermöglicht werden, die übrigen Vordächer sollen maximal 3,0 m tief sein. Zur Gewährleistung der Unterfahrbareit durch Feuerwehrfahrzeuge sind sie stützenfrei mit einer lichten Höhe von mindestens 4,0 m über dem darunterliegenden Gelände auszubilden.

Zur Regelung sollen folgende textliche Festsetzungen getroffen werden:

Textliche Festsetzung TF 3.1:

Im Kerngebiet MK 1 ist an der Fassade 1j-1k zwischen dem 1. und 2. Vollgeschoss unter Einhaltung einer lichten Höhe von mindestens 4 m über dem darunter liegenden Gelände ein stützenfreies Vordach bis zu einer Breite von 6 m und einer Tiefe von 6 m auch bei Überschreitung der Baugrenze zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 BauNVO

Textliche Festsetzung TF 3.2:

In den Kerngebieten MK 3 bis MK 7 sind an den Fassaden 3e-3f, 4b-4c, 5d-5e, 5b-5c, 6f-6g, 7c-7d und 7d-7e zwischen dem 1. und 2. Vollgeschoss unter Einhaltung einer lichten Höhe von mindestens 4 m über dem darunter liegenden Gelände stützenfreie Vordächer bis zu einer Breite von 6 m und einer Tiefe von 3 m auch bei Überschreitung der Baugrenze zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 BauNVO



Abbildung 16: Zulässigkeit von Vordächern, TF 3.1 und 3.2

3.4.2 U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Der U-Bahnhof Gleisdreieck mit den Viaduktbögen und seinen angegliederten Funktionsbauten (dem Eingangsgebäude und dem Gebäude mit dem Gleichrichterwerk) steht unter Denkmalschutz und ist entsprechend des Denkmalschutzgesetzes Berlin so zu erhalten. Entsprechend soll die äußere Kubatur über eine reine Baukörperfestsetzung gesichert werden. Die überbaubare Grundstücksfläche soll durch die Festsetzung mit Baugrenzen bestimmt werden.

3.4.3 Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a (MK 9)

Am östlichen Rand des Grundstücks Luckenwalder Straße 6a soll die Lücke zwischen dem zum U-Bahnhof gehörenden Gebäude mit dem Gleichrichterwerk und der östlichen Grundstücksgrenze baulich geschlossen werden. Die überbaubare Grundstücksfläche soll als Baufenster ausgewiesen und durch die Festsetzung von Baugrenzen bestimmt werden. Aus Denkmalschutzgründen soll das Gebäude straßenseitig nicht in Bauflucht mit dem Gleichrichterwerk errichtet werden, sondern 1 m zurücktreten. Damit soll verhindert werden, dass die Wirkung des denkmalgeschützten Gleichrichterwerks beeinträchtigt wird. Das Baufenster erhält eine Tiefe von 15 m.

Im Erdgeschoss ist eine Durchfahrt auf den Hof und damit zur Rückseite des Gleichrichterwerks sowie zu den nordöstlichen Viaduktbögen des U-Bahnhofsbauwerks vorgesehen. Die Durchfahrt soll als Luftgeschoss mit 4,0 m Breite und 4,5 m Höhe festgesetzt werden. Die Festsetzung der Breite erfolgt zeichnerisch, die Höhe wird durch folgende textliche Festsetzung geregelt:

Textliche Festsetzung 3.4

Im Kerngebiet MK 9 muss das Luftgeschoss im 1. Vollgeschoss eine lichte Höhe von mindestens 4,5 m haben.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB

3.5 Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB)

Der städtebauliche Entwurf beinhaltet eine Reihe von Abstandsflächenunterschreitungen, die vom Vermesser (ÖbVI) in Abstandsflächenplänen (Anlage 1) dargestellt wurden. Die Abstandsflächenunterschreitungen sind genau darstellbar, weil die Festsetzung der überbaubaren Flächen baukörperbezogen in einer reinen Baukörperfestsetzung erfolgt.

Bei planerischen Festsetzungen, die gemäß § 6 Abs. 5 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hier gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht.

3.5.1 Prüfschritte zum Nachweis gesunder (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse

Im Folgenden wird dargelegt, dass trotz Abweichungen vom Abstandsflächenrecht im Plangebiet gesunde (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse im Sinne der § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB und § 17 Abs. 2 Satz 1 BauNVO gewahrt werden.

Dazu wurden folgende Prüfschritte durchgeführt:

1. Einhaltung der Regel-Abstandsflächen
2. Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen
3. Ermittlung der Besonnungsdauer
4. Belichtungsnachweis gemäß DIN 5034-1 für Arbeitsräume
5. Ausschluss von Aufenthaltsräumen mit notwendigen Fenstern durch textliche Festsetzung

Es wurden alle Fassaden im Neubaubereich, d.h. 19 Sockelfassaden und 28 Turmfassaden, sowie die Westfassade des U-Bahnbauwerks gemäß dieser Prüfkaskade untersucht, insgesamt 48 Fassaden. Das Ergebnis ist in der Tabelle 27 und Tabelle 28 dargestellt.

Gebäude	Fassade	Abstandsflächen				Zwischenergebnis Abstandsflächen	Ausreichende Besonnung		Belichtungs- nachweis gemäß DIN 5034	Ausschluss von Nutzungen	Fazit: Gesunde Arbeitsverhältnis se
		Abstands- flächen eingehalten	Eckprivileg	Fiktive Abstands- flächen	Verkehrs- oder Grünfläche		2h zur Tag- Nachtgleiche	1h am 17.01.			
Turm 1	Nordfassade	X	X	—	—	Abstandsfläche auf Parkhausgrundstück	X		✓	—	✓
	Ostfassade	X	X	—	X	Überschneidung mit Abstandsfläche von U2-Viadukt und mehr als hälftige Überlagerung U2- Viadukt	✓		—	—	✓
	Südfassade	X	✓	—	—	✓	(X)		(✓)	—	✓
	Westfassade	X	✓	—	—	✓	(X)		(✓)	—	✓
Turm 2	Nordfassade	X	✓	—	✓	✓	(X)		(✓)	—	✓
	Ostfassade	X	✓	—	—	✓	(✓)	(X)	(✓)	—	✓
	Südfassade	X	✓	—	X	Abstandsfläche über gesamtes U1- Viadukt und Abstandsfläche auf Turm 3 Westfassade	X		✓	—	✓
	Westfassade	X	—	—	✓	✓	(✓)		—	—	✓
Turm 3	Nordfassade	X	✓	—	X	über gesamtes U1-Viadukt Überschneidung mit Sockel 1 Südfassade	X		✓	—	✓
	Ostfassade	X	✓	—	X	Überschneidung mit Abstandsfläche von 2-Viadukt	✓	X	✓	—	✓
	Südfassade	X	✓ zu Turm 4 West X zu zweigeschossig em Sockel 2 Ostfassade	✓ zu zweigeschossig em Sockel 2 Ostfassade	✓	Überschneidung Abstandsflächen zu II-Sockel 2 Ostfassade	✓		—	—	✓
	Westfassade	X	✓	—	✓	Abstandsfläche von Turm 2 Süd fällt auf Westfassade Überschneidung mit Abstandsfläche von U1-Viadukt	✓		—	—	✓
Turm 4	Nordfassade	X	✓	—	—	✓	(X)		(✓)	—	✓
	Ostfassade	X	X	X	X	Überschneidung mit Abstandsfläche von U2-Viadukt	✓	XEG ✓ ab 1.OG	—	Ausschluss im EG	✓
	Südfassade	X	X	—	—	Überschneidung Turm 5 Nordfassade + Sockel 3 Nordfassade	✓	X	✓	—	✓
	Westfassade	X	✓	—	✓	Abstandsfläche fällt auf Sockel 2 Ostfassade	✓		—	—	✓
Turm 5	Nordfassade	X	X	—	—	Überschneidung Turm 4 Südfassade	X		✓	—	✓
	Ostfassade	X	X	—	X	Teil fällt auf STATION Überschneidung mit Abstandsfläche von U2-Viadukt	✓	XEG ✓ ab 1.OG	—	Ausschluss im EG	✓
	Südfassade	X	—	—	✓	Überschneidung mit Abstandsfläche von U2-Viadukt	✓		—	—	✓
	Westfassade	X	—	—	✓	✓	(✓)		—	—	✓
Turm 6	Nordwestfassade	X	✓	—	—	Teil fällt auf Grundstück STATION	✓	X	✓	—	✓
	Nordostfassade	X	✓	—	—	Teil fällt auf Grundstück STATION	✓	X	✓	—	✓
	Südostfassade	X	—	—	✓	Abstandsfläche fällt auf Flurstück 3392 (B-Plan VI 140a)	✓		—	—	✓
	Südwestfassade	X	X	✓	—	✓	(✓)		—	—	✓
Turm 7	Nordfassade	X	X	✓	—	✓	(X)		(✓)	—	✓
	Ostfassade	X	—	—	✓	✓	(✓)		—	—	✓
	Südfassade	✓	—	—	—	✓	(✓)		—	—	✓
	Westfassade	✓	—	—	—	✓	(✓)		—	—	✓

Legende
X Voraussetzungen nicht erfüllt
✓ Voraussetzungen erfüllt
— tatbestandlich nicht einschlägig (im Rahmen der Spalte "Abstandsflächen") o. nicht geprüft (sonstige Spalten)
(✓) / (X) auf dieses Ergebnis kommt es im Rahmen der Abwägungskaskade nicht mehr an

Tabelle 27: Übersicht Besonnung und Belichtung Fassaden - Türme

Gebäude	Fassade	Abstandsflächen					Ausreichende Besonnung		Belichtungs- nachweis gemäß DIN 5034	Ausschluss von Nutzungen	Fazit: Gesunde Arbeits- verhältnisse
		Abstands- flächen eingehalten	Eckprivileg	Fiktive Abstands- flächen	Verkehrs- oder Grünfläche	Zwischenergebnis Abstandsflächen	2h zur Tag- Nachtgleiche	1h am 17.01.			
Sockel 1 (zu Turm 1 und 2)	Nordfassade	X	---	---	✓	✓ siehe auch Turm 1 Nordfassade (zu prüfen nach DIN 5034, s.o.)	(X)		(✓)	---	✓
	Ostfassade	X	X	---	X	im 5-geschossigen Bereich Überschneidung mit Abstandsflächen U2-Viadukt	X		✓	---	✓
	Südfassade	X	---	---	X	Überlappung mit Abstandsfläche von U1-Viadukt siehe auch Turm 2 Südfassade (zu prüfen nach DIN 5034, s.o.)	X		X	Ausschluss EG und 1. OG keine Aufenthaltsräume unter Bahnhoßplatte	✓
	Westfassade	X	✓	---	✓	✓ siehe auch Turm 2 Westfassade (Abstandsflächen sind privilegiert, s.o.)	(X)		(✓)	---	✓
Sockel 2 (zu Turm 3)	Nordfassade	X	X	---	---	Überlappung mit Abstandsfläche von U1-Viadukt	X		✓	Ausschluss unter Bahnhoßplatte	✓
	Ostfassade des 1- Geschossers	X	---	---	---	Überlappung mit Abstandsfläche im Bereich Turm 4 Westfassade	X		✓	---	✓
	Ostfassade des 2- Geschossers	X	X	✓	---	Überlappung mit Abstandsfläche von Turm 3 Südfassade und von Turm 4 Westfassade	X		X	Ausschluss unter Gebäudevorsprung und angrenzend	✓
	Südfassade	✓	✓	---	---	✓ siehe auch Turm 3 Südfassade (für Turm und Sockel ausreichende Besonnung, s.o.)	(✓)		---	---	✓
	Westfassade	✓	---	---	---	✓ siehe auch Turm 3 Westfassade (Abstandsflächen sind privilegiert, s.o.)	(✓)		---	---	✓
Sockel 3 (zu Turm 4)	Ostfassade	X	X	---	X	Überlappung mit Abstandsfläche von U2-Viadukt	✓	X EG ✓ ab 1. OG	---	Ausschluss im EG	✓
	Südfassade	✓	---	---	---	✓ siehe auch Turm 4 Südfassade (geprüft durch Müller BBM, s.o.)			(Geprüft mit Turm 4 Südfassade, s.o.)	---	✓
Sockel 4 (zu Turm 5)	Nordfassade	X	X	---	---	Überlappung mit Abstandsfläche von Turm 4 Südfassade	X	X	✓	---	✓
	Ostfassade	X	X	---	X	Überlappung mit Abstandsfläche von U2-Viadukt	✓	X EG ✓ ab 1. OG	---	Ausschluss im EG	✓
	Nordwestfassade	X	✓	---	---		(X)		(✓)	---	✓
	Westfassade	✓	---	---	---	✓ siehe auch Turm 5 Westfassade (Abstandsflächen sind privilegiert, s.o.)	(X)		(✓)	---	✓
	Südfassade	✓	---	---	---	✓ siehe auch Turm 5 Südfassade (für Turm ausreichende Besonnung, s.o.)	(✓)		---	---	✓
Sockel 5 (zu Turm 6 und 7)	Ostfassade	X	---	---	X	Abstandsfläche fällt auf Flurstück 3392 (B-Plan VI-140a) s.a. Turm 7 Ostfassade (ist wegen Grünfläche privilegiert, s.o.)	✓		(✓)	---	✓
	Westfassade	✓	---	---	---	✓	(✓)		---	---	✓
	Nordostfassade	✓	---	---	---	✓	Vgl. Turm 6 Nordost, aber nicht mehr repräsentativ, da Fassade nun anderen Winkel hat		(✓) 1. OG	Ausschluss im EG	✓
EZ1-Flächen im U-Bahn Viadukt	Westfassade	X	X	X	X	Überlappung Abstandsflächen mit Ostfassaden der Türme 1, 3, 4 und 5 sowie Südfassade Turm 5	(nicht geprüft von Müller BBM, da Verkaufsräume geplant)		---	vollständiger Ausschluss	✓
Legende X Voraussetzungen nicht erfüllt ✓ Voraussetzungen erfüllt --- tatbestandlich nicht einschlägig (im Rahmen der Spalte "Abstandsflächen") o. (✓) / (X) auf dieses Ergebnis kommt es im Rahmen der Abwägungskaskade nicht mehr an											

Tabelle 28 Übersicht Besonnung und Belichtung Fassaden - Sockel

3.5.1.1 Einhaltung der Regel-Abstandsflächen

Im ersten Schritt wurde geprüft, ob die Regel-Abstandsflächen nach § 6 BauO Bln von 0,4 H eingehalten werden. Bei Einhaltung der Regel-Abstandsflächen gilt, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind.

Ergebnis: Von den untersuchten 48 Fassaden halten 9 Fassaden die Regelabstandsflächen ein, 39 Fassaden halten sie nicht ein.

3.5.1.2 Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen

Im zweiten Schritt wurde geprüft, ob Abstandsflächen nach den bauordnungsrechtlichen Bestimmungen überhaupt erforderlich sind. Dabei sind hier insbesondere drei Konstellationen relevant:

- Eckprivileg
- Erstreckung von Abstandsflächen auf öffentliche Verkehrs- und Grünflächen
- „fiktive“ Abstandsflächen

Lässt sich die Unterschreitung der Regel-Abstandsflächen mit diesen Privilegierungen rechtfertigen, liegen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vor, da nach der Wertung der Bauordnung die Gebäude ausreichend belichtet und belüftet sind.

Nach Berliner Bauordnung kann eine Abweichung von den Abstandsflächen und Abständen zugelassen werden, wenn deren Schutzziele gewahrt bleiben (§ 6 Abs. 11 BauO Bln in Verbindung mit § 67 BauO Bln Abweichungen, Ausnahmen und Befreiungen).

a) Eckprivileg

Gemäß § 6 Abs. 3 Nr. 1 BauO Bln dürfen sich Abstandsflächen überdecken, wenn die Außenwände in einem Winkel von mehr als 75 Grad zueinander stehen. Diese Regelung soll (auch) auf Außenwände anwendbar sein, die sich nicht über Eck berühren, jedoch so nahe zueinander stehen, dass sich ihre Abstandsflächen überdecken. Das Bauordnungsrecht geht davon aus, „dass in diesen Fällen bereits durch die Anordnung der Gebäude dafür gesorgt ist, dass die mit dem Abstandsflächengebot verfolgten Ziele ausreichender Belüftung und Besonnung und einer gewissen Auflockerung in der Anordnung der Gebäude erfüllt sind.“

b) Erstreckung von Abstandsflächen auf öffentliche Verkehrs- und Grünflächen

Abstandsflächen müssen eigentlich auf dem Grundstück selbst liegen. Sie dürfen aber auch auf öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte (§ 6 Abs. 2 Satz 1 und 2 BauO Bln). Lässt sich die Unterschreitung der Regel-Abstandsflächen mit diesen Privilegierungen rechtfertigen, liegen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vor, da nach der Wertung der Bauordnung die Gebäude ausreichend belichtet und belüftet sind.

c) „fiktive“ Abstandsflächen

Ein Prinzip des städtebaulichen Entwurfs ist, dass hohe Türme auf flachen Sockelbauten stehen. Es gibt sowohl Konstellationen mit einem Turm je Sockel als auch mit zwei Türmen auf einem gemeinsamen Sockel (Turm 1/2 und Turm 6/7). Grundsätzlich werden Abstandsflächen anhand der Höhe von der Geländeoberfläche bis zum oberen Abschluss der Wand ermittelt. Bei den "fiktiven" Abstandsflächen wird nicht die Geländeoberfläche, sondern das Dach des Sockelgeschosses als Bezugshöhe gewählt. Die Wand-Projektion ist damit niedriger und die Abstandsfläche kürzer. Überlappen sich diese fiktiven Abstandsflächen nicht, sind die Anforderungen aus § 6 BauO Bln erfüllt.

Dies lässt sich aus der Wertung des § 6 Abs. 11 BauO Bln ableiten, wonach eine Abweichung von den Abstandsflächen und Abständen nach § 67 BauO Bln zugelassen werden kann, wenn deren Schutzziele gewahrt bleiben.

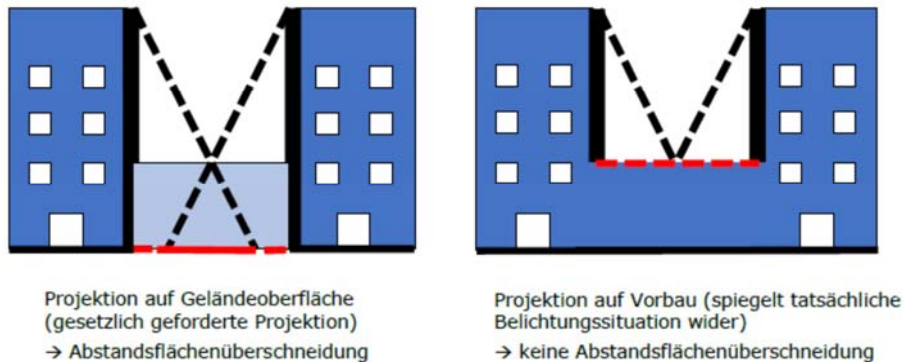


Abbildung 17: "Fiktive" Abstandsflächen

3.5.1.3 Zwischenergebnis Abstandsflächen

Ergebnis: Von den untersuchten 48 Fassaden halten 33 Fassaden die Regelabstandsflächen ein oder unterliegen einer abstandsrechtlichen Privilegierung, 15 Fassaden halten sie nicht ein.

Sind die Vorgaben des Abstandsflächenrechts nach § 6 BauO Bln (einschließlich der Privilegierungen) nicht eingehalten und werden außerdem die Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung aus § 17 Abs. 1 BauNVO überschritten - wie im Plangebiet -, wird davon ausgegangen, dass ein städtebaulicher Missstand indiziert ist.

Bei planerischen Festsetzungen, die gemäß § 6 Abs. 5 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hier gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht. Der Rechtfertigungsbedarf ist umso größer, wenn - wie hier - zugleich die Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung überschritten werden.

Die Fassaden, an denen das Abstandsflächenrecht nicht eingehalten wird, wurden daher in weiteren Prüfschritten auf eine ausreichende Besonnung und Belichtung untersucht.

3.5.1.4 Besonnungs- und Verschattungsgutachten

Zur Beurteilung, ob gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind, wurde in einem Besonnungs- und Verschattungsgutachten⁶ die Eigenverschattung der Hochhäuser und Sockelbauten untersucht. Zu dem Umfang der Verschattung wurden detaillierte tageslichttechnische Untersuchungen durchgeführt.

3.5.1.5 Ermittlung der Besonnungsdauer

In einem dritten Schritt wird geprüft, ob die Fassaden, die unzulässige große Abstandsflächen werfen, ausreichend besonnt sind. Ausreichend ist eine Besonnung von Wohn- und Arbeitsräumen von einer Stunde am 17. Januar und von zwei Stunden zur Tag-Nacht-Gleiche.

Dass zur Tag-Nacht-Gleiche sogar eine Besonnungsdauer von vier Stunden erforderlich ist, wie es die DIN 5034-1 für Wohnräume vorsieht, lässt sich der Rechtsprechung nicht entnehmen. Die DIN 5034-1 macht für die Besonnungsdauer keine Mindestvorgaben, sondern

⁶ Besonnung und Verschattung, Müller-BBM, Stand 15.03.2017

enthält nur „Soll-Vorschriften“. Sie ist auch keine für verbindlich erklärte technische Baubestimmung i.S.d. § 3 Abs. 3 BauO Bln. Keines der Oberverwaltungsgerichte fordert eine Besonnungsdauer von vier Stunden zur Tag-Nacht-Gleiche, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des § 17 BauNVO zu gewährleisten.

Ergebnis: 15 Fassaden wurden auf eine ausreichende Besonnung untersucht. Im Ergebnis sind 1 Fassade der Sockel und 2 Fassaden der Türme sowie ab 2. Geschoss zusätzlich 2 Fassaden der Sockel und 2 Fassaden der Türme trotz Abstandsflächenunterschreitung ausreichend besonnt. Die übrigen 8 Fassaden wurden auf eine ausreichende Belichtung untersucht. Für 4 Fassaden ist zum Nachweis gesunder (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse eine Reglementierung der zulässigen Nutzungen erforderlich.

3.5.1.6 Belichtungsnachweis gemäß DIN 5034-1 für Arbeitsräume

Ist eine ausreichende Besonnung gutachterlich nicht nachweisbar, so können im Bebauungsplan Arbeitsräume trotz Abstandsflächenunterschreitung und geringer Besonnung zugelassen werden, wenn eine ausreichende Belichtung gemäß der DIN 5034-1 vorliegt.

a) DIN 5034-1 Tageslicht in Innenräumen

Die DIN 5034-1 regelt im Abschnitt 4.3.1.2, dass Arbeitsräume ausreichend belichtet sind, wenn ein bestimmter Tageslichtquotient erreicht wird. Nur für Wohnräume muss bei Abstandsflächenunterschreitung eine ausreichende Besonnung nachgewiesen sein. Für Arbeitsräume genügt nach den einschlägigen technischen Normen ein Belichtungsnachweis. Das gilt auch für Hotelgästezimmer.

b) Belichtungsnachweis nach der DIN 5034-1

Ein umfassender Belichtungsnachweis lässt sich in einem Angebots-Bebauungsplanverfahren nicht führen, weil es für die Berechnung des Tageslichtquotienten auf zentimetergenaue Angaben zu den Grundrissen, Schnitten und Fenstergrößen und -arten ankommt, die erst zum Zeitpunkt eines Baugenehmigungsverfahrens vorliegen. Um dennoch dem Gebot der Konfliktbewältigung zu genügen, wird folgendermaßen vorgegangen:

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wird anhand plausibler Beispielgrundrisse gutachterlich bestätigt, dass ein Belichtungsnachweis nach DIN 5034-1 für die unzureichend besonnten Fassaden grundsätzlich erbracht werden kann. Für diese Fassaden kann dann eine Nutzung festgesetzt werden, die nicht auf notwendige Fenster angewiesen ist.

Eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonflikts erfolgt im Baugenehmigungsverfahren: Bei den Gebäuden im Bebauungsplangebiet handelt es sich insbesondere wegen der Höhe um Sonderbauten im Sinne des § 2 Abs. 4 BauO Bln. Bei diesen sind im Baugenehmigungsverfahren nach § 64 Nr. 2 BauO Bln alle Anforderungen der Bauordnung zu prüfen und damit auch die ausreichende Belichtung von Aufenthaltsräumen gemäß § 47 Abs. 2 BauO Bln. Dies gilt jedenfalls für die Türme 1 bis 6 als Hochhäuser. Turm 7 liegt zwar unter der Hochhaushöhe, bedarf aber keines Nachweises einer ausreichenden Belichtung, da der Nachweis gesunder (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse hier bereits über die Einhaltung der Abstandsflächen oder über ausreichende Besonnungszeiten erfolgt ist.

Da der Konflikt abschließend im Baugenehmigungsverfahren gelöst werden kann, bedarf es keiner Festsetzung, um sicherzustellen, dass die ausreichende Belichtung von Räumen im Baugenehmigungsverfahren geprüft wird.

Ergebnis: 8 Fassaden wurden auf eine ausreichende Belichtung untersucht. Im Ergebnis sind 2 Fassaden der Türme und 3 Fassaden der Sockel ausreichend belichtet. Für die übrigen 3 Fassaden ist zum Nachweis gesunder (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse eine Reglementierung der zulässigen Nutzungen erforderlich.

3.5.1.7 Einschränkung der zulässigen Nutzung durch textliche Festsetzung

Für diejenigen Fassadenbereiche, für die nach gutachterlicher Prüfung ein Nachweis ausreichender Belichtung nach der DIN 5034-1 ausgeschlossen ist, sollen die zulässigen Nutzungen eingeschränkt werden. Das betrifft folgende Fassaden:

Kerngebiet	Sockel / Turm	Fassade	Ausschluss von Nutzungen	TF
MK 1	S-Bahn-Sockel	Ostfassade	1. Vollgeschoss	1.8
MK 2	Sockel Turm 2	Südfassade	1. und 2. Vollgeschoss	1.8
MK 2	S-Bahn-Sockel	Ostfassade	1. Vollgeschoss	1.8
MK 2	S-Bahn-Sockel	Südfassade	1. Vollgeschoss	1.8
MK 3	Sockel Turm 3	Nordfassade	1. und 2. Vollgeschoss	1.8
MK 3	S-Bahn-Sockel	Ostfassade	1. Vollgeschoss	1.8
MK 3	S-Bahn-Sockel	Nordfassade	1. Vollgeschoss	1.8
MK 3	Sockel Turm 3	Ostfassade	2. Vollgeschoss	1.8
MK 3	Turm 3	Ostfassade	3. bis 5. Vollgeschoss	1.8
MK 4	Sockel Turm 4	Ostfassade	1. Vollgeschoss	1.8
MK 5	Sockel Turm 5	Ostfassade	1. Vollgeschoss	1.8
MK 6	Sockel Turm 6	Nordostfassade	1. Vollgeschoss	1.8
MK 8	U-Bahn-Viadukt	Gesamt	1. (und 2.) Vollgeschoss (falls vorhanden)	1.8

Tabelle 29: Nutzungseinschränkung aufgrund unzureichender Belichtung

Für diese Fassaden soll über eine textliche Festsetzung geregelt werden, dass dort nur Nutzungen zulässig sind, die gemäß § 47 Abs. 3 BauO Bln nicht auf notwendige Fenster angewiesen sind.

Dies sind insbesondere Verkaufsräume, Schank- und Speisegaststätten, ärztliche Behandlungs-, Sport-, Spiel- und Werkräume. Ebenfalls darunter fallen Werkstätten, Kinos, Theater, Dunkelkammern oder Labors. Daneben sind solche Räume fensterlos zulässig, bei denen sich Tageslicht zwar nicht verbietet, aber eine Nutzung ohne Tageslicht möglich ist, so etwa Betriebe in Ladenpassagen, fensterlose Warenhäuser, Kellergaststätten, Messe- und Ausstellungshallen sowie Museen.

Eine Festsetzung zum Ausschluss von tageslichtsensiblen Nutzungen lässt sich auf § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 1, 7 BauNVO stützen, wenn bestimmte Nutzungsarten im Sinne des § 7 BauNVO an schlecht belichteten Stellen ausgeschlossen werden sollen. Hierzu sind alle bauplanungsrechtlichen Nutzungsarten, die nicht in § 47 Abs. 3 BauO genannt sind, an den Fassadenbereichen auszuschließen.

In den Bereichen sollen also alle Nutzungen gemäß § 7 Abs. 2 BauNVO zulässig sein, die im Abgleich mit § 47 Abs. 3 BauO Bln möglich sind, d.h. alle Kerngebietsnutzungen, die nicht auf notwendige Fenster angewiesen sind.

Daher soll festgesetzt werden, dass an Fassaden ohne Einhaltung der Abstandsflächen, ohne ausreichende Besonnung und ohne ausreichende Belichtung

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke nur ausnahmsweise zulässig sein sollen (Verlagerung auf das Baugenehmigungsverfahren, Nutzungen ohne notwendige Fenster im Sinne des § 47 Abs. 3 BauO Bln können zugelassen werden),

- Wohnungen nicht zulässig sein sollen (da diese immer Aufenthaltsräume enthalten, die eine ausreichende Belichtung erfordern).

Die ausnahmsweise zulässig erklärten Nutzungen können „ähnliche Räume“ im Sinne des § 47 Abs. 3 BauO sein; in einem Ausnahmeverfahren kann anhand des konkreten Bauantrags geprüft werden, ob die Räume auch ohne Fenster auskommen dürfen.

Das wird in der textlichen Festsetzung 1.8 umgesetzt.

Textliche Festsetzung 1.8:

In den unten benannten Teilen der Kerngebiete MK 1 bis MK 6 und MK 8 sind

1. *Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke ausnahmsweise zulässig,*
2. *Wohnungen nicht zulässig.*

Das gilt für Räume mit einer Ausrichtung zu folgenden Fassaden:

- *im MK 1 zur Fassade 1a-1b im 1. Vollgeschoss,*
- *im MK 2 zur Fassade 1b-2c im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 2c-2d im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 2d-2e-2g-2h im 1. Vollgeschoss sowie zur Fassade 2d-2e-2f im 2. Vollgeschoss*
- *im MK 3 zur Fassade 3f-3g im 1. und 2. Vollgeschoss, zur Fassade 3g-3a im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 3a-3b im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 3c-3g im 2. Vollgeschoss und zur Fassade 3h-3i im 3. bis 6. Vollgeschoss,*
- *im MK 4 zur Fassade 4a-4b im 1. Vollgeschoss,*
- *im MK 5 zur Fassade 5a-5b im 1. Vollgeschoss,*
- *im MK 6 zur Fassade 6g-6a im 1. Vollgeschoss und*
- *im MK 8.*

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 und 9 BauNVO

3.5.1.8 Weitere in die Abwägung einzustellende Rechtsgüter

145 von 253

Besonnung / Belichtung

Das Ergebnis der Abstandsflächenprüfung sowie der gutachterliche Überprüfung bzgl. einer ausreichenden Besonnung und Belichtung der einzelnen Fassaden ist dargestellt worden. Im Ergebnis lässt sich feststellen, dass in Bezug auf Besonnung und Belichtung an allen Fassaden gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt werden. Dazu ist allerdings in Teilbereichen eine Einschränkung der zulässigen Nutzung erforderlich, die durch die textliche Festsetzung 5.1 erfolgen soll (s.o.)

Belüftung

Zu gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen gehört auch eine ausreichende Belüftung der Räume. Die Belüftung kann durch eine besonders enge Stellung von Gebäuden beeinträchtigt werden, insbesondere wenn geschlossene Hofsituationen gebildet werden, die eine Luftzufuhr/-bewegung verhindern. Solche Situationen werden im Zusammenhang mit den Abstandsflächenunterschreitungen im Plangebiet nicht geschaffen. Die sieben frei stehenden Türme überlappen sich noch nicht einmal, sie stehen in einer lockeren Reihe in N-S-Richtung ausgerichtet. Bei einer überwiegenden Westwindlage wird vom Westpark kommend jedem Gebäude Frischluft zugeführt, die um die frei stehenden Gebäude herumfließen kann. Das Windgutachten hat ergeben, dass es durch die Höhe der Gebäude eher zur Windzunahme kommen wird.

Auf der Ebene der Sockel ist die Belüftung in Teilen eingeschränkter. Die Hofpromenade bildet eine fast gefangene Situation. Trotzdem wird auch hier eine Schneise in Nord-Süd-Richtung freigehalten, die einen Luftaustausch befördern wird. Die übrigen Sockelbereiche, insbesondere die nach Westen ausgerichteten, erhalten durch ihre freie Stellung ausreichend Frischluft.

Sozialabstand

Abstandsflächen haben grundsätzlich auch eine nachbarschützende Wirkung. Sie sollen dazu beitragen, den sozialen Frieden zwischen den Nachbarn zu wahren.

Im Plangebiet ist kein Wohnen zulässig, d.h. hier sollen, neben dem Nutzungsmix in den unteren Geschossen, vor allem Büros entstehen. Während der Sozialabstand im Zusammenhang mit einer Wohnnutzung durchaus von Bedeutung ist, spielt er bei einer Büronutzung eine untergeordnete Rolle, da sich die Nutzer nur temporär in den Gebäuden aufhalten werden.

Dazu kommt, dass die Hochhäuser zwar weite Schatten werfen und von daher speziell im Besonnungs- und Belichtungsbereich Probleme aufwerfen, der Abstand zwischen den einzeln stehenden Türmen aber so groß ist, dass hier unter Berücksichtigung der angestrebten Nutzung keine Konflikte in Bezug auf den Sozialabstand zu erwarten sind.

3.5.2 Verschattung von Nachbargebäuden außerhalb des Plangebiets

Die Ausführungen zur Besonnung und Belichtung gelten grundsätzlich nicht nur für Gebäude im Plangebiet selbst, sondern auch für Gebäude außerhalb des Plangebiets. Dabei sind jedoch nicht alle dargestellten Prüfschritte durchzuführen. Denn für die meisten der umliegenden Gebäude, insbesondere für die westlich und nördlich des Plangebiets liegende Wohnbebauung, werden die Abstandsflächen eingehalten und damit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne des § 17 BauNVO gewahrt (vgl. 0). Soweit die Abstandsflächen nicht eingehalten sind, ist zu prüfen, ob die die Abstandsflächen im Sinne des § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln verkürzt werden können. (vgl. AIII.3.5.2.2).

3.5.2.1 Abstandsflächen zu Nachbargebäuden eingehalten

Die Gebäude im Plangebiet wahren die Abstandsflächen insbesondere zu den westlich gelegenen Wohngebäuden (in Planung). Zum Grundstück im Norden werden die Abstandsflächen geprüft. Die geplante Wohnbebauung im Norden verschattet sich im großen Umfang selbst, weil die Baukörper ungünstig zur Sonne ausgerichtet sind und zum Teil große auskragende Balkone haben. Im Übrigen kann eine mögliche Neuverschattung damit gerechtfertigt werden, dass es sich um innerstädtische Lagen von zentraler Bedeutung handelt, bei denen immer mit einer Nachverdichtung und einer zunehmenden Verschattung zu rechnen ist. Es besteht also kein Anspruch darauf, dass ein bestimmter (innenstadtuntypischer) Lagevorteil auf Dauer fortbesteht.

DIN 5034-1 Tageslicht in Innenräumen

Bei der Beurteilung der Verschattung nachbarlicher Grundstücke und der Ermittlung der Belange der umliegenden Grundstückseigentümer kann die DIN 5034-1 herangezogen werden. Dabei ist zu beachten, dass die DIN 5034-1 kein Gesetz und auch keine für verbindlich erklärte technische Baubestimmung im Sinne des § 3 Abs. 3 BauO Bln ist. Sie ist keine für den Nachbarn anspruchsbegründende Norm, sondern bietet nur eine Orientierungshilfe.

Die Einhaltung der Richtwerte der DIN 5034-1 lässt daher nicht ohne weiteres auf die Zumutbarkeit einer Verschattung von Nachbargrundstücken schließen. Umgekehrt indiziert die Nichteinhaltung der DIN 5034-1 ebenso wenig die Unzumutbarkeit einer Verschattung und damit eine Verletzung des Rücksichtnahmegebots. Damit stellt die DIN 5034-1 bei der nachbarlichen Interessenabwägung im Rahmen des Rücksichtnahmegebots „keine abwägungsfeste Schranke“ dar.

Ebenso wenig hat der Nachbar einen Anspruch gegen die planende Gemeinde dahingehend, dass die Gemeinde Baurecht nur in dem Umfang schaffen darf, dass auf dem Grundstück des Nachbarn die Einhaltung der DIN 5034-1 an jeder Stelle gewährleistet wird.

Bei der Wahrung der Abstandsflächen ist von einer Zumutbarkeit einer etwaigen Verschattung nachbarlicher Grundstücke auszugehen. Auf die konkrete Einhaltung oder Nichteinhaltung der Richtwerte der DIN 5034-1 kommt es dabei nicht maßgeblich an. Die Anforderungen der DIN 5034-1 können zwar bei der Planung als Orientierungswerte zugrunde gelegt werden, sie können aber nicht einziges Kriterium für die Zumutbarkeit einer Verschattung von Nachbargrundstücken und die Verletzung des Rücksichtnahmegebots bilden. Die Einhaltung der Abstandsflächen (und damit die Einhaltung der BauO Bln) ist damit das wesentliche Kriterium bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die Nachbarn.

3.5.2.2 Abstandsflächen zu Nachbargebäuden nicht eingehalten

Die Abstandsflächen der geplanten Hochhäuser fallen vereinzelt und in geringem Umfang auch auf Nachbargrundstücke. Soweit die Abstandsflächen nicht eingehalten werden können - hier insbesondere zur STATION -, ist zu prüfen, inwieweit eine Verkürzung der Abstandsflächen im Sinne des § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln begründet werden kann. Im Einzelnen fallen Abstandsflächen auf folgende Nachbargrundstücke:

Im Norden auf das Parkhaus am Gleisdreieck.

Im Osten (mehrfach) auf das Grundstück STATION Berlin.

Im Südosten auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums als Mieter bzw. der BIM als Grundstückseigentümer. Derzeit fallen die Abstandsflächen hier auf die Grünflächen des Geländes des Museums.

Im Westen auf die Anlagen der Deutschen Bahn. Hier wird wie folgt argumentiert: Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 2 dürfen Abstandsflächen auch auf öffentlichen Verkehrsflächen liegen, jedoch

nur bis zu deren Mitte. Zu öffentlichen Verkehrsflächen zählen auch Flächen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs

3.5.3 Ausdrückliche Festsetzung

Die Abstandsflächenunterschreitung wird durch die zeichnerische reine Baukörperfestsetzung zulässig. Denn bei der reinen Baukörperfestsetzung handelt es sich um eine "ausdrückliche Festsetzung" im Sinne von § 6 Abs. 5 BauO Bln. Darin heißt es:

"Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden."

3.6 Flächen für Nebenanlagen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO gelten untergeordnete bauliche Anlagen und Einrichtungen, die dem Nutzungszweck der in den Baugebieten gelegenen Grundstücke bzw. des Baugebietes selbst dienen, sowie technische Anlagen zur Ver- und Entsorgung des jeweiligen Baugebiets.

3.6.1 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 - MK 7)

Die nicht überbaubaren Flächen im Neubaubereich des Plangebiets (MK 1-MK 7) sollen als zusammenhängender Stadtraum der Urbanen Mitte gestaltet werden und dienen als Aufenthalts-, Kommunikations- und Bewegungsfläche. Aufgrund der angestrebten städtebaulichen Dichte hat diese (private und öffentliche) Nutzung der wenigen Freiflächen Vorrang vor untergeordneten baulichen oder technischen Anlagen. Durch eine ausnahmsweise Zulässigkeit soll geregelt werden, dass erforderliche Nebenanlagen im Einzelfall realisiert werden können, die nicht überbaubaren Grundstücksflächen aber vor allem nicht baulichen Nutzungen vorbehalten sein sollen.

3.6.2 U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Zur Sicherung der betriebsbedingten Belange der BVG ist ein Mindestabstand von 4 m zum vorhandenen Baukörper (Bahnviadukt) von baulichen Anlagen und Bepflanzungen freizuhalten. Die Flächen dienen Instandhaltungs-, Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen hinsichtlich der betriebsnotwendigen Flächen. Der 4 m-Streifen liegt außerhalb der überbaubaren Fläche. Für diese Flächen wird in der TF 1.4 geregelt, dass Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 BauNVO nur ausnahmsweise, d.h. in Abstimmung mit der BVG, zulässig sind.

Textliche Festsetzung 4.1:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 8 sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. mit § 14 Abs. 1 BauNVO

3.7 Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

In Berlin gibt es keine Stellplatzverordnung, d.h. es gibt keine Verpflichtung zum Nachweis privater Stellplätze. Projektbezogen gibt es in der Urbanen Mitte aber durchaus einen Bedarf an Stellplätzen. Bei der Planung zu berücksichtigen sind außerdem die Ausführungsvorschriften zu § 50 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 11. Dezember 2007.

3.7.1 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 - MK 7)

3.7.1.1 Stellplätze

Stellplatzbedarf

Die Abschätzung des zukünftigen Stellplatzbedarfs für Pkw basiert auf dem zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV), der tageszeitlichen Verteilung des Zielverkehrs sowie der wahrscheinlichen Aufenthaltsdauer der einzelnen Nutzergruppen. Im Allgemeinen werden Kundenstellplätze wesentlich häufiger frequentiert als die Stellplätze für die Beschäftigten.

Im Verkehrsgutachten wurde folgender Bedarf ermittelt:

Kunden- und Besucherverkehr	300 Stpl.
Beschäftigtenverkehr	360 Stpl.
Gesamt	660 Stpl.

Demnach besteht im Neubaubereich ein Stellplatzbedarf von rund 660 Stellplätzen.

Bedarfsdeckung / Stellplätze in Tiefgaragen und im Parkhaus

Wie schon dargestellt, sollen die nicht überbaubaren Flächen als hochwertiger und zusammenhängender Stadtraum ausgebildet werden. Das Quartier soll - bis auf erforderliche Fahrten für die Ver- und Entsorgung - weitestgehend autofrei gestaltet werden. Der Stellplatzbedarf soll unterirdisch in den beiden geplanten 2-geschossigen Tiefgaragen gedeckt werden. Das gilt auch für die erforderlichen Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl. Es soll daher festgesetzt werden, dass oberirdische Stellplätze und Garagen nicht

zulässig, Tiefgaragen jedoch zulässig sind. Fahrradstellplätze sind von dieser Festsetzung ausgenommen.

In den Tiefgaragen können rund 490 Pkw-Stellplätze untergebracht werden. Es besteht demnach ein Defizit von 170 Pkw-Stellplätzen im Plangebiet. Dieser Stellplatzbedarf kann im nördlich gelegenen Parkhaus Gleisdreieck gedeckt werden. Das Parkhaus befindet sich zwar außerhalb des Plangebiets, aber ebenso im Eigentum des Entwicklungsträgers und weist im Bestand noch ausreichende Kapazitätsreserven auf.

Im Verkehrsgutachten wird prognostiziert, dass sich der zukünftig zu erwartende MIV folgendermaßen auf die Parkmöglichkeiten verteilt:

Stellplatzanlage	Verteilung des MIV
Tiefgarage Nord (Planung)	45 %
Tiefgarage Süd (Planung)	15 %
Parkhaus Gleisdreieck (Bestand)	40 %

Tabelle 30: Verteilung des MIV auf geplante und bestehende Stellplatzanlagen

Es ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der guten Anbindung an den ÖPNV eine zusätzliche Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den ÖPNV möglich ist. Dies wiederum führt dazu, dass weniger Stellplätze für das Vorhaben erforderlich sein werden.

Tiefgaragenzufahrten

Im Neubaubereich ist die Errichtung zweier baulich getrennter und unabhängig voneinander erschlossener Tiefgaragen geplant. Eine Tiefgarage („TG Nord“) soll sich unter den Kerngebieten MK 1 bis MK 5 erstrecken und im Norden an die Schöneberger Straße bzw. Luckenwalder Straße angeschlossen werden. Die andere Tiefgarage („TG Süd“) soll den Kerngebieten MK 6 und MK 7 zugeordnet und über die Trebbiner Straße an das öffentliche Straßennetz angebunden werden. Der Anschluss an öffentliche Straßen erfolgt in beiden Fällen über eine Gehwegüberfahrt, die Tiefgaragenzufahrten selbst liegen auf dem Privatgrundstück der Urbanen Mitte.

3.7.1.2 Fahrradabstellplätze / -anlagen

Im Plangebiet sind zum einen im Zusammenhang mit dem Neubau private Fahrradabstellplätze nachzuweisen und zum anderen sollen an den Zugängen zu dem U-Bahnhof und dem geplanten S-Bahnhof öffentliche Fahrradabstellanlagen gesichert werden.

Private Fahrradabstellanlagen

In den Ausführungsvorschriften zu § 50 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze) wird geregelt, wieviel Fahrradabstellplätze im Zusammenhang mit Neubauten nachzuweisen sind. Die erforderliche Anzahl richtet sich nach der Art der Nutzung. Im Verkehrsgutachten wurde der Stellplatzbedarf für den Radverkehr auf Grundlage der Flächenverteilung (Geschossfläche) nach Kerngebieten und jeweiliger Nutzungen nach den Richtzahlen der Anlage 2 zur AV Stellplätze abgeschätzt. Es wird überschlägig ein Bedarf von 825 Stellplätzen ermittelt. Eine genaue Berechnung erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Unter 2.2 der AV Stellplätze wird geregelt, dass in den nach § 49 Abs. 2 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mindestens 50 % der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder untergebracht werden müssen. Unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen sollen die Abstellanlagen für Dauerparker (z.B. für Mitarbeiter der Büronutzungen und des Einzelhandels) in diesen Abstellräumen unterge-

bracht werden. Überschlüssig sind in den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 jeweils 100 Stellplätze unterzubringen. Anlagen für Kurzzeitparker wie Kunden der Einzelhandels- oder Gastronomieeinrichtungen sollen vorwiegend außerhalb von Gebäuden und somit schnell und flexibel zugänglich sein.

Öffentliche Fahrradabstellanlagen

Der U- und zukünftige S-Bahnhof Gleisdreieck wird als Bike & Ride-Standort deutlich an Bedeutung gewinnen. An den Zugängen zu den Bahnhöfen sollen öffentliche Fahrradabstellanlagen angeboten und ihre Realisierung im Bebauungsplan gesichert werden. Für die erforderliche Anzahl liegen keine Richtlinien vor, sie kann nur anhand von Erfahrungswerten prognostiziert werden. Im Fahrradgutachten wurde ein Bedarf von 188 Stellplätzen ermittelt, SenUVK IV hat einen überschlägigen Bedarf von 300 Stellplätzen benannt.

Eine oberirdische eingeschossige Anordnung von Fahrradbügeln in dieser Größenordnung würde zum einen sehr viel Fläche beanspruchen und zum anderen die sonstige Nutzbarkeit und Qualität des Stadtraums deutlich beeinträchtigen. Daher ist vorgesehen, auf den großen Bedarf an Abstellplätzen mit innovativen Konzepten zu reagieren. Es gibt viele gute Beispiele für oberirdische und vor allem unterirdische Konzepte, die mit der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs ständig weiterentwickelt werden. Um in der weiteren (mehrjährigen) Projektentwicklung flexibel reagieren zu können, wird zwar festgesetzt, dass Fahrradabstellplätze in einer bestimmten Anzahl herzustellen sind. Ihre Lage wird aber noch nicht genau verortet.

Festgesetzt wird,

- dass Fahrradabstellplätze (im Gegensatz zu Pkw-Stellplätzen) zulässig sind (TF 5.1)
- dass an den Zugängen zum U-Bahnhof 150 Stellplätze herzustellen sind (ergänzend sollten 50 Stellplätze am U-Bhf.-Zugang an der Luckenwalder Straße angeboten werden) (TF 5.2)
- dass an den Zugängen zum S-Bahnhof 100 Stellplätze herzustellen sind, spätestens nach Inbetriebnahme des S-Bahnhofs (TF 5.3)
- dass die Abstellanlagen maximal 100 m vom Bahnhofszugang entfernt hergestellt werden müssen (TF 5.2 und TF 5.3)
- dass die 150 bzw. 100 Stellplätze aufgeteilt auf die Kerngebiete nachzuweisen sind, in denen die entsprechenden Bahnhofszugänge liegen bzw. in dem nächstgelegenen Kerngebiet. (TF 5.2 und TF 5.3)

Textliche Festsetzung 5.1:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind Stellplätze und Garagen unzulässig. Dies gilt nicht für Fahrradabstellplätze und Tiefgaragen.

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

Textliche Festsetzung 5.2:

In den Kerngebieten sind in maximal 100 m Abstand von den in der Planzeichnung mit "UZ1" und "UZ2" bezeichneten U-Bahnzugängen insgesamt 150 Fahrradabstellplätze für die Allgemeinheit nachzuweisen. Die Stellplätze sind aufgeteilt auf folgende Kerngebiete herzustellen:

MK 1: 100 Fahrradabstellplätze

MK 4: 25 Fahrradabstellplätze

MK 5: 25 Fahrradabstellplätze Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 6 BauNVO

Textliche Festsetzung 5.3:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind spätestens nach Inbetriebnahme des S-Bahnhofs Gleisdreieck in maximal 100 m Abstand von den in der Planzeichnung mit "SZ1", "SZ2", "SZ3" und "SZ4" bezeichneten S-Bahnzugängen insgesamt 100 Fahrradabstellplätze für die Allgemeinheit nachzuweisen. Die Stellplätze sind aufgeteilt auf folgende Kerngebiete herzustellen:

MK 1: 33 Fahrradabstellplätze

MK 2: 17 Fahrradabstellplätze

MK 3: 17 Fahrradabstellplätze

MK 4: 33 Fahrradabstellplätze

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

3.8 Verkehrsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Im Plangebiet sollen zeichnerisch folgende Verkehrsflächen festgesetzt werden:

- Teilabschnitt der Luckenwalder Straße öffentliche Straßenverkehrsfläche (Bestand)
- Verlängerung der Trebbiner Straße private Straßenverkehrsfläche (Planung)

3.8.1 Öffentliche Straßenverkehrsfläche – Luckenwalder Straße

Im Nordosten des Plangebiets liegt ein Abschnitt der Luckenwalder Straße, die nach Westen in die Schöneberger Straße übergeht. Der Straßenabschnitt soll in seiner bestehenden Form gesichert und als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden. Der Anschluss der Baugebiete erfolgt über eine Gehwegüberfahrt.

3.8.2 Private Straßenverkehrsfläche - verlängerte Trebbiner Straße

Das südliche Plangebiet soll über die Verlängerung der vorhandenen öffentlichen Trebbiner Straße nach Süden erschlossen werden. Dieser Abschnitt soll als private Straßenverkehrsfläche - in Überlagerung mit einer planfestzustellenden Zufahrt zum Rettungsplatz Süd für die Deutsche Bahn -festgesetzt werden.

3.8.2.1 Erschließungsfunktion

- Erschließung des Pkw-Verkehrs für den südlichen Bereich des Plangebiets (MK 6 und MK 7), insbesondere Zufahrt zur geplanten Tiefgarage
- Erschließung des Wirtschaftsverkehrs bzw. der Ver- und Entsorgung für den südlichen Bereich des Plangebiets (MK 6 und MK 7)
- Erschließung der STATION Berlin: ggf. Ver- und Entsorgung südlicher Hallenteil, östliche Notausgänge und Feuerwehrumfahrung
- Erschließung des Fuß- und Radverkehrs zu den Baugebieten
- Erschließung des Fuß- und Radverkehrs als Verbindungsfunktion zu den umliegenden, bereits bestehenden Nutzungen der Park- und Freizeitanlagen (Bestandteil des Geh-Fahr-Leitungsrechts). Mit der Entwicklung der Urbanen Mitte und auch des Umfelds wird ein zunehmender Fuß- und Radverkehr auf dieser Relation erwartet.
- Erschließung der Rettungs- und Einsatzfahrzeuge für das Plangebiet
- Erschließung der Rettungs- und Einsatzfahrzeuge für den Evakuierungsfall der Gleis- und Tunnelanlagen der Deutschen Bahn (Gewährleistung des Zweirichtungsverkehrs)

bzw. des Begegnungsfalls) – dazu ist eine Sicherung über eine Planfeststellung erforderlich

3.8.2.2 Werktägliches Verkehrsaufkommen

Im Verkehrsgutachten wird im Rahmen der Aufkommensermittlung und des Maximalansatzes ein Verkehrsaufkommen von zusätzlich rund 700 Kfz/24 h ermittelt. Für die Trebbiner Straße wird daher ein Anstieg des Verkehrsaufkommens von 2.100 Kfz/24 h auf 2.800 Kfz/24h angenommen. In der Hauptverkehrszeit bzw. Spitzenstunde am Vor- und Nachmittag werden zum bereits bestehenden Verkehr zusätzlich rund 40-50 Kfz/h prognostiziert.

3.8.2.3 Straßenprofil

Das Straßenprofil beinhaltet von Westen nach Osten einen 2,5 m breiten Gehweg, eine 6,0 m breite Fahrbahn, ein 0,25 m breiten Bord bzw. -bei ausreichender Breite- eine Mulde zur Niederschlagswasserversickerung.

Die Fahrbahnbreite von 6,0 m für den fließenden Kfz-Verkehr ist geplant, um den Begegnungsfall Pkw-Lkw zu gewährleisten. Gleichzeitig sind die 6,0 m Breite erforderlich, um hier die noch planfestzustellende Zu- und Abfahrt zum/ vom Rettungsplatz Süd zu integrieren, für die der Begegnungsfalls Feuerwehr-Feuerwehr zu gewährleisten ist.

Der zu erwartende Radverkehr wird gemeinsam mit dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Mit Blick auf das zu erwartende, geringe Verkehrsaufkommen wird damit ausreichend Bewegungs- und Sicherheitsraum für die gleichzeitige Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Kfz Verkehrs sichergestellt.

Der Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße erfolgt über eine Gehwegüberfahrt.

3.8.2.4 Niederschlagswasser

Das anfallende Niederschlagswasser soll -soweit möglich- in einem östlich an die Fahrbahn anschließenden Mulden-Rigolen-System versickert werden. Das ist in der Straßenverkehrsfläche mit einer Breite von 1,5 m berücksichtigt. Damit ist in der Regel ausreichend Fläche vorhanden, um zukünftig die im Allgemeinen kostengünstigere Entwässerung über das Muldensystem vorzunehmen.

Im nördlichen Bereich der Straße ist aufgrund vorhandener baulicher Anlagen (bestehendes Gebäude, Mauerwerk, vorhandene Straßenabläufe) kein Raum für Versickerungsanlagen. Hier muss das Niederschlagswasser in ein Kanalsystem geleitet werden, entweder in das vorhandene oder ein neu zu bauendes. Über Auffang- und Pumpensysteme könnte das Niederschlagswasser aus dem nördlichen Bereich ggf. auch in die Versickerungsanlagen im Süden geleitet werden.

3.8.3 Einteilung der Straße

Die Einteilung der Straße wird weder für die öffentliche noch für die private Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Damit wird in der Trebbiner Straße die erforderliche Flexibilität für die Erstaufführung und für Umbauten als Reaktion auf geänderte verkehrliche / technische Anforderungen gesichert.

Textliche Festsetzung 6.1:

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

3.8.4 Innere Erschließung

Zur inneren Erschließung sind keine weiteren Straßen vorgesehen. Die integrierte innerstädtische Lage des Plangebiets und die Eigenschaft als wichtiger Umsteigebahnhof für den öf-

fentlichen Personennahverkehr schaffen die Grundlagen für ein autofreies Gebiet. Die Erschließung hinsichtlich der Anforderungen des Lieferverkehrs, der Müllabfuhr und Feuerwehr soll über die Festsetzung von Fahrrechten gesichert werden, ebenso die Erschließung für Radfahrer. Fußgänger sollen Gehrechte erhalten.

3.8.4.1 Ver- und Entsorgung (Lieferverkehr / Müllabfuhr)

Die Ver- und Entsorgung des Neubaubereichs (MK 1 - MK 7) und der Kerngebietsnutzungen in den Viadukten des U-Bahnhofs (MK 8) soll ebenso über die Schöneberger / Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße erfolgen. Das Kerngebiet MK 9 liegt direkt an der Luckenwalder Straße und wird von dort erschlossen.

Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7)

Wie schon dargestellt, ist es ein städtebauliches Ziel, die nicht überbauten Flächen als „öffentlichen“ Stadtraum möglichst frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs zu halten. Aus diesem Grund sollen auch die Verkehre zur Ver- und Entsorgung teilweise in die Tiefgarage verlagert werden. Im Neubaubereich sieht der architektonische Entwurf in der ersten Tiefgaragenebene die Befahrbarkeit für Kleintransporter mit einer maximalen Höhe von 2,1 m vor. Fahrten von Kraftfahrzeugen, die die angegebenen Maße überschreiten, sollen oberirdisch abgewickelt werden.

Eine oberirdische Abwicklung ist auch für den Sockelbau unter dem geplanten S-Bahnhof erforderlich. Hier wird aufgrund der erforderlichen Stützen und Fundamente im Untergrund von dem Bau einer Tiefgarage abgesehen. Die verkehrliche Ver- und Entsorgung der Nutzungen im S-Bahnsockel soll oberirdisch über die Hofpromenade erfolgen.

Die Ver- und Entsorgung erfolgt über die privaten Freiflächen der Urbanen Mitte. Auch eine Überlagerung der Ver- und Entsorgung mit obligatorischen Feuerwehrwegen ist möglich, da Feuerwehrezufahrten nach StVO zwar dem absoluten Halteverbot unterliegen, seitlich aber ausreichend Platz ist, um ein Halten zum Be- und Entladen zu ermöglichen. Eine Festsetzung von Flächen für die Ver- und Entsorgung als Verkehrsflächen ist nicht erforderlich.

Um die Interaktion (und Konflikte) zwischen dem Lieferverkehr und dem Fuß- bzw. Radverkehr auf den gemeinsamen „Verkehrsflächen“ zu reduzieren, soll ein entsprechendes Betriebskonzept entwickelt werden. Das Betriebskonzept soll u.a. gewährleisten, dass die Ver- und Entsorgung in Zeiten mit geringem Verkehrsaufkommen und an wenigen, zentral gelegenen Standorten stattfindet.

U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Auch die Ver- und Entsorgung der Nutzungen in den Viadukten unter dem U-Hochbahnhof soll aufgrund einer fehlenden Tiefgaragenebene oberirdisch über die Hofpromenade erfolgen und über ein Betriebskonzept gesteuert werden.

Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a (MK 9)

Das Kerngebiet MK 9 liegt direkt an der Luckenwalder Straße und wird von dort erschlossen. Das gilt auch für Verkehre der Ver- und Entsorgung. Es besteht kein zusätzliches Regelungserfordernis.

3.8.4.2 Feuerwehr

Im Rahmen der Erstellung des städtebaulichen Entwurfs wurde in Abstimmung zwischen dem Architekten, Brandschutzplaner und Verkehrsplaner sichergestellt, dass die Anforderungen des Brandschutzes und der Feuerwehr erfüllt werden können. Der Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren. Die Feuerwehrwege und Aufstellflächen für die Feuerwehr werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt.

3.9 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Im Plangebiet liegen bis auf ein Teilstück der Luckenwalder Straße und die Verlängerung der Trebbiner Straße keine Straßenflächen. Die innere verkehrliche Erschließung soll über Geh- und Fahrrechte gesichert werden. Konzeptionell ist vorgesehen, dass die unbebauten Flächen im Neubaubereich sowohl als Bewegungs- als auch als Aufenthaltsflächen dienen und entsprechend gestaltet werden. Während der nördliche Bereich durch eine hohe Fußgängerfrequenz aufgrund der ÖPNV-Zugänge und der Handelskonzentration geprägt sein wird (ergänzt insbesondere durch Fahrradverkehr sowie temporär eingeschränktem Verkehr zur Ver- und Entsorgung), ist im südlichen ruhigeren Bereich auch Raum für Spiel und Sport. Eine Abgrenzung verschiedener Zonen ist nicht vorgesehen, es wird eine durchgängig einheitliche Platzgestaltung angestrebt.

Da es sich um eine private Fläche handelt, ist es ein wichtiges Ziel des Bebauungsplans, sowohl die Anforderungen des öffentlichen Fußgänger- und Radverkehrs zur Durchquerung, als auch die Anforderungen der Deutschen Bahn (DB) und Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zur Erreichbarkeit ihrer Anlagen, im Bebauungsplan öffentlich-rechtlich zu sichern.

Im Plangebiet sollen daher unterschiedliche mit Geh-, Fahr- oder Leitungsrechten zu belastende Flächen festgesetzt werden. Durch die Festsetzung werden lediglich die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme der Flächen geschaffen. Die Flächen werden auch vor widersprechenden Nutzungen geschützt; die Festsetzung hindert den Eigentümer, das Grundstück in einer Weise zu nutzen, die die Ausübung des Geh-, Fahr- und Leitungsrechts behindern oder unmöglich machen würden. Mit der Festsetzung wird dagegen noch kein Nutzungsrecht für das Begehen, Überfahren sowie das Verlegen und Unterhalten von Leitungen begründet.

In der Übersicht sollen die folgenden Geh-, Fahr- und Leitungsrechte festgesetzt werden:

Nr.	Lage / Trasse	Breite	Rechte
1	Schöneberger / Luckenwalder Straße -> zum Rettungsplatz Mitte	Planfeststellung: 6,5 m und entsprechende Ver- breiterungen im Kurvenbe- reich Darin 4,0 m kombiniertes Radfahr- und Gehrecht	<ul style="list-style-type: none"> • DB-Rettungsplatz- Zu- und Abfahrt (Planfeststellung) • Radfahr- und Gehrecht für die Allgemeinheit
2	Schöneberger / Luckenwalder Straße -> durch die Hofpromenade -> kurze Überlagerung mit Rad- fernweg -> zum Rettungsplatz Süd	Planfeststellung: 4,0 m 4,0 m Gehrecht Beim Zusammentreffen mit dem Radfernweg 6,0 m 4,0 m Leitungsrecht	<ul style="list-style-type: none"> • DB-Rettungsplatz-Zufahrt (Planfeststellung) • Gehrecht für die Allge- meinheit • Leitungsrecht für die zu- ständigen Erschließungs- träger (geplante Haupte- rschließung Urbane Mitte), ggf. auch für die DB und BVG
3	Trebbiner Straße -> Nördlich von Turm 6 nach Westen verschwenkend -> Rettungsplatz Süd	Planfeststellung: 6,0 m (nördlich von Turm 6 auf- grund der Engstelle schma- ler) und entsprechende Verbreiterungen im Kur- venbereich Fahrrecht für das DTM zur Erschließung ihrer Mietflä- che: 6,0 m (Fahrbahnbrei- te) Darin 4,0 m kombiniertes Radfahr- und Gehrecht	<ul style="list-style-type: none"> • DB-Rettungsplatz- Zu- und Abfahrt (Planfeststellung) • Fahrrecht für das DTM zur Erschließung ihrer Mietflä- che • Radfahr- und Gehrecht für die Allgemeinheit
4	Radfernweg Bestands-Trasse mit einer Änderung (Entschärfung des Kurvenbereichs unter der Hochbahn der U2)	6,0 m (soweit möglich, in Abgleich mit geplanten Neubauten)	<ul style="list-style-type: none"> • Radfahr- und Gehrecht für die Allgemeinheit
5	S 21: Fläche einschließlich Fahrstuhlanlage und S- Bahnzugängen bis an die Hof- promenade	Fläche, die zu 50 % mit Gehrechten zu belasten ist 2,5 m	<ul style="list-style-type: none"> • Gehrecht für die Allge- meinheit
6	S 21: vom südlichen Mittelzu- gang an den Radfernweg	2,5 m	<ul style="list-style-type: none"> • Gehrecht für die Allge- meinheit
7	S 21: vom südlichen Zugang an den Radfernweg und die Hofpromenade	2,5 m	<ul style="list-style-type: none"> • Gehrecht für die Allge- meinheit
8	Anbindung von U- und S- Bahnzugängen an Flächen mit Gehrechten	2,5 m	<ul style="list-style-type: none"> • Gehrecht für die Allge- meinheit
9	BVG: Von der Luckenwalder Straße durch die Viadukte zur Hof- promenade	3,0 m	<ul style="list-style-type: none"> • Geh- und Fahrrecht für die BVG <p>Die konkrete Trassierung wird zurzeit mit der BVG abge- stimmt.</p>

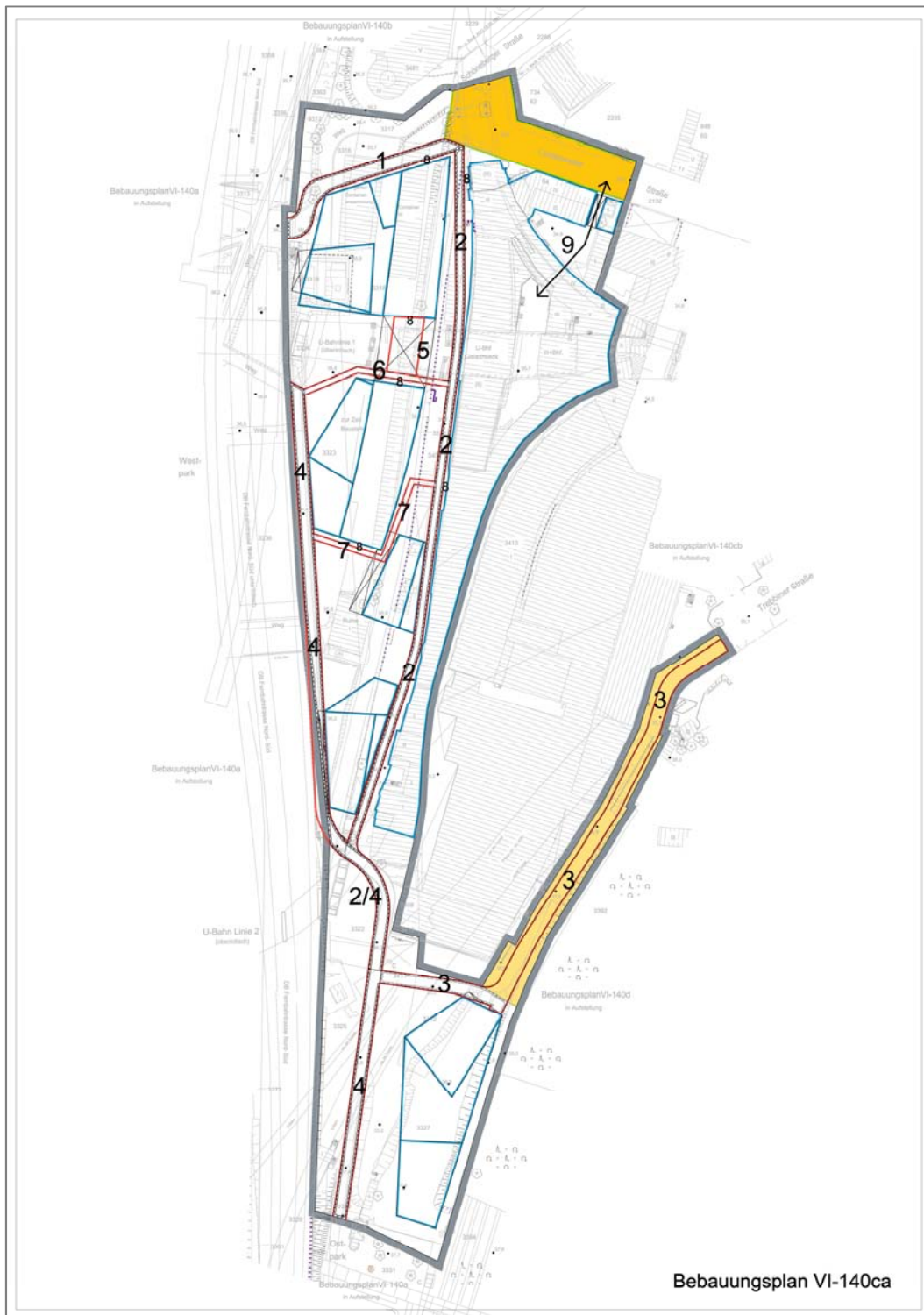


Abbildung 19: GFL-Rechte

3.9.1 Eisenbahntunnel: Brand- und Katastrophenschutz

Eine Besonderheit im Plangebiet stellen die bestehenden planfestgestellten Rettungsplätze der Deutschen Bahn und deren Zufahrten dar. Sie dienen der Erschließung bei einem Brand- und Katastrophenfall im Eisenbahntunnel. Während die Rettungsplätze weder in Lage noch Umfang verändert werden sollen, ist es erforderlich, unter Berücksichtigung des städtebaulichen Entwurfs die Zufahrten zu verlegen.

3.9.1.1 Konzept

Das Konzept zur Verlegung der Zufahrten orientiert sich an der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln" des Eisenbahn-Bundesamts. Unter Punkt 2.6 Rettungsplätze und Zufahrten werden folgende für den Bebauungsplan relevanten Anforderungen benannt:

- *Zufahrten und Rettungsplätze müssen*
 - *planfestgestellt,*
 - *dinglich gesichert und*
 - *in eine straßenverkehrsrechtliche Zugangsregelung einbezogen werden.*
- *Zu- und Abfahrt zu einem Rettungsplatz sind getrennt zu führen.*
- *Ist dies in Ausnahmefällen nicht möglich, ist ein Begegnungsverkehr mit Kraftfahrzeugen mit 2,50 m Breite zu gewährleisten.*
- *Bei Begegnungsverkehr mit Ausweichstellen sind diese derart anzuordnen, dass ein Sichtkontakt zwischen den Ausweichstellen gewährleistet ist.*
- *Bei Anbindung von Rettungsplätzen über Stichstraßen müssen die Rettungsplätze für das Wenden von Kraftfahrzeugen geeignet sein.*
- *Zufahrten müssen nach DIN 14090 ausreichend befestigt sein und in der Geraden eine Breite von mindestens 3,0 m aufweisen. Krümmungen sind angemessen zu verbreitern.*

Die vorhandene kombinierte Zu- und Abfahrt von der Schöneberger / Luckenwalder Straße zum Rettungsplatz Mitte im Westpark bleibt grundsätzlich, soll aber aufgrund der geplanten Tiefgaragenzufahrt in 6,5 m Breite weiter nach Süden versetzt werden.

Der südliche Rettungsplatz wird im Bestand ebenfalls über eine kombinierte Zu- und Abfahrt von der Schöneberger / Luckenwalder Straße erschlossen. Diese Trasse soll größtenteils überbaut und daher verlegt werden. Als Ersatz sind zwei neue Trassen vorgesehen:

- Rettungsplatz-Zufahrt in 4,0 m Breite über die Hofpromenade bis zum Radfernweg und von dort zum Rettungsplatz mit Abfahrt über die verlängerte Trebbiner Straße
- Rettungsplatz- Zu- und Abfahrt in 6,0 m Breite über die verlängerte Trebbiner Straße und Weiterführung nördlich von Turm 6 bis zum Rettungsplatz Süd

Der Vorschlag zur geänderten Führung der Rettungswege muss mit der Deutschen Bahn abgestimmt werden. Ist die DB mit der Änderung einverstanden, kann sie beim Eisenbahn-bundesamt eine entsprechende Änderung der bestehenden Planfeststellung beantragen. Die Änderung der Planfeststellung ist eine Voraussetzung für die Festsetzung des Bebauungsplans.

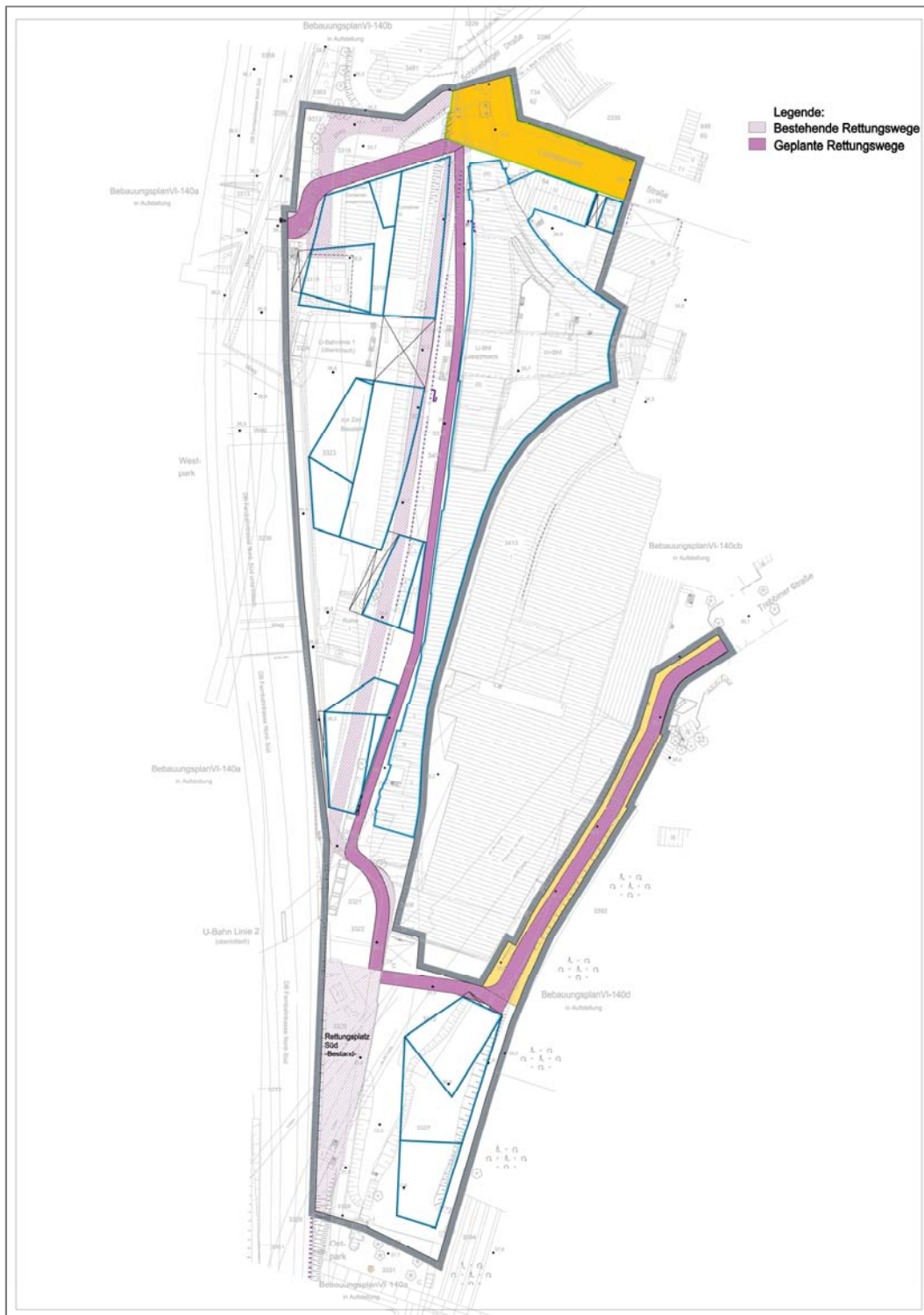


Abbildung 20: Konzept zur Verlegung der bestehenden Rettungsplatz- und abfahrten

3.9.2 Erläuterung der einzelnen Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Im Einzelnen werden die Festsetzungen der Geh-, Fahr- und Leitungsrechte wie folgt begründet:

GFL 1: Schöneberger / Luckenwalder Straße zum Rettungsplatz Mitte

Vorschlag für die Änderung der Planfeststellung:

- Zu- und Abfahrt zum/vom DB-Rettungsplatz Mitte: 6,5 m Breite und entsprechende Verbreiterungen im Kurvenbereich

Nach Änderung der Planfeststellung ist die neue Trasse noch zusätzlich über eine Dienstbarkeit zu sichern.

Festsetzung:

- Radfahr- und Gehrecht für die Allgemeinheit: 4,0 m Breite

Mit dieser Festsetzung soll die Erreichbarkeit des Westparks und des nördlichen Zugangs zum S-Bahnhof für die Besucher und Fahrgäste gesichert werden.

Textliche Festsetzung 7.1:

Die Fläche AA-AB-AC-AD-AA ist mit einem Radfahr- und Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

GFL 2: Hofpromenade zum Rettungsplatz Süd

Vorschlag für die Änderung der Planfeststellung:

- Zufahrt zum DB-Rettungsplatz Süd: 4,0 m Breite und entsprechende Verbreiterungen im Kurvenbereich

Nach Änderung der Planfeststellung ist die neue Trasse zusätzlich über eine Dienstbarkeit zu sichern.

Festsetzung:

- Gehrecht für die Allgemeinheit: 4,0 m
- Leitungsrecht für die zuständigen Erschließungsträger (geplante Haupteerschließung Urbane Mitte), ggf. auch für die DB und BVG

Die Hofpromenade ist im städtebaulichen Konzept in unterschiedlichen Breiten ausgelegt. Ganz im Norden hat sie eine Breite (Fläche zwischen den Gebäuden) von 8,7 m, weitet sich im zentralen Bereich bis zum städtebaulichen Abschluss am Turm 4 bis auf 22,7 m auf und wird dann lediglich als Wegeverbindung zwischen den Sockeln von Turm 4 / 5 und den U-Bahnviadukten auf der östlichen Seite in einer Breite von 4,7 m bis 7,0 m weitergeführt.

In der Hofpromenade als zentrale Nord-Süd-Erschließung im Plangebiet überlagern sich besonders viele Erschließungsansprüche.

Hier ist als Ersatz für die überplante 6,0 m breite Zu- und Abfahrt zum Rettungsplatz Süd eine neue, allerdings nur 4,0 m breite, Zufahrt zum Rettungsplatz vorgesehen. Die Abfahrt soll über Trebbiner Straße erfolgen.

Die Hofpromenade ist, vor allem im nördlichen Bereich, auch der zentrale Fußgängerbereich zur Erschließung der angrenzenden Nutzungen (Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, ÖPNV usw.), aber auch zur Verbindung des nördlichen und südlichen Plangebiets. Sie soll daher mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit belastet werden.

Des Weiteren soll die Hofpromenade unterirdisch als zentrale Leitungstrasse dienen. In diese Trasse sollen alle relevanten Erschließungsmedien neu verlegt sowie ggf. vorhandene Leitungen der DB und BVG umverlegt werden. Daher soll die Fläche mit einem Leitungsrecht für die zuständigen Erschließungsträger belastet werden.

Im nördlichen Bereich besteht trotz der GFL-Rechte noch genügend Spielraum für Kurzzeitparken bei Anlieferung oder Entsorgung, Fahrradabstellplätze vor den Läden, aber auch für weitere Freiraumnutzungen, wie Außensitzplätze der Gastronomie, Ausstellungsflächen des Einzelhandels, usw.. Im südlichen Bereich (Turm 4 / 5) besteht kein Spielraum, konzeptionell ist hier auch nur eine Durchwegung vorgesehen.

Textliche Festsetzung 7.2:

Die Fläche AB-BC-BD-BE-AB ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit und einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Erschließungsträger zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

GFL 3: Trebbiner Straße zum Rettungsplatz Süd

Vorschlag für die Änderung der Planfeststellung:

- Zu- und Abfahrt zum DB-Rettungsplatz Süd: 6,0 m Breite und entsprechende Verbreiterungen im Kurvenbereich

Nach Änderung der Planfeststellung ist die neue Trasse zusätzlich über eine Dienstbarkeit zu sichern.

Festsetzung:

- Fahrrecht für das DTM zur Erschließung ihrer Mietfläche, d.h. bis zum heutigen Tor der STATION Berlin: 6,0 m Breite
- Radfahr- und Gehrecht für die Allgemeinheit: 4,0 m Breite

Die zweite Anbindung des Plangebiets an das öffentliche Straßennetz soll über die Trebbiner Straße erfolgen. Die Verlängerung der Trebbiner Straße von der im Nordosten gelegenen öffentlichen Trebbiner Straße bis zum Kerngebiet MK 6 soll als private Straßenverkehrsfläche in Überlagerung mit einer 6,0 m breiten planfestgestellten Fläche (Rettungsplatz-Zufahrt) festgesetzt werden. In dieser privaten Straßenverkehrsfläche wird ergänzend festgesetzt:

- ein Fahrrecht für das DTM zur Erschließung ihrer Mietfläche
Das DTM nutzt den nördlichen Bereich beidseits der verlängerten Trebbiner Straße als Besucherparkplatz sowie das ehemalige unter Denkmalschutz stehende ehemalige Bahnwärterhaus als Büro- und Verwaltungsgebäude. Die Zufahrt zu diesen Nutzungen soll über ein Fahrrecht für das DTM weiterhin gewährleistet werden.
- ein Radfahr- und Gehrechte zugunsten der Allgemeinheit

Die Urbane Mitte, der Radfernweg und der Park am Gleisdreieck sollen zukünftig auch über die Trebbiner Straße für den öffentlichen Rad- und Fußverkehr erschlossen werden.

Im Bereich der Privatstraße werden also einerseits Duldungspflichten ausgesprochen, andererseits wird die private Eigentumssituation belassen (mit den Pflichten wie Errichtung, Instandhaltung, Verkehrssicherung, Reinhaltung, Winterdienst usw.).

Am Kerngebiet MK 6 endet die private Straßenverkehrsfläche und mündet in die Zufahrten zur Tiefgarage ein. Die planfestgestellte Zufahrt zum Rettungsplatz Süd in Überlagerung mit dem Radfahr- und Gehrecht wird weitergeführt bis zum Rettungsplatz. Während sich die

Radfahrer an diese Trassierung halten sollen, können sich die Fußgänger nach dem derzeitigen Konzept frei im Stadtraum der Urbanen Mitte bewegen.

Textliche Festsetzung 7.3:

Die Fläche CF-CG-CH-CD-CE-CF ist mit einem Fahrrecht für das Deutsche Technikmuseum, die Fläche CG-CH-CI-CJ-BC-CA-CB-CC-CD-CE-CF mit einem Radfahr- und Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

GFL 4: Radfernweg Berlin - Leipzig

Festsetzung:

- Radfahr- und Gehrecht für die Allgemeinheit: 6,0 m Breite

Durch das Plangebiet verläuft in Nord-Süd-Richtung ein Abschnitt des Radfernwegs Berlin-Leipzig als kombinierter Rad-/ Fußweg mit einer Breite von 4,0 bis 6,0 m, der überwiegend parallel zur Trasse der Fernbahn in Nord-Süd-Richtung geführt wird. Der stark frequentierte Weg stellt auch die einzige Verbindung zwischen West- und Ostpark dar. Er wurde 2012 mit Fördermitteln (GRW-Mittel) gebaut und darf 15 Jahre (bis zum 31.12.2027) nicht verändert werden, bzw. eine Änderung des Verlaufs ist nur unter Berücksichtigung der Restriktionen, die sich aus dieser Förderung ergeben, möglich.

Um ein konfliktfreies Miteinander zwischen Radfahrern und Fußgängern auf der Trasse des Radfernweges zu ermöglichen, wird im Gutachten zum Rad- und Fußverkehr ein Ausbau mit einem Regelquerschnitt von 4,0 m Radweg und 2,5 m Gehweg empfohlen. Dieser Empfehlung wird weitgehend gefolgt. Der Weg soll nach Osten (soweit möglich) auf eine durchgehende Breite von 6,0 erweitert und in einen 4,0 m breiten Radweg und einen 2,0 m breiten gesonderten Gehweg gegliedert werden. Auch wenn in der Umsetzung diese räumliche Trennung angestrebt wird, soll im Bebauungsplan ein 6,0 m breiter Trassenkorridor mit einem kombinierten Radfahr- und Gehrecht für die Allgemeinheit belastet werden.

Darüber hinaus soll die Streckenführung des Radwegs verbessert werden. Im Süden des Plangebiets unterquert der Radweg die Hochbahn der U2 in relativ engen Kurven. Dieser Verlauf soll zur Verbesserung des Fahrkomforts und zur Unfallvermeidung so geändert werden, dass die Kurven aufgeweitet werden.

Dieses Konzept wurde mit den entsprechenden Stellen bei SenUVK und der Fördermittelstelle, der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, Referat IV D - Regionale Strukturpolitik, Wirtschaftsförderung abgestimmt. SenWeb hat am 27.07.2017 mitgeteilt, dass einem eigenfinanzierten Ausbau des auf seinem Grundstück befindlichen -erweiterten- Fernwegabschnittes entsprechend städtebaulich konformer Standards aus GRW-Sicht nichts entgegen steht.

Textliche Festsetzung 7.4:

Die Fläche DA-DB-BC-CJ-DC-DD-BD-DA ist mit einem Radfahr- und Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

GFL 5: S 21 - Fläche einschließlich Fahrstuhlanlage und S-Bahnzugängen bis an die Hofpromenade

Festsetzung:

- Gehrecht für die Allgemeinheit auf 50 % der Fläche: 2,5 m Breite

Zwischen den beiden Sockelbauten für den S-Bahnhof liegt eine ca. 700 m² große Fläche, in der u.a. auch eine Fahrstuhlanlage als barrierefreier Zugang zum S-Bahnhof vorgesehen ist. Über diese Fläche erfolgt die Erschließung der mittleren S-Bahnzugänge. Dafür ist allerdings nicht die gesamte Fläche erforderlich, sondern nur ca. 50 %. In der TF 7.5 wird daher geregelt, dass mindestens 50 % der Fläche mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten sind. Die genaue Abgrenzung soll im Rahmen der weiteren Planung für den Bahnhof der S 21 festgelegt werden.

Textliche Festsetzung 7.5:

Die Fläche GA-GB-GC-GD-GA ist zu mindestens 50% mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

GFL 6: S 21 - vom südlichen Mittelzugang an den Radfernweg

Festsetzung:

- Gehrecht für die Allgemeinheit: 2,5 m Breite

Über das Gehrecht soll der südliche Mittelzugang zum Hochbahnhof der S 21 an den öffentlichen Radfernweg angeschlossen werden.

Textliche Festsetzung 7.6:

Die Fläche DB-EA-EB-EC-ED-EE-DB ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

GFL 7: S 21 - vom südlichen Zugang an den Radfernweg und die Hofpromenade

Festsetzung:

- Gehrecht für die Allgemeinheit: 2,5 m Breite

Über das Gehrecht soll der südliche Zugang zum Hochbahnhof der S 21 an den öffentlichen Radfernweg und das Gehrecht in der Hofpromenade angeschlossen werden.

Textliche Festsetzung 7.7:

Die Fläche FA-FB-FC-FD-FE-FF-FG-FH-FA ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

GFL 8: Anbindung von U- und S-Bahnzugängen an Flächen mit Gehrechten

Festsetzung:

- Gehrecht für die Allgemeinheit: 2,5 m Breite

Ein weiteres wichtiges Planungsziel ist die Sicherung einer öffentlichen Erschließung der U- und S-Bahnhöfe, d.h. die Sicherung eines Gehrechts von den Ausgängen der U- und S-

Bahnhöfe an eine öffentliche Straßenverkehrsfläche (Schöneberger / Luckenwalder Straße bzw. Trebbiner Straße) oder einen öffentlichen Weg (Radfernweg).

Im Bestand gibt es zurzeit keinen nach Westen ausgerichteten Bahnhofsausgang. Im Zusammenhang mit der baulichen Entwicklung sind ein zusätzlicher Zugang im südlichen Bereich des U-Bahnhofs Gleisdreieck sowie vier Zugänge zum Hochbahnhof der S 21 geplant.

Der nördliche Zugang zur S 21 wird grundsätzlich über das "Gehrecht 1" / TF 7.1 erschlossen, die mittleren Zugänge über die Rechte "Gehrecht 5" / TF 7.5 und "Gehrecht 6" / TF 7.6. und der südliche Zugang über das "Gehrecht 7" / TF 7.7.

Die Lage der Zugänge ist noch nicht abschließend geklärt, so dass keine Verortung der erschließenden Gehrechte erfolgen kann.

Es wird daher textlich festgesetzt, dass die U- und S-Bahnausgänge über 2,5 m breite Verbindungswege an die nächstgelegenen mit Gehrechten belastete Flächen anzuschließen sind.

Textliche Festsetzung 7.8:

Zur Verbindung der U- und S-Bahnzugänge mit Flächen, die mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet werden, sind 2,50 m breite Flächen als Verbindungswege mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

GFL 9: BVG - Von der Luckenwalder Straße durch die Viadukte zur Hofpromenade

Festsetzung:

- Geh- und Fahrrecht für die BVG: 3 m Breite

Das U-Bahnhofsbauplan mit dazugehörigen Flächen befindet sich in Privateigentum. Für den U-Bahnbetrieb notwendige Flächen gelten als planfestgestellt. Die Viaduktbögen als tragende Konstruktion des Bahnhofs bilden ein Dreieck, dessen Innenhof ebenso wie die äußeren Seiten der Viaduktbögen durch die BVG für Betriebszwecke erreicht werden müssen. Die Anbindung des Innenhofs soll über die Luckenwalder Straße 6a (Gleichrichterwerk) durch einen Viaduktbogen oder von der Hofpromenade durch einen Viaduktbogen erfolgen und über Fahr- und Gehrechte für die BVG gesichert werden. Die genaue Trassierung wird zurzeit mit der BVG abgestimmt.

Textliche Festsetzung 7.9

Die Fläche ABCD...A ist mit einem Fahr- und Gehrecht zugunsten der Berliner Verkehrsbetriebe zu belasten. (noch in Abstimmung)

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

3.9.3 Feuerwehrumfahrt STATION

Für die STATION Berlin liegt im Plangebiet eine Baulast für Rettungswege (Fluchtwege, Feuerwehruzufahrt). Es handelt sich um eine Feuerwehrumfahrt, die im Bestand von der Schöneberger / Luckenwalder Straße über den mittleren Rettungsweg zur südlich gelegenen Halle 8 führt, vor Halle 8 auf dem Grundstück der STATION verläuft und von dort wieder auf dem Grundstück der Urbanen Mitte über die verlängerte Trebbiner Straße geführt wird. Auf den Flächen der Urbanen Mitte sind entsprechende Baulasten für die STATION eingetragen.

Der Verlauf dieser Feuerwehrumfahrt bleibt im Wesentlichen erhalten. Durch den Wegfall des mittleren Rettungsweges muss die Führung der Feuerwehr durch die Hofpromenade

erfolgen. Dazu ist eine Änderung der Baulast erforderlich. Im Rahmen einer nachbarrechtlichen Vereinbarung wird zwischen dem Entwicklungsträger und der STATION eine entsprechende Regelung vorbereitet. Eine Festsetzung als Fläche, die mit einem Fahrrecht für die Feuerwehr zu belasten ist, ist nicht erforderlich.

3.10 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Beschränkung luftverunreinigender Stoffe (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB)

Gemäß Landschaftsprogramm, Programmplan Naturhaushalt/Umweltschutz liegt das Plangebiet vollständig im Vorsorgegebiet für Luftreinhaltung. Daraus resultiert, dass die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen werden soll. Andere Brennstoffe sind zur Wahrung der Belange der Luftreinhaltung im Sinne des BImSchG nur zulässig, wenn die Emissionswerte geringer oder höchstens gleichwertig zu denen von Heizöl EL sind. Die Beschränkung dient der Verringerung der Luftschadstoffemission und damit dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Vorsorgegebiet der Luftreinhaltung. Dieses wird durch Festsetzung im Bebauungsplan gesichert.

Textliche Festsetzung 8.1:

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

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 23 a) BauGB

3.11 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Luftschadstoffe (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Zur Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffe im Plangebiet wurde ein Luftschadstoffgutachten⁷ verfasst.

3.11.1 Luftschadstoffgutachten

Es wurde gutachterlich geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Plangebiet sowie im Umfeld des Plangebiets eingehalten werden. Um die lufthygienischen Auswirkungen abzuschätzen, die durch das Vorhaben entstehen, wurde die Betrachtung für den Bestand als auch den Planfall durchgeführt.

Folgende Grundlagen wurden verwendet:

- Die Emissionen des Straßenverkehrs wurden auf Basis der Emissionsfaktoren des HBE-FA 3.2 berechnet. Die Verkehrsbelastungen wurden größtenteils aus dem Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan entnommen. Für weiter entfernte Straßen wurde auf die aktuelle Verkehrsstärkenkarte des Landes Berlin zurückgegriffen.
- Die Staubemissionen von Schienenfahrzeugen wurden entsprechend der gängigen Fachliteratur angesetzt. Die Verkehrsbelastungen wurden der Verkehrsprognose der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2025 entnommen.
- Als Hintergrundbelastung wurden die höchsten, an nahegelegenen Berliner Hintergrundmessstellen gemessenen Jahresmittelwerte der letzten Jahre verwendet.
- Für die Ausbreitungsrechnung wurde das Programm MISKAM 6.3 verwendet.

⁷ Luftschadstoffgutachten, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, Stand 31.03.2017

- Die Windstatistik wurde der für den Untersuchungsraum repräsentativen DWD-Messstation Berlin Flughafen-Tegel entnommen.

Die Ausbreitungsrechnung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Plangebiets noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO₂ sowie Feinstäube PM₁₀ und PM₂₅ an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.

Lediglich eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwerts von PM₁₀ ist nicht ausgeschlossen. Dies betrifft die westliche Fassade der Schöneberger Str. 16. Da sich die Situation zwischen Bestand und Planfall jedoch nicht verschlechtert, ist dies nicht dem Vorhaben anzulasten. An den westlichen Fassaden der Gebäude in MK 4 und MK 5 wird ebenfalls eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwerts von PM₁₀ prognostiziert. Hier wird zum Schutz vor Feinstaub folgende textliche Festsetzung empfohlen (s. Abbildung 21):

"Zum Schutz vor Luftschadstoffen müssen entlang der Schienentrasse der S 21 an der Linie A-B-C sowie D-E ausgerichtete Aufenthaltsräume, die bis zu einer Höhe von 12 m über Gelände reichen, mit mechanischen Lüftungseinrichtungen ausgestattet werden. Die Frischluft darf nicht an den genannten Fassadenbereichen entnommen werden."

Unter Berücksichtigung dieser Schutzmaßnahme sind aus lufthygienischer Sicht gesunde (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse gegeben.

Abbildung 21: Luftschadstoffe, Darstellung der relevanten Fassadenbereiche zur textlichen Festsetzung

Die gutachterliche Empfehlung wird in die textliche Festsetzung 8.2 übernommen. Der Höhenbezugspunkt liegt im MK 4 und MK 5 bei 36,3 m ü. NHN. Sollte mit anderen technischen Lösungen (z.B. geeigneten Filtern), die gleiche Wirkung erzielt werden, so sind sie auf der Grundlage eines entsprechenden Nachweises zulässig.

Textliche Festsetzung 8.2:

Zum Schutz vor Luftschadstoffen müssen zur Bahnanlage der S 21 ausgerichtete Aufenthaltsräume im Kerngebiet MK 4 an der Fassade 4c-4d und im Kerngebiet MK 5 an der Fassade 5c-5d bis zu einer Höhe von 48,3 m ü. NHN mit mechanischen Lüftungseinrichtungen ausgestattet werden. Die Frischluft darf nicht an den genannten Fassadenbereichen entnommen werden. Es können auch bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

3.12 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Schallschutz (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Zur Beurteilung der komplexen Schallsituation im Plangebiet wurde eine schalltechnische Untersuchung⁸ durchgeführt. Untersucht wurden die Lärmarten

- Verkehrslärm,
- Gewerbelärm und
- Sport- bzw. Freizeitlärm von den Flächen des Parks am Gleisdreieck.

Zum Inhalt der gutachterlichen Untersuchung gehören insbesondere:

- Berechnung der Verkehrsgeräuschemissionen öffentlicher Straßen gemäß RLS-90 auf der Grundlage von Verkehrswerten als Prognosedaten für die Straßen ohne und mit Planvorhaben sowie für die Bahnstrecken gemäß Anlage 2 zur 16. BImSchV (Schall 03) mit Prognosedaten für das Jahr 2025
- Berechnung der Verkehrsgeräuschemissionen für Straßen und Bahnstrecken an repräsentativen Immissionsorten und flächendeckend für zwei Höhenniveaus für die Planungen innerhalb des Plangebiets entsprechend dem vorliegenden städtebaulichen Entwurfs
- Aussagen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen auf der Grundlage der zu berechnenden Beurteilungspegel unter Berücksichtigung der relevanten Verkehrsgeräuschquellen und der innerhalb des Plangebiets planungsrechtlich möglichen gemäß DIN 4109 schutzbedürftigen Raumarten.
- Zur Beurteilung des auf schutzbedürftige Nutzungen innerhalb des Plangebiets einwirkenden Gewerbelärms werden Erhebungen zu den vorhandenen gewerblichen Nutzungen im Umfeld durchgeführt. Die Berechnung der Geräuschemissionen erfolgt auf der Grundlage von vorliegenden Schallgutachten - sofern vorhanden - oder von eigenen Erhebungen.
- Zu dem planinduzierten Kraftfahrzeugverkehr auf öffentlichen Straßen im Umfeld des Plangebiets erfolgt eine überschlägige Prüfung in Analogie zu den Kriterien gemäß Nummer 7.4 der TA Lärm.
- Die von den Sport- und Freizeitanlagen im benachbarten Park am Gleisdreieck ausgehenden Geräuschemissionen werden auf der Grundlage der VDI 3770 mit plausiblen Annahmen zu den dort möglichen Aktivitäten berechnet. Die Beurteilungspegel an repräsentativen Punkten innerhalb des Plangebiets werden durch Schallausbreitungsrechnung ermittelt und gemäß Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) sowie Freizeitlärm-Richtlinie (Anlage 1 der AV LImSchG Bln) beurteilt.
- Erarbeitung von Vorschlägen für Lärmschutzmaßnahmen und Lärmschutzfestsetzungen

Für die im Umfeld bestehenden und im Plangebiet selbst vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen wurden detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm auf der Grundlage von Prognoseverkehrswerten für das Jahr 2025 für die relevanten Straßen und Schienenwege durchgeführt.

⁸ Schalltechnische Untersuchung, Akustiklabor Berlin ALB, Stand 16.05.2017

In der schalltechnischen Untersuchung wurden folgende Untersuchungsfälle unterschieden:

- **Prognosenußfall 1 (PNF 1) ohne S 21**
 - Bestandsbebauung im Plangebiet, vollständige Realisierung der durch die benachbarten Bebauungspläne ermöglichten Bauvorhaben
 - Kfz-Verkehrszahlen des "Analyse-Nullfalls" (Bestandserhebung)
 - Schienenverkehrszahlen Prognose 2025 für die Fernbahngleise und die U-Bahn-Viadukte
- **Prognosenußfall 2 (PNF 2) mit S 21**
 - Bebauung wie im PNF 1, zusätzlich Trassen und offener Bahnhof der S 21
 - Kfz-Verkehrszahlen wie im PNF 1
 - Schienenverkehrszahlen Prognose 2025 für die Fernbahngleise und die U-Bahn-Viadukte, Prognose für die geplante S 21
- **Prognoseplanfall 1 (PPF 1) ohne S 21**
 - Vollausbau im Plangebiet entsprechend dem vorliegenden Architektenentwurf, vollständige Realisierung der durch die benachbarten Bebauungspläne
 - Schienenverkehrszahlen Prognose 2025 für die Fernbahngleise und die U-Bahn-Viadukte
- **Prognoseplanfall 2 (PPF 2) mit S 21**
 - Bebauung wie im PPF 1, zusätzlich Trassen und offener Bahnhof der S 21 im 1. Obergeschoss des nördlichen Baufeldes
 - Kfz-Verkehrszahlen wie im PPF 1
 - Schienenverkehrszahlen Prognose 2025 für die Fernbahngleise und die U-Bahn-Viadukte, Prognose für die geplante S 21
- **Prognoseplanfall 3 (PPF 3) mit S 21, geschlossener Bahnhof**
 - Wie PPF 2, jedoch baulich geschlossener Bahnhof der S 21 im 1. Obergeschoss des nördlichen Baufeldes

Grundlagen der auf Basis von 3D-Simulationen im Schallausbreitungsprogramm SoundPLAN durchgeführten Berechnungen bildeten die außerhalb des Plangebiets derzeit vorhandene und die planungsrechtlich mögliche Bebauung, die gemäß städtebaulichem Entwurf innerhalb des Plangebiets vorgesehenen Gebäude sowie das Verkehrsgutachten und Angaben zu Prognosewerten des Schienenverkehrs. Die Beurteilung erfolgte auf der Grundlage der DIN 18005-1 in Verbindung mit dem Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 und den dort genannten schalltechnischen Orientierungswerten.

Darüber hinaus erfolgten Berechnungen

- zu den Gewerbelärmimmissionen innerhalb des Plangebiets durch vorhandene angrenzende gewerbliche Nutzungen mit Beurteilung gemäß TA Lärm,
- zu den durch die planermöglichten gewerblichen Nutzungen verursachten Fahrzeuggeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb des Plangebiets im Sinne von Nr. 7.4 der TA Lärm.
- zu den Sport- und Freizeitanlagen im Umfeld des Plangebiets mit Beurteilung gemäß Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) und Freizeitlärm-Richtlinie (Anlage 1 der AV LImSchG Bln)

3.12.1 Verkehrslärm

Die höchsten Beurteilungspegel durch Verkehrslärm ergeben sich im Prognoseplanfall 2 (PPF 2) mit Bau der S-Bahn-Linie S 21 und mit einem geplanten offenen Bahnhof auf dem Sockelgeschoss in den Baufeldern 1 bis 3. Der PPF 2 wird daher der Beurteilung und der Bemessung der Schallschutzmaßnahmen zugrunde gelegt. Auf der Grundlage der Berechnungsergebnisse lassen sich für das Plangebiet die im Folgenden dargestellten Schlussfolgerungen ableiten:

1. Bezüglich der rechtlich anerkannten "Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung" von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts:

Die Schwellenwerte werden an großen Teilen der Fassaden der Gebäude im Plangebiet überschritten. Die Fassadenbereiche mit Überschreitung der entsprechenden Schwellenwerte sind in der Abbildung 22 tags und in der Abbildung 23 für nachts durch rote Punkte gekennzeichnet. Es wird empfohlen, an den betreffenden Fassaden Wohnnutzungen grundsätzlich auszuschließen.

2. Bezüglich der schalltechnischen Orientierungswerte (OW) für Verkehrslärm gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für Kerngebiete tags/ nachts von 65/55 dB(A):

Die OW werden – insbesondere nachts – vor der überwiegenden Zahl der Fassaden überschritten. Die Fassadenbereiche der Gebäude im Plangebiet mit Überschreitung der entsprechenden Schwellenwerte sind in der Abbildung 22 tags und in der Abbildung 23 für nachts orange gekennzeichnet.

Abbildung 22 (Links): Kennzeichnung der Fassadenbereiche der Gebäude im Plangebiet mit Überschreitungen des schalltechnischen Orientierungswertes (OW) tags von 65 dB(A) bzw. des "Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung" tags von 70 dB(A) (jeweils höchster Pegel je Fassadenpunkt)

Abbildung 23 (rechts): Kennzeichnung der Fassadenbereiche der Gebäude im Plangebiet mit Überschreitungen des schalltechnischen Orientierungswertes (OW) nachts von 55 dB(A) bzw. des "Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung" nachts von 60 dB(A) (jeweils höchster Pegel je Fassadenpunkt)

Die Überschreitungen der OW betragen maximal 13 dB(A) tags und 20 dB(A) nachts an der Westfassade des Turms 5. Sehr hohe Beurteilungspegel treten auch an den zum offenen Bahnhof der S 21 ausgerichteten Fassaden der Türme 1, 2, 3 und 4 auf. Die OW werden dort insbesondere in den unteren Geschossen um maximal 10 dB(A) tags und maximal 17 dB(A) nachts überschritten.

Der Orientierungswert von 65 dB(A) tags wird an folgenden Fassaden eingehalten:

- Turm 1: Westfassade
- Turm 2: West- und Nordfassade
- Turm 4: Ostfassade
- Turm 6: Nordost- und Südostfassade
- Turm 7: Ostfassade

Der Orientierungswert von 55 dB(A) nachts wird an folgenden Fassaden eingehalten:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: Ostfassade

Die zuvor genannten Aussagen treffen näherungsweise auch auf die folgenden Schwellenwerte der Lärmaktionsplanung zu:

- 1. Stufe: 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts
Bei Überschreitung dieser Werte sollen prioritär und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden.
- 2. Stufe: 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts
Diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärmminierungsplanung.

Die gegenseitige Abschirmung der Gebäude gegen Verkehrslärm spielt im Plangebiet keine entscheidende Rolle. Die Hochhäuser sind jeweils praktisch an allen Fassaden dem Verkehrslärm und jeweils einseitig direkt dem Gewerbelärm durch die Station ausgesetzt. Der Vollausbau des Plangebiets, der den Berechnungen zugrunde lag, stellt aufgrund der Schallreflexionen zwischen gegenüber liegenden Gebäuden (z.B. an den der U-Bahn zugewandten Fassaden der Türme 2 und 3) den Worst-Case dar. Vorgaben für einen bestimmten Bauablauf in Form von bedingten Festsetzungen im Bebauungsplan sind hier somit nicht erforderlich.

Um die Auswirkungen des zusätzlichen Schienenverkehrslärms der S 21 auf die Höhe der Verkehrslärmpegel vor den Fassaden der geplanten Gebäude der Urbanen Mitte aufzuzeigen, wurden die Pegeldifferenzen PPF 2 (mit S 21) minus PPF 1 (ohne S 21) ermittelt. Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass die geplante S 21 vor einigen Fassaden der geplanten Gebäude erhebliche Zunahmen der Beurteilungspegel verursacht. Nachts ist der durch die S 21 verursachte Pegelanstieg stärker ausgeprägt als tags. Dieser beträgt vor Teilflächen der Westfassade des Turms 4, der Nordfassade des Turms 1 sowie der zum offenen geplanten S-Bahnhof ausgerichteten Fassaden der Türme 1, 2, 3 und 4 zum Teil 10 dB(A) und mehr.

Im der schalltechnischen Untersuchung wurde auch der Prognoseplanfall PPF 3 mit baulich geschlossenem S-Bahnhof der S 21 untersucht. Im Vergleich zum Planfall PPF 2 mit offenem Bahnhof treten an den zum offenen geplanten S-Bahnhof ausgerichteten Fassaden der Türme 1, 2, 3 und 4 örtlich um mehr als 10 dB(A) geringere Beurteilungspegel auf. Dies wirkt sich erheblich auf die baulichen Anforderungen zum Schutz gegen Außenlärm für die betroffenen Fassaden aus. Im Ergebnis der Untersuchung zum PPF 3 wird daher empfohlen, den Bahnhof für die S 21 in geschlossener Bauweise zu errichten.

Als ein Fazit der schalltechnischen Untersuchungen wird festgestellt, dass im Plangebiet ohne zusätzliche Festsetzungen zum Lärmschutz keine gesunden Wohn- und Arbeitsver-

hältnisse gegeben sind. Im Gutachten werden entsprechende Festsetzungsempfehlungen gegeben (s. AIII.3.12.6 Empfehlungen für Festsetzungen zum Lärmschutz).

3.12.2 Untersuchung gemäß 16. BImSchV zum planermöglichten Straßenneubau

Die Verkehrslärmuntersuchung gemäß der 16. BImSchV zum Neubau der Verlängerung der Trebbiner Straße kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte an allen maßgeblichen Punkten weit unterschritten werden. Ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach ergibt sich durch den Straßenneubau nicht.

3.12.3 Gewerbelärm

Bezüglich der vorhandenen gewerblichen Betriebe und Anlagen im Untersuchungsraum und der im Plangebiet zu erwartenden Schallimmissionen werden im Gutachten folgende Schlussfolgerungen getroffen:

3.12.3.1 Innerhalb des Plangebiets mögliche Betriebe und Anlagen

Die Prognose und Beurteilung der Auswirkungen der im Plangebiet selbst möglichen gewerblichen Nutzungen ist infolge des Fehlens einer hinreichend genauen Planung nur bedingt möglich. Die Lösung der durch diese gewerblichen Nutzungen möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte muss daher weitgehend in die entsprechenden Baugenehmigungsverfahren verlagert werden und wird dort auch als lösbar eingeschätzt. Die von stationären Anlagen der Haustechnik oder ihren Komponenten (RLT-Anlagen, Kälteanlagen etc.) bzw. über Fenster, Türen, Außenwände, Dach und Lüftungsöffnungen einer Haustechnik-Zentrale abgestrahlten Geräusche müssen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an jeweils maßgeblichen Immissionsorten unter Berücksichtigung der Geräuschanteile von anderen Anlagen einhalten. Dies gilt für Immissionsorte innerhalb und außerhalb des Plangebiets.

Aufgrund der relativ hohen Geräuschvorbelastung an den Immissionsorten außerhalb des Plangebiets wird vorsorglich folgende Empfehlung für das Baugenehmigungsverfahren gegeben:

Damit die Anforderungen der TA Lärm bei Vollausbau des Plangebiets erfüllt werden können, sollten in jedem Kerngebiet nur solche Anlagen zugelassen werden, deren Gesamtbeurteilungspegel am jeweils maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 10 dB(A) unterschreitet. Eine detaillierte Regelung ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht möglich, da die genaue Anlagenplanung noch nicht vorliegt. Eine Abschichtung in das Baugenehmigungsverfahren ist jedoch zulässig, da die entsprechende Begrenzung der durch die Anlagen der Haustechnik verursachten Geräuschimmissionen bei Einhaltung des Standes der Technik erfüllbar ist.

3.12.3.2 An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen

Die Betrachtungen zu den Geräuschen des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen im Umfeld des Plangebiets gemäß Nr. 7.4 der TA Lärm sind formal erst im Rahmen der Genehmigungsverfahren zu einzelnen Anlagen durchzuführen, die im Plangebiet errichtet und betrieben werden. Der vorgenommene Vergleich "Vorher-Nachher" bezieht sich somit streng genommen auf jede einzelne Anlage und stellt eine Abschätzung zur sicheren Seite dar.

Der hier durchgeführte Vergleich der Beurteilungspegel der Geräusche des gesamten prognostizierten An- und Abfahrtverkehrs des Vorhabens auf öffentlichen Verkehrsflächen im Umfeld des Plangebiets hat gezeigt, dass die Differenz der Beurteilungspegel (Prognoseplanfall minus Prognosenullfall) maximal 1,3 dB(A) beträgt (am IO 4 - Luckenwalder Straße 11). Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind zwar an einigen der untersuchten Immissionsorte bereits im Bestand überschritten. Die erste der kumulativ geltenden Bedingun-

gen gemäß Nr. 7.4 der TA Lärm - Erhöhung des Beurteilungspegels der Verkehrsgläusche um mindestens 3 dB(A) - ist jedoch nicht erfüllt. Somit ist im Ergebnis der Untersuchung festzustellen, dass die durch alle planermöglichten Gewerbenutzungen im Plangebiet zusammen verursachte Zunahme des Verkehrs auf den umliegenden Straßen keine Maßnahmen gemäß Nr. 7.4 der TA Lärm erfordert.

3.12.3.3 Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin

Die Geräuschimmissionen an den Fassaden der planermöglichten Gebäude im Plangebiet durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin wurden detailliert auf der Grundlage des genehmigten Zustands ermittelt und beurteilt. Im Ergebnis der Untersuchung ist festzustellen, dass es bei einigen Szenarien des Veranstaltungsbetriebs zu Überschreitungen des Immissionsrichtwerts (IRW) nachts für Kerngebiete der TA Lärm von 45 dB(A) um maximal 10 dB(A) an den zur STATION Berlin ausgerichteten Fassaden der Türme 3, 4 und 5 kommen kann. Tagsüber wird der gemäß TA Lärm zulässige IRW von 60 dB(A) nicht überschritten.

Im Gutachten wird empfohlen, nachts im Kerngebiet allgemein zulässige Nutzungen mit einem Schutzanspruch für den Nachtschlaf wie Übernachtungsräume von Beherbergungsstätten oder Wohnungen für einen eingeschränkten Personenkreis gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO an den betreffenden o.g. Fassaden auszuschließen oder entsprechende bauliche Schallschutzmaßnahmen festzusetzen.

Für Büro- und Unterrichtsräume gilt im Vergleich zur Tagzeit nachts kein erhöhter Schutzanspruch. Da der IRW tags durch die Veranstaltungsgeräusche nicht überschritten wird, wären für diese Raumarten somit keine über den baulichen Schallschutz der Außenbauteile, der in erster Linie durch den Verkehrslärm bestimmt wird, hinausgehenden Maßnahmen erforderlich. Der Entwicklungsträger stimmt zu, dass jedoch für die Büroräume, zum Schutz gegen den Lärm des Veranstaltungsbetriebs der STATION Berlin, vorsorglich dieselben Schallschutzmaßnahmen festgesetzt werden wie für die Raumarten mit Schutzanspruch für den Nachtschlaf.

3.12.3.4 Tieffrequenter Schall

Im Gutachten wird darauf hingewiesen, dass entsprechend den vorliegenden Erkenntnissen insbesondere bei Veranstaltungen mit bassbetonter Musik in der Halle 1 der STATION Berlin über deren Dachfläche tieffrequenter Schall abgestrahlt wird. Eine schalltechnische Ertüchtigung dieser Dachfläche gehörte nicht zu den gemäß Nebenbestimmung zur Baugenehmigung erforderlichen Maßnahmen. Die tieffrequenten Schallemissionen erfordern ggf. für nächstgelegene schutzbedürftige Räume der zukünftig benachbarten Türme 4 und 5 der Urbanen Mitte Berlin entsprechende bauliche Schutzmaßnahmen. Da sich diese tieffrequenten Geräusche nicht hinreichend genau prognostizieren lassen, sollte im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens für das Bauvorhaben Urbane Mitte (messtechnisch) geprüft werden, in welchem Maße über die Dachfläche der Halle 1 tatsächlich tieffrequenter Schall emittiert wird.

Auf der Grundlage einer solchen Untersuchung müssen - falls erforderlich - entweder Maßnahmen an der Schallquelle oder an den Außenbauteilen von schutzbedürftigen Räumen der geplanten Gebäude getroffen werden. Der Umfang dieser Maßnahmen hängt unter anderem von der Art der Raumnutzung - Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten oder Büroräume und Ähnliche - ab. Sie sind durch einen erfahrenen Bauakustiker festzulegen.

Als mögliche Maßnahmen an der Schallquelle kämen zum Beispiel infrage:

- Verminderung des Innenpegels insbesondere in den tiefen Frequenzen bis 90 Hz in der Halle 1 durch Einbau eines Pegelbegrenzers

- bauliche Ertüchtigung des Daches der Halle 1 der STATION Berlin (z.B. Beschwerung des Daches unter Berücksichtigung der Tragfähigkeit und ggf. der Anforderungen des Denkmalschutzes)

Voraussetzung für die Umsetzung der genannten Maßnahmen ist die Zustimmung der Betreiber der STATION Berlin und eine entsprechende vertragliche Vereinbarung zwischen der STATION Berlin und dem Entwicklungsträger für die Urbane Mitte Berlin.

Als bauliche Maßnahmen an den geplanten Gebäuden kommen zum Beispiel in Betracht:

- Außenwände mit hoher flächenbezogener Masse; Vermeidung kritischer Resonanzfrequenzen im tieffrequenten Bereich, die durch die Wärmedämmung verursacht werden können
- Einbau von mehrschaligen Verglasungen mit schweren Scheiben (VSG) unterschiedlicher Glasstärke und möglichst hohem lichten Scheibenabstand (Kastenfensterkonstruktion)

3.12.3.5 Die übrigen vorhandenen gewerblichen Nutzungen im Umfeld des Plangebiets

Die durch die übrigen vorhandenen gewerblichen Nutzungen im Umfeld des Plangebiets verursachten Geräuschimmissionen sind aufgrund der bestehenden und deutlich näher zu den Nutzungen gelegenen Wohngebäude, an denen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete eingehalten werden müssen, für schutzbedürftige Nutzungen der Urbanen Mitte nicht von Bedeutung.

3.12.4 Sport- und Freizeitlärm

Die vorhandenen Freizeitanlagen westlich des Plangebiets im "Park am Gleisdreieck" befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft des Bebauungsplangebietes VI-140h VE. Die dort errichteten Wohngebäude sind wie in einem allgemeinen Wohngebiet gelegen einzustufen. Es ist daher davon auszugehen, dass die Nutzung dieser Freizeitanlagen sowohl hinsichtlich der Nutzungszeiten als auch der Nutzungsintensität nur in einem solchen Umfang zulässig ist, dass die Immissionsrichtwerte der Freizeitlärm-Richtlinie eingehalten werden. Für die südlich des Plangebiets gelegenen Freizeitanlagen im Ostteil des Parks am Gleisdreieck wurden vor den Fassaden der Türme im südlichen Baufeld die Beurteilungspegel ermittelt. Es zeigte sich, dass vor der Südfassade des Turms 7 tags innerhalb der Ruhezeiten der entsprechende Immissionsrichtwert von 55 dB(A) um maximal ca. 6 dB(A) überschritten wird. Vor dem südlichen Teil der Westfassade des Turms 7 beträgt die Überschreitung noch ca. 3 dB(A). Außerhalb der Ruhezeiten tags wurde nur eine geringe IRW-Überschreitung festgestellt. Den Berechnungen wurden allerdings Worst-Case-Emissionsansätze zugrunde gelegt.

Die Immissionsbegrenzungen der Freizeitlärm-Richtlinie für Ruhezeiten orientieren sich vorwiegend an dem Schutzbedürfnis von Wohnnutzungen. Sofern in den geplanten Gebäuden keine Wohnungen vorgesehen werden, sind nach Auffassung des Schallgutachters die Immissionsrichtwerte für Ruhezeiten nicht anzuwenden.

Die Ermittlung der Beurteilungspegel durch den Sportanlagenlärm der Beachvolleyballfelder hat zu dem Ergebnis geführt, dass die Immissionsrichtwerte der 18. BImSchV in allen Beurteilungszeiten eingehalten werden.

3.12.5 Lärmschutzmaßnahmen

3.12.5.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Nachfolgend werden prinzipielle Möglichkeiten für aktive Lärmschutzmaßnahmen diskutiert. Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg - wie z. B. Lärmschutzwände auf den Hochbahnviadukten der U1 und U1 - kommt aus verschiedenen Gründen nicht in Betracht. Gegen solche Maßnahmen sprechen:

- Die Hochbahnviadukte sind denkmalgeschützt. Der Bau von Lärmschutzwänden wäre außerdem aus statischen Gründen nicht zu realisieren.
- Lärmschutzwände würden bestenfalls in den unteren Geschossen der geplanten Gebäude eine nennenswerte Pegelverringerung bewirken. In den höheren Geschossen der Türme wäre diese Maßnahme wirkungslos.

Die Straßen mit größerem Verkehrsaufkommen befinden sich außerhalb des Plangebiets und tragen nur geringfügig zum Gesamtverkehrslärmpegel bei, der durch den Schienenverkehrslärm dominiert wird. Lärmschutzmaßnahmen an den Straßen kommen daher in Bezug auf das Plangebiet nicht in Betracht.

3.12.5.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Festsetzungen zu passiven Lärmschutzmaßnahmen sind notwendig, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zumindest im Innenbereich von schutzbedürftigen Räumen - in den Kerngebieten Büroräume u.ä., Unterrichtsräume u.ä., Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten etc. - zu sichern. Dabei kommen im vorliegenden Fall Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen in Frage.

3.12.5.3 Regelungen zum Schutz vor Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm

Festsetzungen zum Schutz vor zu hohem Gewerbe-, Sport- oder Freizeitlärm (d.h. bei Überschreitung der jeweils zutreffenden Immissionsrichtwerte) kommen im Plangebiet in Teilbereichen in Betracht. Infrage kommen folgende Maßnahmen:

- Festsetzung zur Ausführung der Fenster in Festverglasung und/oder zur Zulässigkeit von Fenstern ausschließlich nicht schutzbedürftiger Räume (z.B. Bad, Flur, Abstellraum) in den von potenziellen Immissionsrichtwert-Überschreitungen betroffenen Fassadenabschnitten und damit Wegfall maßgeblicher Immissionsorte.
- Festsetzung eines geschlossenen (nicht offenbaren) Laubengangs, so dass sich der maßgebliche Immissionsort innerhalb des Laubengangs befindet und durch dessen schallabschirmende Wirkung eine Einhaltung der Immissionsrichtwerte an allen potenziell maßgeblichen Immissionsorten gewährleistet wird oder Maßnahmen gleicher Wirkung (z.B. Prallscheiben oder Vorhangfassaden mit jeweils mehr als 0,5 m Abstand zu den Fenstern von Aufenthaltsräumen oder schallschutzoptimierte Loggia mit teilweise geschosshohen Elementen auf der Brüstung etc.), bei denen ein vergleichbares Funktionsprinzip wie beim Laubengang zum Tragen kommt. Unabhängig vom Nutzerverhalten wird damit abgesichert, dass die schallabschirmende Wirkung der Maßnahme ausreicht, um die entsprechenden Immissionsrichtwerte am maßgeblichen Immissionsort (der sich zwischen dem Fenster des Aufenthaltsraumes und der "Maßnahme" befindet) einzuhalten.
- Da die Überschreitung des Immissionsrichtwertes der TA Lärm im vorliegenden Fall nur den Nachtzeitraum betrifft, kommt als technische Lösung auch ein System infrage, das die Fenster an den betroffenen Fassaden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr automatisch schließt.

3.12.6 Empfehlungen für Festsetzungen zum Lärmschutz

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung werden textliche Festsetzungen zum Lärmschutz empfohlen.

Der in den Festsetzungen verwendete Begriff "Aufenthaltsraum" ist in der DIN 4109 definiert und wird als Synonym für "Schutzbedürftiger Raum" verwendet.

Folgende städtebauliche Gründe sprechen allgemein und speziell im vorliegenden Fall für die Hinnahme einer Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte:

1. Der Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchG würde im vorliegenden Fall die räumliche Trennung von den an das Plangebiet unmittelbar angrenzenden Schienenwegen verlangen. Wie die Berechnungsergebnisse verdeutlichen, ist dies durch Abrücken von den Schienenwegen nicht möglich, da die als Maßstab dienenden schalltechnischen Orientierungswerte für Verkehrslärm (OW) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für Kerngebiete vor den schienenzugewandten Fassaden im Plangebiet prinzipiell nicht eingehalten werden können.
2. Eine Durchbrechung des Trennungsgebotes im Sinne des § 50 BImSchG erscheint vorliegend angesichts der überwiegend geplanten gering empfindlichen Nutzungen auch aus folgenden Gründen vertretbar:
 - sparsamer Umgang mit Grund und Boden (Nachverdichtung, Maßnahmen zur Innenentwicklung, s. auch §1a Abs. 2 BauGB)
 - Nutzung vorhandener Infrastruktur
 - Gebot kostensparenden Bauens
 - Sicherstellung gesunder Wohn- und vor allem Arbeitsverhältnisse durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen (s. textliche Festsetzungen zum Lärmschutz)

Im Bebauungsplan sollen Festsetzungen getroffen werden, um die erforderliche Luftschalldämmung der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen an Fassaden mit hohen Beurteilungspegeln des Verkehrslärms zu gewährleisten.

Mit dem Rundschreiben 02/2016 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurde eine neue Festsetzungsmöglichkeit zum passiven Schallschutz eingeführt. Dieser liegt das auf der Anlage zur 24. BImSchV beruhende Verfahren zur Ermittlung der erforderlichen resultierenden bewerteten Schalldämm-Maße der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen zum Schutz gegen Verkehrslärm zugrunde.

Textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen werden danach erforderlich, wenn außen vor

- a) Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätte ein Beurteilungspegel tags von 58 dB(A) und/oder nachts von 53 dB(A)
- b) Unterrichtsräumen u. ä. ein Beurteilungspegel tags von 58 dB(A) und/oder
- c) Büroräumen u. ä. ein Beurteilungspegel tags von 63 dB(A)

überschritten wird. Die Bedingung a) ist in den Kerngebieten im Plangebiet nahezu an allen Fassaden erfüllt. Lediglich an der Südostfassade des Turms 6 und an der Ostfassade des Turms 7 kann auf die Festsetzung zum baulichen Schallschutz verzichtet werden.

Eine Verortung der textlichen Festsetzung zum baulichen Schallschutz ist nicht erforderlich. Unter Zugrundelegung der vorgeschlagenen Festsetzung kann beim Schallschutznachweis

immer der zum Zeitpunkt der Bauantragsstellung vorgefundene Zustand im Plangebiet berücksichtigt werden.

3.12.6.1 Textliche Festsetzungen zum Lärmschutz

In der schalltechnischen Untersuchung werden folgende Schallschutzfestsetzungen empfohlen:

Festsetzung zum Ausschluss von Wohnungen in den Kerngebieten

In den Kerngebieten MK 1, MK 2, MK 3, MK 4, MK 5, MK 6 und MK 7 sind Aufenthaltsräume von Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO mit einer Ausrichtung zu folgenden Fassaden nur ausnahmsweise zulässig:

MK 1: Nord-, Ost- und Südfassade

MK 2: Ost- und Südfassade sowie Westfassade bis zum 7. Vollgeschoss

MK 3: alle Fassaden

MK 4: alle Fassaden

MK 5: alle Fassaden

MK 6: Südwest-, Nordwest- und Nordostfassade

MK 7: Süd-, West- und Nordfassade

Festsetzung zum baulichen Schallschutz gemäß Rundschreiben 02/2016 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen in den Kerngebieten MK1 bis MK 7 und MK 9 die Außenbauteile der aufgeführten Raumarten erforderliche resultierende bewertete Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,res}$) aufweisen, die gewährleisten, dass ein Beurteilungspegel innen von

- *35 dB(A) tags und von 30 dB(A) nachts in Übernachtungsräumen von Beherbergungsstätten sowie in Aufenthaltsräumen von Wohnungen,*
- *35 dB(A) tags in Unterrichtsräumen und ähnlichen Räumen,*
- *40 dB(A) tags in Büroräumen und ähnlichen Räumen*

nicht überschritten wird.

Die Bestimmung der erf. $R'_{w,res}$ erfolgt für jeden Aufenthaltsraum gemäß der Anlage der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 24. Februar 1997 (24. BImSchV). Für den Korrektursummanden D ist abweichend von der Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV für Räume der Zeilen 2, 3 und 4 jeweils ein um 5 dB geringerer Wert einzusetzen. Die Beurteilungspegel außen für den Tag $L_{r,T}$ und für die Nacht $L_{r,N}$ sind für Straßen gemäß § 3 der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 in der Fassung vom 18. Dezember 2014) und für Schienenwege gemäß § 4 der 16. BImSchV zu berechnen.

Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen zum Schutz vor dem Gewerbelärm durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin:

Zum Schutz vor Lärm sind in den Kerngebieten MK 3, MK 4 und MK 5 in den Gebäuden jeweils ab dem 2. Vollgeschoss alle nach Osten ausgerichteten Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen, Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten sowie Büroräumen und Ähnlichem in Festverglasung auszuführen. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.

Neben baulichen Maßnahmen gleicher Wirkung kommen für Büroräume und Ähnlichen grundsätzlich auch organisatorische Maßnahmen infrage, wie z.B. der Ausschluss der Nutzung nachts, der in die Betriebsbeschreibung zur Baugenehmigung festgelegt wird.

Es wurde schon dargestellt, dass in den schutzbedürftigen Räumen ggf. Maßnahmen zum Schutz vor tieffrequenten Geräuschen, die durch Veranstaltungen der "Station Berlin" verursacht werden können, erforderlich werden. Im Baugenehmigungsverfahren ist auf der Grundlage der detaillierteren Genehmigungsplanung eine bauliche Lösung zum Schutz gegen tieffrequente Geräuschanteile grundsätzlich möglich. Dort findet auch eine entsprechende Prüfung statt.

Entsprechend der Empfehlungen des Gutachtens sollen folgende textliche Festsetzungen zum Schallschutz getroffen werden:

Textliche Festsetzung 1.9:

In den Kerngebieten MK 3, MK 4 und MK 5 sind Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.10:

In den Kerngebieten MK 1, MK 2, MK 6 und MK 7 sind Aufenthaltsräume von Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO mit einer Ausrichtung zu folgenden Fassaden nur ausnahmsweise zulässig:

MK 1: Fassaden 1j-1k, 1o-1l, 1l-1a 1a-1m, 1l-1m, 1m-1b, 1m-1n

MK 2: Fassaden 1b-2c, 2i-2j, 1p-2d, 2c-2d, 2d-2f, 2j-2k

MK 6: Fassaden 6g-6a im 1. bis 2. Vollgeschoss,

6h-6a im 3. bis 15. Vollgeschoss,

6i-6f, 6f-6g, 6g-6h

MK 7: Fassaden 7e-7b, 7c-7d, 7d-7e

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 bis 9 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.11:

Im Kerngebiet MK 2 sind Aufenthaltsräume von Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO mit einer Ausrichtung zur Fassade 2f-1i im 1. bis 5. Vollgeschoss und mit einer Ausrichtung zur Fassade 2k-2l im 6. bis 7. Vollgeschoss nur ausnahmsweise zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 bis 9 BauNVO

Textliche Festsetzung 8.3:

Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen in den Kerngebieten MK1 bis MK 7 und MK 9 die Außenbauteile der aufgeführten Raumarten erforderliche resultierende bewertete Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,res}$) aufweisen, die gewährleisten, dass ein Beurteilungspegel innen von

- *35 dB(A) tags und von 30 dB(A) nachts in Übernachtungsräumen von Beherbergungsstätten sowie in Aufenthaltsräumen von Wohnungen,*

- 35 dB(A) tags in Unterrichtsräumen und ähnlichen Räumen,
 - 40 dB(A) tags in Büroräumen und ähnlichen Räumen
- nicht überschritten wird.

Die Bestimmung der erf. $R'_{w, res}$ erfolgt für jeden Aufenthaltsraum gemäß der Anlage der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 24. Februar 1997 (24. BImSchV). Für den Korrektursummanden D ist abweichend von der Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV für Räume der Zeilen 2, 3 und 4 jeweils ein um 5 dB geringerer Wert einzusetzen. Die Beurteilungspegel außen für den Tag $L_{r,T}$ und für die Nacht $L_{r,N}$ sind für Straßen gemäß § 3 der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 in der Fassung vom 18. Dezember 2014) und für Schienenwege gemäß § 4 der 16. BImSchV zu berechnen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

Textliche Festsetzung 8.4:

Zum Schutz vor Gewerbelärm sind in den Kerngebieten MK 3, MK 4 und MK 5 alle nach Osten ausgerichteten Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten sowie alle nach Osten ausgerichteten Büroräume in Festverglasung auszuführen. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

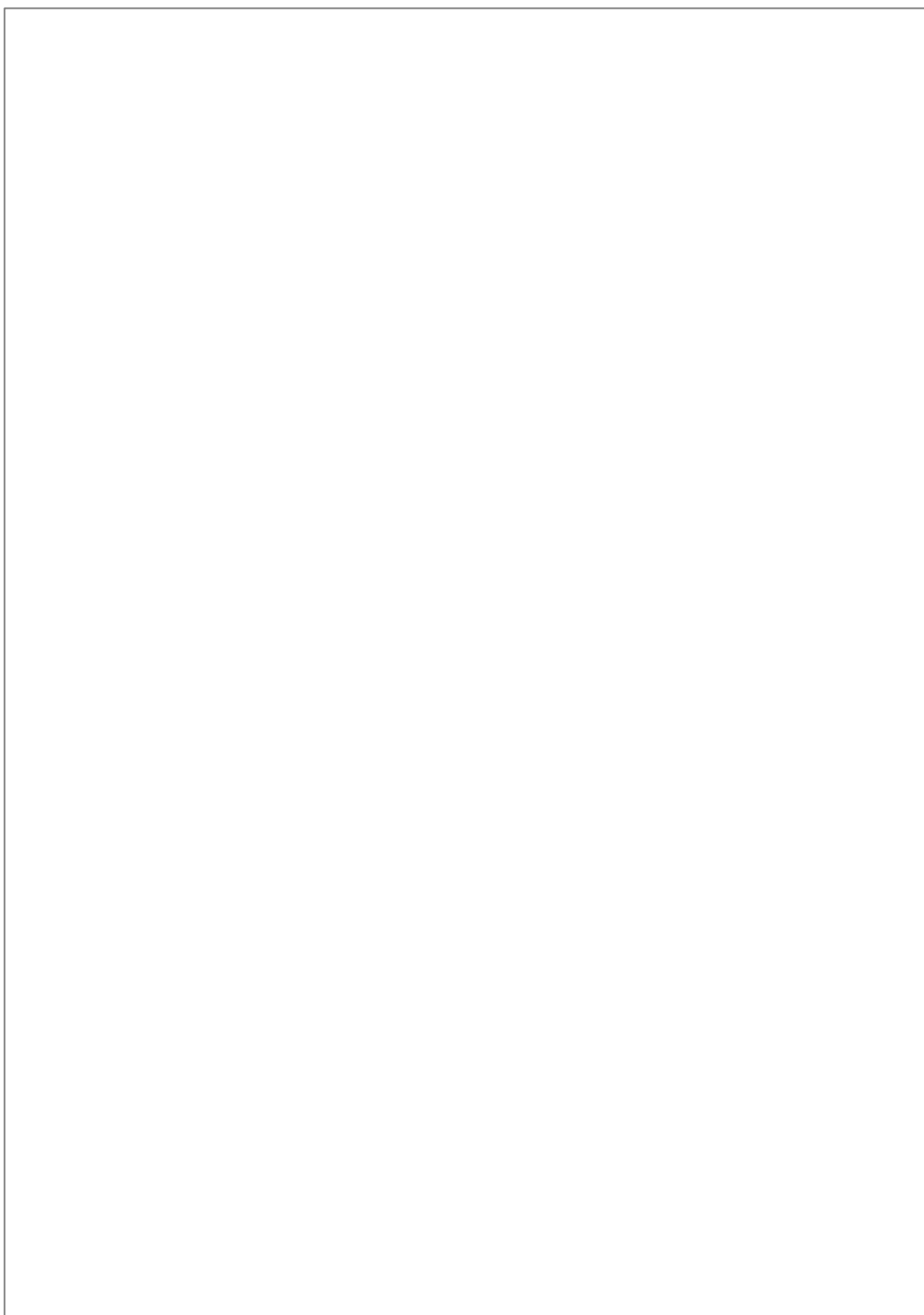


Abbildung 24: Ausschluss von Wohnungen, TF 1.9 bis 1.11

3.13 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Erschütterungsschutz (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung hat die Deutsche Bahn eine schwingungstechnische Untersuchung gefordert. Dieser Forderung wurde nachgekommen und zur Prognose der Schwingungs- und Sekundärluftschallimmissionen eine messtechnische und rechnerische Untersuchung durchgeführt.⁹

3.13.1 Schwingungstechnische Untersuchung

Das Plangebiet wird von den in Hochlage verlaufenden Schienenverkehrswegen der U-Bahnlinien U1 und U2 durchkreuzt. Westlich des Baufeldes verlaufen die Fernbahngleise bzw. weiter nördlich der Fernbahntunnel der Deutschen Bahn in Nord-Süd-Richtung. Weiterhin befinden sich im südlichen Bereich die S-Bahntunnel der Linien S 1, S 2 und S 25. Als zusätzlicher Schienenverkehrsweg ist die Trasse der S 21 über das Gelände in Nord-Süd-Richtung geplant (s. Abbildung 25).

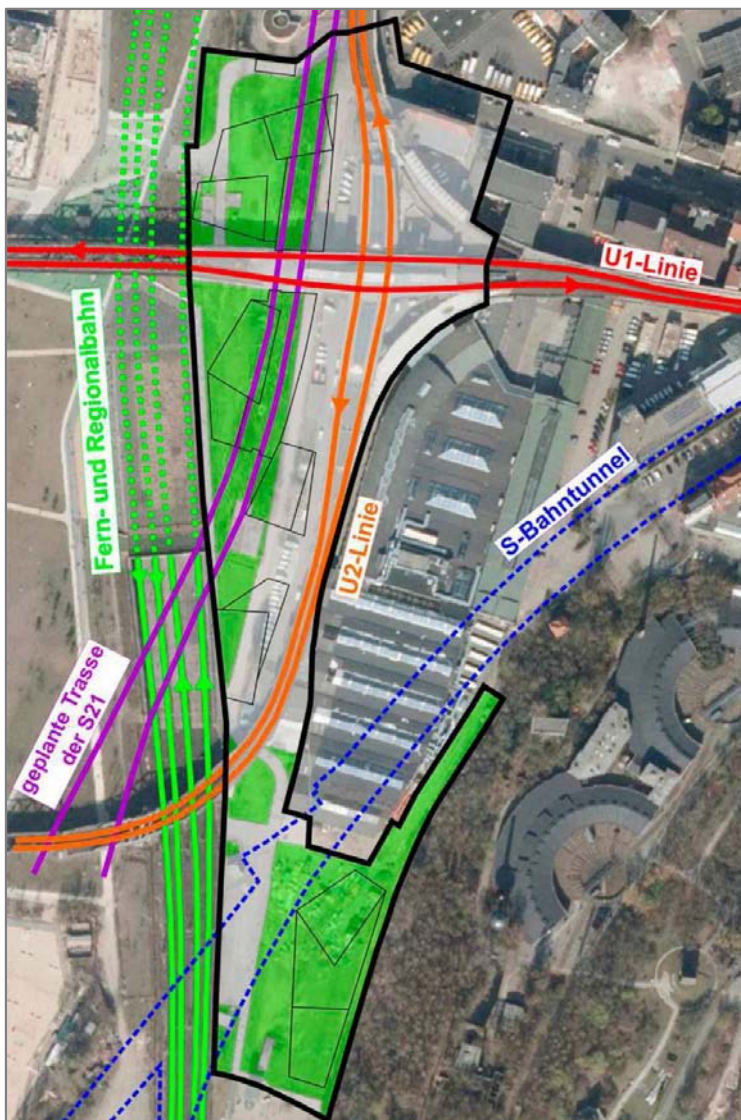


Abbildung 25: Übersicht des Geländes und der umliegenden Bahnanlagen, Quelle: Prognose der Schwingungs- und Sekundärluftschallimmissionen

⁹ Prognose der Schwingungs- und Sekundärluftschallimmissionen, GuD GEOTECHNIK und DYNAMIK CONSULT GmbH, Stand 08.02.2017

Ausgehend von Messungen im Baugrund wurde untersucht, welche Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen sich aus dem ober- und unterirdischen Bahnverkehr für die geplanten Gebäude ergeben können.

Aus vor Ort, im Baugrund, bei Bahnvorbeifahrten gemessenen Schwinggeschwindigkeiten wurden Schwingschnelle-Spektren der Anregung ermittelt. Zur Berechnung der Schwingungsübertragung auf die Geschossdecken der geplanten Neubauten wurden frequenzabhängige Übertragungsfunktionen nach den Empfehlungen der Deutschen Bahn AG für die Erschütterungsprognose an Gleisstrecken angesetzt. Im Ergebnis dieser Untersuchungen liegen Prognosedaten für KB-Werte auf Geschossdeckenfeldern (Beton- bzw. Stahlbetondecken) und für Pegel des sekundären Luftschalls im Rauminneren vor. Die KB-Werte wurden auf Basis der Anhaltswerte der DIN 4150-2 ("Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden") bewertet. Für die Beurteilung der sekundären Luftschallpegel wurden Grenzwerte aus der TA-Lärm, der VDI 2719 und der 24. BImSchV abgeleitet.

3.13.1.1 Ergebnisse Erschütterungsmissionen

Hinsichtlich des U-Bahnverkehrs werden die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für "Wohnungen und vergleichbar genutzte Räume" in Kerngebieten bis auf einen Bereich, in ca. 4 m Abstand zum Viadukt der U1-Linie, eingehalten. Es ist jedoch zu beachten, dass für Messpunkte bis in 22 m Abstand zu den U-Bahnviadukten KB_{Fmax} -Werte grösser 0,30 prognostiziert wurden, welche als deutlich spürbar und störend zu bewerten sind.

Infolge des Regional- und Fernbahnverkehrs wurden Überschreitungen der Normanhaltswerte für die Tag- bzw. Nachtzeit für Abstände zwischen 9 m bzw. 12 m zur Bahnstrecke prognostiziert. Bei Regionalbahnfahrten ergaben sich aus den Registrierungen in ca. 12 m Abstand zu dem Bahntunnel KB_{Fmax} -Werte bis zu 0,49.

Demgegenüber wurden aus dem S-Bahnverkehr – mit Ausnahme für Bereiche direkt über dem Tunnelbauwerk – geringe, nach der Norm zulässige Erschütterungsmissionen prognostiziert. Da die Schwingungsmessungen an der Oberfläche des Geländes prognostiziert wurden, gilt diese Aussage vor allem für geplante Gebäude mit bis zu einem Untergeschoss. Falls dort Gebäude mit zwei oder mehr Untergeschossen errichtet werden, sind aufgrund der geringeren Entfernung zwischen der Gebäudegründung und der Tunnelsohle höhere Immissionen in diesen Gebäuden zu erwarten.

3.13.1.2 Ergebnisse Sekundärluftschallimmissionen

Aus dem U-Bahnverkehr ergeben sich lediglich für Abstände bis zu 4 m zu den U-Bahnviadukten Prognosepegel des Sekundärluftschalls, welche die empfohlenen Grenzwerte für die Tag- und Nachtzeit überschreiten.

Hinsichtlich der Sekundärluftschallimmissionen aus dem Fern- und Regionalbahnverkehr wurden demgegenüber Überschreitungen der empfohlenen Grenzwerte für die Tag- bzw. Nachtzeit für Entfernungen bis zu 44 m bzw. 47 m zur Bahntrasse prognostiziert. Für Abstände < 12 m zur Bahnstrecke ergeben sich aus den Prognoseberechnungen Maximalpegel bis $L_{pA,max} = 61,5$ dB(A) und mittlere Maximalpegel bis $L_{pA,max} = 53,6$ dB(A), die sowohl für eine Wohn- als auch für eine Büronutzung als deutlich zu hoch zu beurteilen sind. Wobei im Plangebiet keine Wohnnutzung vorgesehen ist.

Aus den Registrierungen von S-Bahn-Überfahrten bis zu einem Abstand von 12 m zum Tunnelbauwerk wurden Sekundärluftschallpegel prognostiziert, die ebenfalls oberhalb der empfohlenen Grenzwerte für die Tag- und Nachtzeit liegen.

3.13.1.3 Gutachterliche Empfehlung

Aus gutachterlicher Sicht wird auf Grundlage der Prognoseergebnisse empfohlen, Maßnahmen zur Reduktion der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr für die Neubauten in den Kerngebieten MK 1 - MK 7 zu treffen. Es muss damit gerechnet werden, dass störende Sekundärluftschallimmissionen aus dem Fern- und Regionalbahnverkehr auftreten können. Aus dem U-Bahn- und S-Bahnverkehr sind hohe, unzulässige Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen für die nahe an den Bahnanlagen gelegenen Gebäude zu erwarten. Maßnahmen zur Reduktion der Sekundärluftschallimmissionen werden somit für alle geplanten Gebäude im Plangebiet erforderlich. Es wird empfohlen, eine entsprechende Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen.

Aufgrund dieser gutachterlichen Empfehlung soll folgende textliche Festsetzung getroffen werden:

Textliche Festsetzung 8.5:

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang der Fernbahn, S-Bahn oder U-Bahn schwingungstechnisch abgekoppelt von den bestehenden und geplanten planfestgestellten Anlagen der Fernbahn, S-Bahn oder U-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

3.13.1.4 Mögliche Maßnahmen

Eine wirkungsvolle Schwingungsentkopplung erfolgt i.d.R. mittels elastischer Elemente und vermindert die Erschütterungseinträge im Bereich der Empfänger, d.h. der Gebäude. Eine oft umgesetzte Variante stellt hierbei die flächige Lagerung unterhalb der Fundamente auf Elastomermatten dar. Die Elastomermatten werden auf einer verstärkten Sauberkeitsschicht oder einer Impedanzplatte entsprechend den lokal vorhandenen statischen Bodenpressungen verlegt. Bei der Realisierung der elastischen Lagerung im Fundamentbereich ist darüber hinaus eine seitliche Entkopplung der Kellerwände vom angrenzenden Erdreich bzw. vom Baugrubenverbau erforderlich. Die Materialparameter (Steifigkeit und Dämpfung) bestimmen die Dämmwirkung der Maßnahmen. Alternativ kommen auch diskrete Einzellager, wie Stahlfederelemente oder Elastomerstreifen innerhalb der Gebäude, infrage. Auf Grundlage der Voruntersuchungsergebnisse sollten die Dämmmaßnahmen Schwingungsanteile im Frequenzbereich von 40-120 Hz um ca. 20 dB für die verkehrsanlagennahen Gebäude reduzieren.

Maßnahmen zur Reduktion der tieffrequenten Deckenschwingungen im Bereich $f < 40$ Hz sind im Einzelfall zu prüfen. Gegebenenfalls können erkannte Resonanzprobleme, die zu hohen Deckenschwingungen führen, durch eine aus dynamischer Sicht abgestimmte konstruktive Auslegung des Tragwerkes, z.B. Versteifung einzelner Geschossebenen, reduziert werden. Durch den Innenausbau eventuell hervorgerufene Resonanzeffekte sind ebenfalls zu berücksichtigen, insbesondere bei der Auslegung der Fußbodenaufbauten (schwimmende Estrie bzw. Hohlraumboden).

Für die Dimensionierung von Dämmmaßnahmen sind schwingungstechnische Untersuchungen unter Berücksichtigung der tatsächlich geplanten Tragwerkskonstruktion und mit Hilfe strukturdynamischer Berechnungen erforderlich. Auf diese Weise können Maßnahmen zur Immissionsminderung rechnerisch untersucht und auch hinsichtlich der resultierenden Kosten optimierte Varianten erarbeitet werden.

Die konkreten Maßnahmen werden Bestandteil des Baugenehmigungsverfahrens.

3.14 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)

3.14.1 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7)

Die nicht überbauten Flächen im Neubaubereich sollen als zusammenhängender Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Der Raum soll einen urbanen Charakter erhalten als Funktionsergänzung und Gegenstück zum benachbarten Park am Gleisdreieck. Im Rahmen der Gestaltung des Freiraums sollen auch ökologische Standards gesichert werden. Dazu sollen Baumpflanzungen und die Anlage von Pflanzflächen beitragen.

Unter Berücksichtigung der fast vollständigen Unterbauung des Grundstücks durch Tunnelanlagen der S-Bahn oder geplanten Tiefgaragen sind nur wenige Baumpflanzungen möglich. Zum (teilweisen) Ausgleich zu fällender Bäume wird das Anpflanzen von mindestens acht Laubbäumen festgesetzt.

Textliche Festsetzung 9.1:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind mindestens 8 Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm sind zu pflanzen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

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

In Ergänzung zu den Baumpflanzungen sollen 1.110 m² der Freiflächen mit Bodenschluss bepflanzt werden.

Textliche Festsetzung 9.2:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind mindestens 1.110 m² der nicht überbauten und nicht unterbauten Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

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

Aber auch 845 m² der Freiflächen, die unterbaut sind, sollen bepflanzt werden.

Textliche Festsetzung 9.3:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind mindestens 845 m² der nicht überbauten Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

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

Neben den Anpflanzungen in der Nullebene sollen auch Teile der Dachflächen auf den Sockelbauten und den Hochhäusern begrünt werden. Die Dachbegrünung ist neben der Gestaltungs- auch eine Ausgleichsmaßnahme für die umfangreiche Versiegelung. Da es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt (Dachterrassen, Urban Gardening, Windkraft- und Solaranlagen, im geringen Umfang technische Aufbauten), sollen je Kerngebiet 15 % der gesamten Dachflächen begrünt werden, wobei die Flächen für technische Einrichtungen und Terrassen bei der Festlegung des zu begrünenden Flächenanteils nicht berücksichtigt werden. Aufgrund des Fachplanungsvorbehalts gilt diese Festsetzung nicht für die Dachflächen der U- und S-Bahnhöfe.

Textliche Festsetzung 9.4:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen; dies gilt nicht für technische Einrichtungen und Terrassen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der bahnberechtigt gewidmeten U- und S-Bahnanlagen sowie der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.

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

3.14.2 U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Im Kerngebiet MK 8 werden keine Anpflanzfestsetzungen getroffen, da um das Bauwerk nur ein geringer Umgriff zum Kerngebiet gehört.

3.14.3 Bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a (MK 9)

Nicht nur die Dachflächen im Neubaubereich, auch die Dachfläche der baulichen Ergänzung an der Luckenwalder Straße 6a soll teilweise begrünt werden. Die Dachbegrünung ist - wie im Neubaubereich - neben der Gestaltungs- auch eine Ausgleichsmaßnahme für die Versiegelung. Es sollen 15 % der gesamten Dachflächen begrünt werden, wobei die Flächen für technische Einrichtungen und Terrassen bei der Festlegung des zu begrünenden Flächenanteils nicht berücksichtigt werden.

Textliche Festsetzung 9.4:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen; dies gilt nicht für technische Einrichtungen und Terrassen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der bahnberechtigt gewidmeten U- und S-Bahnanlagen sowie der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.

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

3.15 Gestaltungsfestsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)

In § 12 AGBauGB "Besondere Gestaltungsanforderungen" wird unter anderem geregelt, dass nach § 9 Abs. 4 BauGB im Bebauungsplan besondere Anforderungen an die äußere Gestaltung von baulichen Anlagen sowie von Werbeanlagen und Warenautomaten gestellt werden können; Werbeanlagen und Warenautomaten können auch beschränkt oder ausgeschlossen werden. Auf dieser Grundlage sollen im Bebauungsplan Gestaltungsfestsetzungen zu Dächern, Grundstückseinfriedungen und Werbeanlagen getroffen werden. Weitergehende Regelungen sollen als Gestaltungsgrundsätze im städtebaulichen Vertrag verankert werden.

3.15.1 Dächer

3.15.1.1 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7) und bauliche Ergänzung Luckenwalder Straße 6a (MK 9)

Grundlage für den Bebauungsplan ist der städtebauliche Entwurf von Ortnner & Ortnner Baukunst. Dieser Entwurf soll weitestgehend umgesetzt und gesichert werden.

Im Neubaubereich wird die äußere Gebäudekubatur über eine reine Baukörperfestsetzung gesichert. Die Gestaltung der Dächer, sowohl der Sockel als auch der Türme, soll über textliche Festsetzungen geregelt werden. Die insbesondere von Westen weithin sichtbare Skyline soll zu einem prägenden Merkmal der Urbanen Mitte werden.

Das städtebauliche Ziel für die Dächer der Sockel ist die Gestaltung als Flachdach. Damit werden auch die Grundlagen für die angedachten vielfältigen Nutzungen (Begehbarkeit und Aufenthalt, Dachterrasse, Gastronomie, Dachbegrünung, Urban Gardening) in dieser Ebene geschaffen. Die Dächer der Türme sollen als plane Flachdächer ohne Staffelgeschosse festgesetzt werden. Hier wird ein klarer architektonischer Abschluss gesucht. Neben einer Dachbegrünung sind lediglich Dachterrassen vorgesehen.

Für die geplante bauliche Ergänzung an der Luckenwalder Straße sollen die gleichen Gestaltungsprinzipien gelten wie für den westlichen Neubaubereich.

Die Gestaltung der Dächer von Nebenanlagen ist von diesen Festsetzungen ausgenommen, da für sie als untergeordnete Zweckbauten kein Regelungserfordernis gesehen wird.

Die Ziele für die Dachgestaltung werden in zwei textlichen Festsetzungen geregelt:

Textliche Festsetzung 10.1:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sind Dachflächen als Flachdächer auszubilden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.

Rechtsgrundlage: (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)

Textliche Festsetzung 10.2:

In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sind Staffelgeschosse nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB

3.15.2 Grundstückseinfriedungen

3.15.2.1 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7) und U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Bei der Gestaltung der Urbanen Mitte sind auch öffentliche Belange zu berücksichtigen. So hat das Quartier zum einen eine wichtige Scharnierfunktion zwischen dem West- und Ostpark, zum anderen liegen hier ein U- und ein S-Bahnhof mit den entsprechenden Zugängen. Es ist ein städtebauliches Ziel, die unbebauten Flächen im Plangebiet (bis auf MK 9) als offenen Stadtraum zu gestalten und weitgehend für die Allgemeinheit zugänglich zu machen.

Gerade nach einer möglichen Realteilung könnten einzelne Grundstücke durch Zäune abgegrenzt werden, was diesem städtebaulichen Ziel widersprechen würde. Daher sollen Grundstückseinfriedungen innerhalb des Quartiers (bis auf MK 9) ausgeschlossen werden. Eine Einfriedung zu Nachbargrundstücken außerhalb des Plangebiets ist bei Bedarf zulässig.

Textliche Festsetzung 10.3:

Zwischen den Kerngebieten MK 1 bis MK 8 sind Grundstückseinfriedungen nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB

3.15.3 Werbeanlagen

Im Hinblick auf eine Kerngebiets- und damit überwiegend gewerbliche Nutzung des Plangebiets gibt es auch einen Regelungsbedarf zu Werbeanlagen. Nachteilige Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des Quartiers und das weiträumigere Stadtbild sollen vermieden werden. Insbesondere mögliche Werbeanlagen auf den Dächern der Hochhäuser sind weit sichtbar und sollen daher zum Schutz des Stadtbildes angemessen gestaltet werden. Städtebau und Architektur stehen im Vordergrund, die Werbeanlagen sollen sich dem unterordnen und gestalterisch einfügen.

Folgende Gestaltungsanforderungen sollen festgesetzt werden:

- Die Festsetzungen gelten für Werbeanlagen auf den Dächern der Türme oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante.
- Die Werbeanlagen dürfen pro Gebäude maximal 10 m² (z.B. 2x5 m) groß sein.
- Sie dürfen keine Verbindung zur Fassade haben und müssen mindestens 1 m von der Gebäudekante zurücktreten.
- Die Werbeanlagen können beleuchtet werden. Zur Vermeidung von störenden Lichtimmissionen soll jedoch wechselndes, bewegtes oder laufendes Licht ausgeschlossen werden.

Weitergehende Regelungen zu Werbeanlagen sollen als Gestaltungsgrundsätze im städtebaulichen Vertrag verankert werden.

Textliche Festsetzung 10.4:

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Werbeanlagen oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante nur bis zu einer Fläche von 10 m² pro Gebäude zulässig. Die Werbeanlagen dürfen keine bauliche Verbindung zur Fassade haben. Sie müssen mindestens 1 m von der äußeren Gebäudekante zurücktreten. Wechselndes, bewegtes oder laufendes Licht für Werbeanlagen ist unzulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i. V. mit § 12 AGBauGB

3.16 Außerkrafttreten bisheriger Vorschriften

Für Teile des Plangebiets sind planungsrechtliche Festlegungen aus dem Baunutzungsplan vorhanden, die mit In-Kraft-Treten des Bebauungsplans VI-140ca aufgehoben weiter sollen. Es wird daher eine textliche Festsetzung getroffen, durch die alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften außer Kraft treten.

Mit dieser Regelung wird die Rechtseindeutigkeit der Festsetzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans klargestellt, da grundsätzlich der allgemeine Rechtssatz gilt, dass die spätere Norm die frühere verdrängt. Bei einer Unwirksamkeit der späteren Norm gelten die bisherigen Festsetzungen unverändert fort.

Textliche Festsetzung 11.1:

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

3.17 Nachrichtliche Übernahmen (gem. § 9 Abs. 6 BauGB)

Denkmäler nach Landesrecht sowie nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen werden in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

3.17.1 Denkmäler

Im Nordosten des Plangebietes liegt der U-Bahnhof Gleisdreieck (Hochbahnhof), der gemeinsam mit dem Umformerwerk unter Denkmalschutz steht. Die Gesamtanlage ist unter der Objekt-Nummer 09031096 in die Berliner Denkmalliste eingetragen, s. A I.2.7 Denkmalschutz.

Das Denkmal wird in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen und in der Planzeichnung als Gesamtanlage, die dem Denkmalschutz unterliegt, dargestellt.

3.17.2 Planfeststellung

Im Plangebiet liegen planfestgestellte Bahnflächen (Fernbahn und S-Bahn) sowie U-Bahnflächen, s. I.3.9 Fachplanung / Planfeststellungen.

Die Flächen unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt. Die Planungshoheit liegt nicht beim Bezirk, sondern bei den Planfeststellungsbehörden. Die zuständige Behörde für die Bahnflächen (Fernbahn und S-Bahn) ist das Eisenbahnbundesamt (EBA) und für die U-Bahnflächen SenUVK IV E.

Die planfestgestellten bzw. gewidmeten Bahnflächen werden in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen und in der Planzeichnung als Bahnanlage dargestellt.

3.17.2.1 Überlagerung planfestgestellter Bahnflächen

Im Neubaubereich befinden sich planfestgestellte Bahnflächen (z.B. unterirdische Betriebsräume: Regenpumpwerk und Stromversorgungsanlagen, Rettungswege), die mit Kerngebietsnutzungen überlagert werden sollen.

In folgenden Bereichen ist eine Überlagerung geplant, die nur mit einer verbindlichen Zustimmung der Deutschen Bahn und des EBA sowie ggf. mit einer Änderung der Planfeststellung zulässig werden. Die endgültige Entscheidung für das erforderliche Verfahren wird vom EBA getroffen.

MK 1	Teilweise Überbauung der Zu-/Abfahrt zum/vom Rettungsplatz Mitte -> Verlegung der Zu-/Abfahrt erforderlich	Zustimmung der DB und des EBA erforderlich Änderung der Planfeststellung
MK 2	Überbauung unterirdischer Betriebsräume der DB (Regenpumpwerk und Stromversorgungsanlagen)	Zustimmung der DB und des EBA erforderlich
MK 1-5	Überbauung der Zu-/Abfahrt zum/vom Rettungsplatz Süd -> Verlegung der Zu-/Abfahrt erforderlich	Zustimmung der DB und des EBA erforderlich Änderung der Planfeststellung
MK 1-5	Unter- und Überbauung der Hochbahntrasse und des Hochbahnhofes der S 21	Zustimmung der DB und des EBA erforderlich

In der Planzeichnung wird bei den Rettungswegen zwischen den bestehenden sowie den vorgeschlagenen noch abzustimmenden neuen Trassen unterschieden.

3.17.2.2 Überlagerung planfestgestellter U-Bahnflächen

Beim Bau 1912-13 der im Plangebiet verlaufenden U-Bahnstrecken gab es zwar das Verfahren der Planfeststellung noch nicht, trotzdem ist heute von einer faktischen Widmung der betriebsnotwendigen Flächen nach dem Preußischen Kleinbahngesetz auszugehen. Die rechtliche Wirkung entspricht einer Planfeststellung. Die Flächen werden in der Planzeichnung entsprechend als Nachrichtliche Übernahme mit der Bezeichnung Bahnanlage dargestellt. Eine Nutzung zu anderen Zwecken ist nicht zulässig bzw. Bedarf der Zustimmung durch die BVG und SenUVK IV E.

Der Entwicklungsträger möchte insbesondere die Flächen in den Viadukten in Zukunft selber nutzen, sofern der U-Bahnbetrieb dadurch nicht beeinträchtigt wird. Dazu wurden Abstimmungen mit der BVG geführt. Im Ergebnis sollen die nicht betriebsnotwendigen Flächen im Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck stufenweise leer gezogen werden. Nach derzeitiger Planung sollen spätestens bis zum 31.12.2021 die nicht benötigten Flächen geräumt sein. Das städtebauliche und Nutzungskonzept für das Bahnhofsbauwerk wurde durch die BVG in Bezug auf eine Verträglichkeit mit dem Bahnbetrieb geprüft. Grundsätzlich ist die BVG damit einverstanden, knüpft ihre Zustimmung aber an bestimmte Voraussetzungen (s. AI.3.9.5). Die erforderliche Abstimmung mit SenUVK IV E steht noch aus.

3.18 Städtebaulicher Vertrag (planergänzende Vereinbarungen)

Zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG soll ein städtebaulicher Vertrag über planergänzende Vereinbarungen abgeschlossen werden. Ein entsprechender Entwurf liegt vor und wird mit dem Planungsfortschritt fortgeschrieben. Im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Übernahme folgender Leistungen:

- § 6 (1,2) Kostenübernahme für Ordnungsmaßnahmen (§ 7), Errichtung von privaten Erschließungsstraßen (§ 8), Bereitstellung des öffentlichen Fernradwegs (§ 9), öffentliche Erschließung (§ 10) und Regelungen für die auf dem Vertragsgebiet vorhandenen oder geplanten Verkehrsanlagen (§ 11)
- §7 (1) Privatrechtliche Neuordnung der Grundstücke im Vertragsgebiet nach den künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans einschließlich erforderlicher Maßnahmen
- §7 (2) Rechtliche und tatsächliche Freimachung bzw. Freilegung des Vertragsgebiets
- §7 (3) Altlastensanierung/ Kampfmittelbereinigung, wenn erforderlich. Der Umfang wird gutachterlich festgelegt. Dies gilt nur für Erkundungs- und Sicherungsmaßnahmen.
- §7 (4) Sollten im Plangebiet Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, wird nach einem abzuschließenden Sanierungsvertrag saniert.
- §7 (5) Erstellen eines Versickerungskonzepts unter Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde. Niederschlagwasser soll entweder auf dem Grundstück versickert oder in den Landwehrkanal eingeleitet werden.
- §7 (6) Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen für den naturschutzrechtlichen Eingriff
- §8 (1) Herstellung von Privatstraßen innerhalb des Vertragsgebietes im eigenen Namen und für eigene Rechnung
- §8 (2) Rechtliche Sicherstellung, dass alle Eigentümer die privaten Verkehrsflächen als Erschließung nutzen können.
- a-f) Verpflichtung zur Einräumung der GFL-Rechte entsprechend der Festsetzungen im Bebauungsplan
- §8 (3) Bauliche Trennung der beiden geplanten Tiefgaragen
- §9 Vollumfängliche Anerkennung der nachbarrechtlichen Vereinbarung zum öffentlichen Geh- und Fahrradweg im Verlauf der Radfernwegs Berlin-Leipzig
- §10 (1) Planung und Herstellung der Erschließungsanlagen auf eigene Rechnung, Verweis auf Erschließungsvertrag

- §10 (2) Verantwortung für die erforderlichen Ver- und Entsorgungsmaßnahmen liegt bei der Projektträgerin
- §11 Regelungen zur Sicherstellung der späteren Realisierung der S 21-Trasse inklusive des geplanten S-Bahnhofs Gleisdreieck
- §12 (1) Verpflichtung zu architektonischen Gestaltungsgrundsätzen
- §12 (2) Verpflichtung zu Gestaltungsgrundsätzen für Werbeanlagen
- §13 (1) Implementierung eines Quartiermanagements
- §13 (2) Definition der Aufgaben des Quartiersmanagements
- §14 Beschränkung der Verkaufsfläche von Einzelhandelsbetrieben im Kerngebiet MK 8 auf 2.200 m², Sicherung über eine Baulast

Ergänzend sollen in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden:

- § Gewährung einer Überbaudienstbarkeit und Abstandsflächenbaulast für das Stellwerk
- § Freihaltung eines 4 m Streifens entlang des U-Bahnviadukts von Bepflanzung
- § Betriebskonzept für die Ver- und Entsorgung

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

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die abwägungsrelevanten Belange werden nach Kenntnis der Anregungen, Bedenken und Einwendungen, die bei der Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vorgebracht werden, ergänzt.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden insbesondere folgende Aspekte beachtet sowie gegeneinander und untereinander abgewogen:

4.1 Belange von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen

Auch wenn in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung der Bau von Wohnungen gefordert wurde, sollen in der Urbanen Mitte keine Wohnungen entstehen. Das schalltechnische Gutachten hat ergeben, dass insbesondere aufgrund des Schienenverkehrslärms hier keine gesunden Wohnverhältnisse gegeben sind. Auch die im Kerngebiet zulässigen Betriebswohnungen und sonstigen Wohnungen werden an den meisten Fassaden ausgeschlossen.

Zur Gewährleistung gesunder Arbeitsverhältnisse werden Festsetzungen zum Schallschutz und zum Erschütterungsschutz getroffen. Durch ein Fachgutachten konnten Auswirkungen aus elektromagnetischen Feldern ausgeschlossen werden. An Fassaden, die nicht ausreichend belichtet sind, werden nur Nutzungen zugelassen, die kein Tageslicht erfordern. Die Belichtungsverhältnisse wurden ebenfalls über ein Fachgutachten überprüft.

Mit der geplanten Bebauung werden auch die Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der Umgebung des Plangebiets beeinflusst. Zum größten Teil werden die Abstandsflächen zur Nachbarbebauung eingehalten, so dass die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beschränkt werden.

4.2 Belange der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung

Durch die Entwicklung der Urbanen Mitte selbst wird aufgrund der fehlenden Wohnnutzung kein Bedarf an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ausgelöst.

Als soziale Belange werden aber auch die Themen Sicherheit, Kommunikation und Einkaufen angesehen.

- Im Zusammenhang mit den Zugängen zu den U- und S-Bahnhöfen besteht das Bedürfnis nach einsehbaren und sicheren Zuwegungen, die im Rahmen der Gesamtentwicklung zu einem urbanen Quartier auch geschaffen werden.
- Die Einrichtung von vielfältigen Nutzungen einschließlich Gastronomie und kulturellen und sportlichen Einrichtungen soll die Verödung des Plangebiets und die Entwicklung eines Sicherheitsrisikos abends nach Geschäftsschluss verhindern.
- Durch die Gestaltung und Durchlässigkeit des geplanten Stadtraums für die Öffentlichkeit wird auch ein neuer Aufenthalts- und Kommunikationsraum geschaffen.
- Es ist geplant, Einkaufsmöglichkeiten für die Nahversorgung anzubieten.

Daneben sollen kulturelle Angebote etabliert werden. Teil des Nutzungskonzepts sind Ateliers, eine Ausstellungshalle / ein Museum und eine Bibliothek.

4.3 Belange von Sport, Freizeit und Erholung

Das Plangebiet grenzt an den Park am Gleisdreieck mit seinen umfassenden Angeboten im Bereich Sport, Freizeit und Erholung. Das Plangebiet und der Park sollen miteinander verzahnt werden.

Am westlichen Rand der Urbanen Mitte verläuft der stark frequentierte Radfernweg, der auch die einzige Fußwegeverbindung zwischen dem West- und Ostpark darstellt. Zum einen ist der Entwicklungsträger bereit, diesen Weg auf eine Breite von 6 m auf seinem Grundstück auszubauen, zum anderen werden für die Allgemeinheit verschiedene Wegeverbindungen von den öffentlichen Straßen über die private Fläche zum Radfernweg und in den Park am Gleisdreieck vorgesehen. Der Entwicklungsträger sieht vor, dass der Stadtraum in der Urbanen Mitte allen Fußgängern und im eingeschränkten Umfang auch Radfahrern offensteht.

In der Urbanen Mitte sollen auch ergänzende Angebote für die Parknutzer gemacht werden, wie die Anfahrt mit U- und S-Bahn, Einzelhandels-, gastronomische und kulturelle Angebote. Dazu sind im Süden des Plangebiets eine Sporthalle und eine Außensportanlage vorgesehen. In räumlicher Nähe zur bestehenden Skateranlage. Auch das zur Hälfte auf privater Fläche liegende Café im Stellwerk sowie die dazu gehörige gestaltete Platzfläche sollen erhalten werden.

4.4 Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege

4.4.1 Ortsbild

Das Plangebiet stellt sich zurzeit als städtische Brache dar, am Rande einer preisgekrönten und gut frequentierten Parkanlage. Es ist eine Liegenschaft mit extrem schwierigen Randbedingungen, die deshalb auch noch nicht entwickelt wurde.

Die Entwicklung des Quartiers ist eine städtebauliche Aufwertung, die weit über das Plangebiet hinaus ausstrahlen wird. Durch die prägnante Skyline mit sieben bis zu 90 m hohen Türmen wird das Ortsbild nachhaltig geprägt. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Mit ihrer Fertigstellung wird die Gesamtentwicklung des Gleisdreiecks, die 1997 begonnen hat, abgeschlossen. Der Park erhält auch nach Osten seine geplante städtebauliche Fassung.

Die Einschränkung der vorhandenen Sichtbeziehungen wird durch die gewählte offene Bauweise minimiert. Die Sichtachse in Verlängerung der Schöneberger Straße wird durch die Hochhäuser nicht verbaut.

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen getroffen, um den städtebaulichen Entwurf zu sichern. Wegen der weiten Sichtbarkeit wurde insbesondere Wert auf die Sicherung eines klaren Gebäudeabschlusses in der Dachebene gelegt, die nicht von Technikaufbauten belastet wird. Ergänzend werden Gestaltungsgrundsätze entwickelt, die Bestandteil des städtebaulichen Vertrages werden sollen.

4.4.2 Denkmalschutz

Der U-Bahnhof Gleisdreieck und die dazugehörigen Hochbahntrassen stehen unter Denkmalschutz. Das Baudenkmal soll durch die Entwicklung der Urbanen Mitte in einen neuen städtischen Kontext gestellt und von Westen, der bisherigen Rückseite, stärker erlebbar werden. Dabei werden die Belange des Denkmalschutzes berücksichtigt und die Nutzungsänderung der Viadukte eng mit den entsprechenden Denkmalbehörden abgestimmt.

4.5 Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden

4.5.1 Umweltbelange

Der stärkste Eingriff erfolgt über den hohen Grad an Bodenversiegelung. In der Wahrnehmung erfolgt der Ausgleich durch die Freiflächen in dem angrenzenden großen Park. Fachbezogen werden als (eine) Ausgleichsmaßnahme im beschränkten Umfang Dachbegrünungen festgesetzt.

Der gesamte Eingriff muss überwiegend planextern ausgeglichen werden. Zum Ausgleich sind Maßnahmen im gleichen Bezirk vorgesehen. Die Bunkerberge im Friedrichshain sollen ökologisch aufgewertet werden. Eine näher gelegene Ausgleichsfläche stand nicht zur Verfügung.

Die Auswirkungen auf das Klima wurden gutachterlich geprüft. Es werden nur mäßige Beeinträchtigungen erwartet. Auch die Auswirkungen der Hochhausbebauung auf die lokalen Windverhältnisse wurden gutachterlich geprüft. Es wird zu einer Windzunahme (Düsenwirkung) zwischen den Gebäuden kommen. Das Gutachten hat aber auch hier eine Verträglichkeit nachgewiesen.

4.5.2 Niederschlagswasserentsorgung

Es ist ein Ziel, das Niederschlagswasser gesondert aufzufangen und möglichst im Gebiet zu halten. Zur Niederschlagswasserentsorgung wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt. Aufgrund der starken Versiegelung und Unterbauung des Projektgebiets ist eine Versickerung vor Ort jedoch so gut wie ausgeschlossen.

Vorgesehen ist eine Rückhaltung im Gebiet und eine gedrosselte Weiterleitung / Einleitung entweder

- in den Landwehrkanal oder
- in die Mischwasserkanalisation.

Das Konzept wird im Rahmen der weiteren Projektentwicklung in enger Abstimmung mit der Wasserbehörde und ggf. auch den Berliner Wasserbetrieben konkretisiert, um trotz der schwierigen Rahmenbedingungen eine auch ökologisch tragfähige Lösung zu entwickeln.

4.6 Belange der Immissionsschutzes

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurden eine schalltechnische Untersuchung, ein Erschütterungsgutachten und ein Gutachten zu den Auswirkungen elektromagnetischer Felder erstellt. Die Ergebnisse sind in der Begründung dargestellt.

Die empfohlenen Immissionsschutzmaßnahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden in textliche Festsetzungen umgesetzt. Die Lärmimmissionen der im Plangebiet möglichen gewerblichen Nutzungen auf die Umgebung werden mangels einer hinreichend konkreten Planung in den entsprechenden Baugenehmigungsverfahren behandelt. Die Veränderung der Verkehrslärmbelastung für die Umgebung erfüllt nicht die Voraussetzungen der Nr. 7.4. TA Lärm und erfordert keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen.

Die in Nord-Süd-Richtung geplante Hochhauskette hat den Vorteil, dass der Westpark vor Lärm durch die U- und S-Bahn geschützt wird.

Auch die empfohlenen Immissionsschutzmaßnahmen des Erschütterungsgutachtens wurden in textliche Festsetzungen umgesetzt. Das Gutachten zu den Auswirkungen elektromagnetischer Felder kommt zu dem Ergebnis, dass alle relevanten Grenzwerte eingehalten sind.

Zum Schutz umliegender Nutzungen vor störenden Lichtemissionen wird festgesetzt, dass wechselndes, bewegtes oder laufendes Licht für Werbeanlagen unzulässig ist.

4.7 Belange des Verkehrs

Es wurde ein Verkehrskonzept erstellt, das sowohl die verkehrliche Tragfähigkeit, als auch die äußere Anbindung und die innere Erschließung berücksichtigt. Aufgrund der besonderen Bedeutung für das Plangebiet wurde zusätzlich ein gesondertes Fuß- und Radverkehrsgutachten erarbeitet. Die Inhalte der Gutachten sind abgestimmt worden und in die Planung eingeflossen.

Das Quartier wird an zwei Punkten an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Von dort wird der motorisierte Individualverkehr auf kurzem Weg in die Tiefgaragen geleitet. Das Quartier soll weitgehend autofrei gestaltet werden. Vorrang haben Fußgänger und Radfahrer. Bei der Planung der Wegebeziehungen innerhalb des privaten Quartiers werden auch in großem Umfang öffentliche Interessen berücksichtigt:

- Sicherung des bestehenden Rad-/ Gehwegs / Radfernwegs Berlin-Leipzig und Verbreiterung auf 6 m zulasten der Urbanen Mitte
- Damit wird auch die Verbindung des West- und Ostparks gesichert
- Sicherung von Fuß- und Radwegeverbindungen von den öffentlichen Straßen durch das Quartier zum Radfernweg bzw. direkt in den Westpark, Schaffung einer neuen Anbindung an die Trebbiner Straße und damit auch an das DTM
- Erreichbarkeit der U- und S-Bahnzugänge
- Öffentliche Durchwegungsmöglichkeiten durch das Quartier

Im Rahmen des Verkehrskonzepts wurden auch die Belange des ruhenden Verkehrs beachtet. Nach der Prognose des Verkehrsgutachtens erzeugt das Vorhaben einen Bedarf an rund 660 Stellplätzen. Dieser Bedarf wird mit den geplanten Tiefgaragen und dem angrenzenden „Parkhaus am Gleisdreieck“ abgedeckt. Die gesamte Stellplatzkapazität der Tiefgaragen und des Parkhauses beträgt rund 1.260 Pkw-Stellplätze. Die aktuelle Parkplatzsituation im Umfeld des Plangebiets wird durch das Bauvorhaben damit nicht verschärft; Maßnahmen zu ihrer Verbesserung sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

4.8 Öffentliche Belange

4.8.1 Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung

Im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens wurde die Öffentlichkeit intensiv an der Entwicklung der Planung beteiligt. Es wurden öffentliche Werkstattverfahren und andere Beteiligungsformen durchgeführt. Der Planungsstand und die Planungsinhalte wurden über eine Internetseite transparent kommuniziert.

4.8.2 Bahnanlagen (Fernbahn, S-Bahn, U-Bahn)

Im Plangebiet liegen Anlagen der Fernbahn und der U-Bahn, geplant ist zusätzlich die S 21. Die Berücksichtigung aller Anforderungen, die sich aus den vorhandenen und geplanten Bahnanlagen ergeben, ist ein öffentlicher Belang, auch oder gerade weil sich das U-Bahnhofsbauplan in Privateigentum befindet.

Die Deutsche Bahn und die BVG sind eng in die Aufstellung des Bebauungsplans eingebunden. Der Planungsfortschritt wird laufend abgestimmt. Auch die Planfeststellungsbehörden (EBA und SenUVK IV E) wurden neben ihrer Beteiligung in der frühzeitigen Behördenbeteiligung noch zu gesonderten Abstimmungsterminen eingeladen.

Der Entwicklungsträger ist bereit, den Belangen des öffentlichen Personennahverkehrs weitestgehend zu entsprechen.

4.9 Private Belange

4.9.1 Nutzungsmix

Wie im städtebaulichen Rahmenvertrag vorgesehen, strebt der Entwicklungsträger in Abstimmung mit dem Bezirk eine Kerngebietsnutzung an. Hier soll ein urbanes nutzungs-gemischtes Quartier an einem zentralen Umsteigepunkt des ÖPNV entwickelt werden. Vorge-sehen sind vor allem Büroflächen, aber auch Einzelhandel sowie Hotel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie, Kultur und Sport. Während in den unteren Geschossen, vor allem im Erdgeschoss, ein Nutzungsmix an kleinteiligen attraktiven unterschiedlichen Nutzungen vorgesehen ist, sollen in den Obergeschossen vor allem Büros, aber auch Hotelflächen ent-stehen.

4.9.2 Dichte

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck sieht für die Urbane Mitte eine GFZ von 3,5 bezogen auf das damals angenommene Nettobauland von 34.000 qm vor. Aufgrund des hohen Anteils an planfestgestellten Flächen im Plangebiet, die nicht als maßgebende Grundstücksfläche herangezogen werden können, wird mit der Planung eine rechnerische GFZ von 4,4 erreicht. Die komplexe Problemlage im Plangebiet und die vielen öffentlichen Belange, die im Plangebiet zu berücksichtigen sind, rechtfertigen in Ergänzung zu den städ-tebaulichen Gründen, die im Rahmen der Begründung zur Überschreitung der Obergrenze nach § 17 BauNVO ausgeführt wurden, diese Dichte.

Im Bebauungsplan wird nachgewiesen, dass trotz der mit der Hochhausbebauung verbun-denen Abstandsflächenunterschreitungen gesunde (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse gewähr-leistet sind.

IV. Auswirkungen der Planung

1. Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten

Im Bebauungsplan-Vorentwurf (Stand 12.02.2016) war im Plangebiet noch eine Wohnnutzung im Umfang von ca. 10 % der geplanten Geschossfläche vorgesehen. Dieses Planungsziel wurde aufgegeben, eine Wohnnutzung ist insbesondere aufgrund der starken Lärmbelastung nicht mehr Bestandteil des Konzepts. Wohnungsbedarf kann an diesem Standort nicht gedeckt werden, da keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet werden können.

Es werden jedoch die Voraussetzungen zur Ansiedlung von Arbeitsstätten geschaffen. Insbesondere der Neubaubereich in Kombination mit den U-Bahnviadukten soll zu einem Urbanen Quartier entwickelt werden. Vorgesehen sind kerngebietstypische Nutzungen, vor allem Büroflächen, aber auch Einzelhandel sowie Hotel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie, Kultur und Sport. Während in den unteren Geschossen, vor allem im Erdgeschoss, ein überwiegend kleinteiliger Nutzungsmix vorgesehen ist, sollen in den Obergeschossen vor allem Büros, aber auch Hotelflächen entstehen.

Durch diese angestrebte Nutzungsstruktur sollen im Sinne einer nutzungsgemischten Stadt sowie einer Stadt der kurzen Wege neue Arbeitsplätze geschaffen werden, in einer zentralen städtischen Lage, sehr gut an den ÖPNV angebunden und angrenzend an eine neue hochwertige Parklandschaft. Die Planung ergänzt die in der Umgebung vorhandene Wohnbebauung um eine wichtige Funktion. Insgesamt wirkt sich der Bebauungsplan daher positiv auf die Angebotssituation von Arbeitsstätten aus.

2. Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur

Durch das Fehlen einer Wohnnutzung wird durch die Planung auch kein Bedarf an sozialen Infrastruktureinrichtungen ausgelöst. Gleichzeitig sollen im Plangebiet kulturelle und sportliche Angebote geschaffen werden, wie ein Museum / eine Kunstgalerie, eine Bibliothek, eine Sporthalle sowie Sportangebote im Außenbereich.

3. Auswirkungen auf den Denkmalschutz

3.1 U-Bahnhof Gleisdreieck

Im Nordosten des Plangebietes liegt der U-Bahnhof Gleisdreieck (Hochbahnhof), der gemeinsam mit dem Umformerwerk in der Luckenwalder Straße 6a als Baudenkmal unter Denkmalschutz steht. Der Bahnhof wurde 1912-1913 von der Hochbahngesellschaft erbaut und 1925-26 zum Kreuzungsbahnhof umgebaut. Der Architekt war Sepp Kaiser.

Zum Bahnhof gehört als Teilobjekt auch das Umformerwerk. Es wurde ebenfalls 1925-26 errichtet. Der Architekt war ebenso Sepp Kaiser.

Eintragung in der Berliner Denkmalschutzliste

U-Bahnhof: Objekt-Nummer: 09031096

Umformerwerk: Teil-Nr.: 09031096,T,001

Das Denkmal wird in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen, die Regelungen des Denkmalschutzgesetzes Berlin sind zu berücksichtigen. So ist der Verfügungsberechtigte verpflichtet, ein Denkmal im Rahmen des Zumutbaren instand zu halten und instand zu set-

zen, es sachgemäß zu behandeln und vor Gefährdungen zu schützen (§ 8 DSchG Bln). Ein Denkmal darf nur mit Genehmigung der zuständigen Denkmalbehörde in seinem Erscheinungsbild verändert, ganz oder teilweise beseitigt, instand gesetzt und wiederhergestellt werden (§ 11 DSchG Bln).

3.2 Denkmalpflegerische Stellungnahme

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung hat das Landesdenkmalamt (LDA) vor allem kritisiert, dass die geplanten Neubauten durch ihre Verdichtung und Höhe die historisch gewachsene und stadtbildprägende Erfahrbarkeit der Denkmäler im Plangebiet und der näheren Umgebung beeinträchtigen.

Für die sachgerechte Abwägung dieses Einwands wurde eine denkmalpflegerische Stellungnahme¹⁰ beauftragt, die zu folgendem Ergebnis gekommen ist:

3.2.1 Neubaubereich mit S-Bahnhofsbauwerk (MK 1 bis MK 7)

Erlebbarkeit der Gesamtanlage

Die vom LDA kritisierte eingeschränkte Erlebbarkeit der Gesamtanlage durch Verdeckung mit Neubauten wird als kein bedeutendes denkmalpflegerisches Problem angesehen.

Das Dreieck aus Viaduktbögen hatte zwar ursprünglich eine aufwändiger gestaltete Außenseite, doch war lediglich eine Seite von der Luckenwalder Straße aus sichtbar. Hier fanden bereits unmittelbar nach Fertigstellung Einbauten in die Bögen der Nordkurve statt, davor befanden sich Lagerplätze und Schuppen. Die übrigen Seiten waren von öffentlichem Straßenland gar nicht sichtbar, sondern lagen inmitten von Eisenbahngelände. Im Westen kam dazu das Viadukt der Ring- und Vorortbahn.

Entsprechend wurde auch der Bahnhof von Sepp Kaiser nicht mit einem repräsentativen Äußeren versehen, wie es bei den anderen Stationen in Wohngebieten der Fall war. Ohne besondere architektonische Wirksamkeit nach außen, gestaltete Kaiser den Umsteigebahnhof äußerst sachlich und funktional. Mit dem Bau des Paketbahnhofs 1908 und dem Umformerwerk 1925/26, ebenfalls von Kaiser nüchtern zurückhaltend gestaltet, war das Gleisdreieck vollständig von Bauten umgeben.

Das Gleisdreieck und besonders die beiden Stahlviadukte besaßen zwar historisch eine gewisse Fernwirkung, doch die Wirkung in den unmittelbaren Stadtraum war begrenzt und auch nicht als prägend beabsichtigt.

Die geplanten Neubauten stellen daher keine wesentliche Beeinträchtigung des Denkmals dar.

3.2.2 U-Bahnhofsbauwerk Gleisdreieck mit Gleichrichterwerk (MK 8)

Es ist vorgesehen, dass Bauwerk Gleisdreieck - neben der Nutzung zu Verkehrszwecken - auch im Rahmen des geplanten Nutzungsmixes (u.a. Einzelhandel) zu nutzen. Das ist vor allem in den nach Westen zur Hofpromenade orientierten Viaduktbögen vorgesehen. Damit würde das Bauwerk erstmals einem öffentlichen Publikum geöffnet werden. Im Gutachten wird diese Planung aus denkmalpflegerischer Sicht als vertretbar bewertet. Die wesentlichen schützenswerten Denkmalqualitäten des Bestands sind mit dem Umnutzungskonzept vereinbar. Davon unberührt ist die erforderliche Zustimmung der zuständigen Denkmalbehörde.

¹⁰ Zwischenergebnis denkmalpflegerisches Gutachten; Büro für Architektur, Städtebau und Denkmalpflege (BASD), Stand 24.04.2017

3.2.3 Hinweise für die weitere Planung

Ausgangslage für die weitere Planung ist, dass zunächst sämtliche Bauteile geschützter Bestandteil des Baudenkmals sind. Das bedeutet jedoch nicht, dass alle Teile per se von unverzichtbarem Denkmalwert sind. Einbauten der Nachkriegszeit und jüngeren Vergangenheit trugen nur noch begrenzt zum strukturellen Wandel des Bauwerks bei. Eine an jeder Stelle sinnvolle Umnutzung bei Erhalt sämtlicher Ein- und Anbauten ist nicht durchführbar. Denkmalpflegerische Erfordernisse werden aber eine deutliche Einschränkung der Planungsfreiheit bedeuten. Ziel ist, für das Bauwerk des Gleisdreiecks in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden ein denkmalgerechtes Nachnutzungskonzept zu entwickeln.

4. Auswirkungen auf die Verkehrssituation

Die verkehrlichen Themen wurden in unterschiedlichen Planungen und Gutachten dargestellt und untersucht. Zum einen ist verkehrliche Erschließung Bestandteil des städtebaulichen Konzepts¹¹, zum anderen wurde ein Verkehrsgutachten¹² sowie ein gesondertes Gutachten zum Rad- und Fußverkehr¹³ erstellt.

Im Verkehrsgutachten wurden u.a. die Auswirkungen des Vorhabens auf das unmittelbar angrenzende Straßennetz ermittelt und der Einfluss auf den bestehenden Verkehrsablauf bewertet. Das Gutachten kommt zu folgenden Ergebnissen:

4.1 Verkehrsaufkommen

4.1.1 Basis für Verkehrsmengenermittlung

Folgende Parameter bilden die Basis für die Verkehrsmengenermittlung:

Zur Bestimmung der Nutzfläche wird ein pauschaler Ansatz von 80 % (NUF = 80 % x GF) angesetzt.

- Realisierung von 119.000 m² Geschossfläche in Kerngebieten, davon:
 - 15.000 m² GF für Einzelhandel - das entspricht ca. 12.000 m² Nutzfläche
 - 104.000 m² GF für sonstige Kerngebietsnutzungen (Hotelnutzung, Dienstleistungen und Handwerk, Bürostandorte sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen) - das entspricht ca. 83.300 m² Nutzfläche

In das Verkehrsgutachten ist als Grundlage eine Verkaufsfläche von 12.000 m² eingeflossen, die den Planungsstand zum Zeitpunkt der Verkehrsmengenermittlung darstellte. Als Abstimmungsergebnis zum Thema Einzelhandel wird die zulässige Verkaufsfläche jedoch nicht mehr in dieser Höhe im städtebaulichen Vertrag vereinbart, sondern die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben wird durch eine horizontale und vertikale Gliederung im Bebauungsplan beschränkt, wodurch die zulässige Verkaufsfläche deutlich unter 12.000 m² liegen wird.

Die im Gutachten ermittelte Verkehrsmenge ist also höher als der zu erwartende Verkehr und damit die Auswirkungen geringer als im Gutachten angenommen.

4.1.2 Äußere Verkehrsanbindung

Das Plangebiet ist durch alle Verkehrsmittel erschlossen, wobei dem ÖPNV mit dem U-Bahnhof Gleisdreieck und dem geplanten S-Bahnhof eine besondere Bedeutung zukommt. Für den Radverkehr ist der im westlichen Teil des Plangebiets verlaufende Abschnitt des

¹¹ Masterplanung, Ortner & Ortner Baukunst, Stand 08.03.2017

¹² Verkehrsgutachten, Hoffman Leichter Ingenieurgesellschaft, Stand 24.02.2017

¹³ Konzept Fuß- und Radverkehr, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz, Stand Februar 2017

Fernradwegs Berlin-Leipzig ein wichtiger Bestandteil. Außerdem ist ein Teil des Straßennetzes im Umfeld Bestandteil des übergeordneten Fahrradrouthenetzes.

Die unmittelbare Erschließung für den Kraftfahrzeugverkehr erfolgt im Norden über die Schöneberger / Luckenwalder Straße. Der südliche Teil des Plangebiets wird über die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße erschlossen. Die Anschlüsse an das öffentliche Straßennetz erfolgen über Gehwegüberfahrten. Der Anschluss an das übergeordnete Straßennetz besteht über das Schöneberger Ufer - Tempelhofer Ufer sowie das Hallesche Ufer.

4.1.3 Modal-Split

Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt. Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten von Personen.

Die Erschließung des Plangebiets wird im Wesentlichen über die bestehende und zukünftige ÖPNV-Infrastruktur (45 %) sowie den Radverkehr (31 %) erfolgen. Dabei ist zu beachten, dass der ÖPNV-Knotenpunkt U-Gleisdreieck mit Realisierung der geplanten Anbindung der S-Bahnlinie S 21 zusätzlich an Bedeutung gewinnen wird. Das heißt, dass langfristig ein noch höherer Anteil des Verkehrsaufkommens auf den ÖPNV entfallen wird.

4.1.3.1 Bestehendes Verkehrsaufkommen (Bestand / Prognosenußfall)

Das Ergebnis der Verkehrserhebung zeigt, dass entlang des Halleschen Ufers und des Schöneberger / Tempelhofer Ufers ein durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen zwischen 21.400 Kfz/24h und 29.200 Kfz/24h besteht. Das Verkehrsaufkommen auf den drei untergeordneten Straßen liegt zwischen 2.100 Kfz/24h und 2.900 Kfz/24h.

Der Anteil am übergeordneten Tagesverkehr liegt zur Hauptverkehrszeit am Vormittag (06:00 - 09:00 Uhr) zwischen rund 3 % und 6 %. Die Spitzenstunde wurde im Zeitraum von 08:00 und 09:00 Uhr erfasst. Zur Hauptverkehrszeit am Nachmittag (15:00 - 18:00 Uhr) beträgt der Anteil rund 7 % und 8 %. Die Spitzenstunde wurde dabei im Zeitraum von 17:00 und 18:00 Uhr ermittelt. Der tageszeitliche Verlauf entspricht dem allgemein üblichen, vom Berufsverkehr geprägten, Tagesgang im innerstädtischen Straßennetz. Der Anteil in den Nebenverkehrszeiten beträgt rund 3 % bis 7 %. In den Schwachverkehrszeiten bzw. in den Nachtzeiten (22:00 - 06:00 Uhr) nimmt der Anteil auf 3 % bis 0 % ab.

Verkehrsbeobachtungen im Umfeld des Plangebiets haben gezeigt, dass in der Luckenwalder Straße bei (den regelmäßig auftretenden) Veranstaltungen Einschränkungen durch den Lieferverkehr im Bereich der STATION Berlin auftreten. Dadurch entstehen zusätzliche Wartezeiten im Begegnungsfall. Resultierend daraus wird sowohl der Anlieger- bzw. Bewohnerverkehr als auch der Besucherverkehr beeinträchtigt. Da das Verkehrsaufkommen sehr gering ist, bleibt jedoch der übergeordnete Verkehr auf dem Tempelhofer Ufer davon unbeeinflusst. Nicht nur in Hinblick auf die Realisierung der Urbanen Mitte sollte die Verkehrsorganisation in diesem Bereich durch beispielsweise die teilweise Verlagerung des Lieferverkehrs auf das Gelände der STATION verbessert werden. Damit sollen neben einem stabilen Verkehrsablauf auch die Orientierung im Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden. Außerdem sollte verhindert werden, dass durch die Liefervorgänge und das zunehmende Verkehrsaufkommen zusätzliche Interaktionen im fließenden Verkehr auftreten, die sich evtl. auf die übergeordnete Straße bzw. in den Knotenpunktbereich auswirken können.

4.1.3.2 Zusätzliches Verkehrsaufkommen (Planfall)

In der Aufkommensermittlung wird ein zusätzliches Nutzeraufkommen von rund 18.420 Nutzern am Tag angesetzt. Unter Berücksichtigung des allgemeinen Mobilitätsverhaltens in Berlin wird von einem Verkehrsaufkommen im MIV von rund 4.700 Kfz-Fahrten am Tag ausgegangen. Der Kundenverkehr hat dabei mit rund 70 % den maßgebenden Anteil am Ver-

kehrsaufkommen. Die zu erwartenden Fahrten im Beschäftigtenverkehr entsprechen rund 29 %. Der Wirtschaftsverkehr spielt im Vergleich zur Höhe des gesamten Verkehrsaufkommens eine untergeordnete Rolle.

Unter Berücksichtigung der tageszeitlichen Verteilung ergibt sich für den Kfz-Verkehr ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag von rund 285 Kfz-Fahrten/h und am Nachmittag von rund 329 Kfz-Fahrten/h. Unter Berücksichtigung der räumlichen Verteilung wird von einer Zunahme der Verkehrsbelastung - an den zur Erschließung des Plangebiets maßgebenden Knotenpunkten - von rund 3-6 % ausgegangen.

4.1.3.3 Prognostiziertes Verkehrsaufkommen gesamt

Unter Berücksichtigung der Annahmen zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen und der zeitlichen sowie räumlichen Verteilung wird eine Zunahme der Verkehrsbelastung von bis zu 6 % erwartet.

Im Verkehrsgutachten wird festgestellt, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen gegenüber dem bestehenden Verkehr vergleichsweise gering sein wird. Strenggenommen liegen die Werte teilweise innerhalb der allgemein auftretenden tages- bzw. wochenzeitlichen Schwankungen im Verkehrsgeschehen. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass sich die bestehende Verkehrssituation im anliegenden Straßennetz nur geringfügig ändern wird.

4.2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Folgende sechs Knotenpunkten werden auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht:

- KP 1 Hallesches Ufer/ Schöneberger Straße
- KP 2 Schöneberger Ufer - Tempelhofer Ufer/ Schöneberger Straße
- KP 3 Tempelhofer Ufer/ Luckenwalder Straße
- KP 4 Tempelhofer Ufer/ Trebbiner Straße
- KP 5 Tempelhofer Ufer/ Möckernstraße
- KP 6 Hallesches Ufer/ Möckernstraße

In den Tabelle 31 und Tabelle 32 wird die Zunahme der Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten (Summe aller Knotenpunktzufahrten) dargestellt, die sich aus der Überlagerung des bestehenden und des zusätzlichen Verkehrsaufkommens ergibt.

Knotenpunkt	bestehender Verkehr [Kfz/h]	zusätzlicher Verkehr [Kfz/h]	prozentuale Zunahme [%]
KP 1	2.403	116	≈ 5 %
KP 2	2.327	148	≈ 6 %
KP 3	1.685	78	≈ 5 %
KP 4	1.771	93	≈ 5 %
KP 5	2.390	76	≈ 3 %
KP 6	2.099	69	≈ 3 %

Tabelle 31: Übersicht: Zunahme der Knotenpunktbelastung – Spitzenstunde am Vormittag

Knotenpunkt	bestehender Verkehr [Kfz/h]	zusätzlicher Verkehr [Kfz/h]	prozentuale Zunahme [%]
KP 1	2.635	127	≈ 5 %
KP 2	2.794	150	≈ 5 %
KP 3	2.326	120	≈ 5 %
KP 4	2.487	149	≈ 6 %
KP 5	3.044	137	≈ 5 %
KP 6	2.095	58	≈ 3 %

Tabelle 32: Übersicht: Zunahme der Knotenpunktbelastung – Spitzenstunde am Nachmittag

4.2.1 Zukünftige Qualität des Verkehrsablaufs im übergeordneten Straßennetz

Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung wird festgestellt, dass in den Spitzenstunden in den maßgebenden übergeordneten Verkehrsströmen sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist. Der durch die Planung zusätzlich erzeugte Quell- und Zielverkehr kann mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bzw. der Verkehrssteuerung bewältigt werden. Der zusätzliche Verkehr ist im Verhältnis zum Bestand gering, sodass die zukünftige Verkehrsqualität weiterhin maßgebend durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt wird.

Hierbei ist insbesondere die tageszeitliche wie auch räumliche Verteilung der Nutzungsformen zu beachten. Ein Teil des zusätzlichen Verkehrs wird nicht zu den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag auftreten und sich damit nicht mit dem bereits bestehenden Spitzenstundenaufkommen überlagern.

Es ist auch davon auszugehen, dass die bestehende Koordinierung der Verkehrsanlagen nicht zusätzlich beeinträchtigt bzw. die Funktionalität der Koordinierung weiterhin gewährleistet wird.

4.2.2 Zukünftige Qualität des Verkehrsablaufs in den untergeordneten Straßen

Durch die Entwicklung des Plangebiets wird die Verkehrsbelastung vor allem für einzelne Verkehrsbeziehungen an den Knotenpunkten zunehmen. Zum Beispiel wird am KP 1 vor allem von einer Zunahme des Linkseinbiegeverkehrs (vom Plangebiet kommend in Richtung Potsdamer Straße fahrend) ausgegangen. Aufgrund der Koordinierung und Priorisierung des übergeordneten Geradeausverkehrs (hier: Tempelhofer Ufer und Hallesches Ufer) muss der untergeordnete Verkehr - signaltechnisch bedingt - bereits im Bestand länger warten.

Der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr kann den Verkehrsablauf noch weiter einschränken. Hier ist im Zuge der Projektentwicklung, aber auch der allgemeinen Verkehrsentwicklung im betreffenden Straßennetz, zu prüfen, ob eine Anpassung der Lichtsignalanlage zur Verbesserung der Situation beitragen kann.

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung zeigt, dass der Verkehrsablauf in den überwiegenden Knotenpunktbereichen nicht maßgeblich beeinflusst wird. Die betroffenen Verkehrsanlagen haben noch Kapazitätsreserven, um das Aufkommen bewältigen zu können. Lediglich am KP 2 (Schöneberger Ufer-Tempelhofer Ufer/ Schöneberger Straße) kommt es zu einer spürbaren Beeinflussung, da ein wesentlicher Teil des Quellverkehrs über diesen Knotenpunkt abgewickelt wird.

4.2.2.1 Auswirkungen auf die untergeordneten Straßen

Schöneberger Straße und Trebbiner Straße

Für die nachgelagerten Straßenräume der Schöneberger Straße und der Trebbiner Straße gilt, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen problemlos aufgenommen werden kann, weil das bestehende Verkehrsaufkommen insgesamt sehr gering ist.

Luckenwalder Straße:

Im Zusammenhang mit den Liefervorgängen bei Veranstaltungen der STATION Berlin werden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsorganisation empfohlen. Zwar wird das Verkehrsaufkommen auch zukünftig in diesem Bereich gering sein und es wird über die Schöneberger Straße eine alternative Erschließung des Plangebiets bestehen, dennoch sollte geprüft werden, ob ein Teil des Lieferverkehrs auf dem (privaten) Gelände der STATION abgewickelt werden kann. Ziel sollte es sein, einen stabilen Verkehrsablauf für den Kfz-Verkehr und die Orientierung im Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer (also auch für den zukünftigen Fuß- und Radverkehr) zu wahren. Und um zu verhindern, dass durch die Liefervorgänge und das zunehmende Verkehrsaufkommen zusätzliche Interaktionen im fließenden Verkehr auftreten, die sich evtl. auf die übergeordnete Straße bzw. in den Knotenpunktbereich auswirken können.

Der durch die STATION Berlin ausgelöste Verkehr sowie das mit dem Veranstaltungsbetrieb zusammenhängende Verkehrsverhalten in der Luckenwalder Straße wurden zwar im Verkehrsgutachten mitbetrachtet, sind jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140ca. Die verkehrlichen Probleme sind von den zuständigen Behörden im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zu lösen.

4.2.2.2 Vorschlag zur Verbesserung des Verkehrsablaufs

Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs an den betrachteten Knotenpunkten der Möckernstraße wird vorgeschlagen, eine Anpassung der Freigabezeiten zu prüfen. Ergänzende Betrachtungen haben ergeben, dass eine Erhöhung der Freigabezeiten für die untergeordneten Zufahrten der betrachteten Knotenpunkte bei gleichzeitiger Reduzierung der Freigabezeit für die übergeordneten Zufahrten zu einer Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs beitragen kann - ohne die Verkehrsqualität der übergeordneten Verkehrsströme zu beeinträchtigen. Dabei ist aber die bestehende Koordinierung zu beachten. Sollte eine Anpassung der Freigabezeiten für vereinzelte Knotenpunktzufahrten angestrebt werden, so sind auch die signaltechnischen Unterlagen der übrigen, innerhalb der Koordinierung liegenden Knotenpunkte entsprechend zu prüfen und anzupassen.

5. Auswirkungen Radar-Anlagen

Der Bebauungsplan sieht die Errichtung von sechs Hochhäusern (11-24 Geschosse) und einem 7-geschossigem Gebäude vor. Zur Vereinfachung werden sie im Folgenden als sieben Hochhäuser bezeichnet. In der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde von der Bundeswehr gefordert, die Auswirkungen dieser Gebäude auf die Funktion von Radar-Anlagen zu prüfen. Zur Überprüfung wurde eine Radar-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt¹⁴.

¹⁴ Radar-Verträglichkeitsprüfung, Prof. Dr. Ing. Erhard Möller, Stand 01/2017

Betroffene RADAR-Anlagen

In Berlin werden folgende Primär- (PSR) und Sekundär- (SSR) Radar-Anlagen betrieben:

- PSR / SSR Tempelhof (THF),
Die RADAR-Anlage wird betrieben durch die Bundeswehr / Luftwaffe (Bw/Lw), planungsrechtlich vertreten durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw),
- PSR / SSR Tegel (TXL),
- PSR / SSR Berlin-Süd (BER-S),
- SSR Berlin-Nord (BER-N),
Die letzten drei Radar-Anlagen werden betrieben durch die Deutsche Flugsicherung (DFS), planungsrechtlich vertreten durch das Bundesamt für Flugsicherung (BAF).

Die Funktion dieser vier Anlagen kann eingeschränkt werden durch

- die Verschattung von Radar-Führungs- oder Radar-Ortungsräumen und
- die Radar-Reflexionen, die von den geplanten hohen Gebäuden verursacht werden können.

Untersuchungsverfahren

Die Untersuchungs- und Berechnungsverfahren zur Prüfung der Radar-Verträglichkeit wurden allgemein und grundsätzlich mit der Deutschen Flugsicherung und der Bundeswehr/Luftwaffe abgestimmt. Der Gutachter hat nach gleichen Verfahren wie die genannten Betreiber der Radar-Anlagen geprüft.

Bei der Ermittlung der Verschattung von Radar-Führungs- oder Radar-Ortungsräumen wurden die sieben geplanten Hochhäuser zunächst als gesamtes Ensemble betrachtet. Nähere Untersuchungen haben ergeben, dass nicht die gesamte Gebäudekette verschattet, sondern nur die Gebäudepaare der geplanten Hochhäuser im MK 2 und MK 3 sowie MK 5 und MK 6.

Bei der Ermittlung der Radar-Reflektivität wurden die Gebäude einzeln betrachtet. Es zeigte sich, dass das geplante Hochhaus im MK 3 von allen sieben Hochhäusern das größte Störpotential trägt. Aufgrund der Überlegung, dass wenn nach den Untersuchungen das geplante Hochhaus im MK 3 bzgl. seiner Radar-Reflektivität Radar-verträglich ist und damit auch die anderen Hochhäuser Radar-verträglich sind, nur das Hochhaus im MK 3 näher untersucht werden muss (worst-case-Betrachtung).

Betroffenheit der Radar-Anlagen

Die geplanten Hochhäuser im MK 4 bis MK 7 liegen im Anlagenschutzbereich des militärischen Radar Lw-THF.

Das gesamte Plangebiet und damit alle geplanten Hochhäuser liegen im Anlagenschutzbereich des Radar TXL.

Die Anlagenschutzbereiche der Radar-Anlagen BER-S und BER-N sind nicht betroffen.

Bei Lagen innerhalb der Anlagenschutzbereiche haben die Radar-Betreiber bzw. deren planungsrechtliche Vertreter weitreichende Widerspruchsmöglichkeiten. Bei Lagen außerhalb der Anlagenschutzbereiche gibt es eingeschränkte Widerspruchsmöglichkeiten.

Verschattung von Radar-Ortungs- und Radar-Führungsräumen

Für das militärische Radar Lw-THF bilden sich Verschattungssektoren durch die geplanten Hochhäuser im MK 5 und MK 6 mit $2,15^\circ$ und durch die geplanten Hochhäuser im MK 2 und MK 3 mit $1,93^\circ$ was zur Reichweitenminderung von 463 km auf 423 km bzw. 361 km führt.

Weitere Untersuchungen zur Reichweitenminderung und Redundanz mit benachbarten Radar-Anlagen führen zu der Bewertung, dass die Verschattungssektoren und Reichweitenminderungen hinnehmbar sind und für die Funktion der Radar-Anlage Lw-THF keine betriebstechnisch relevanten Einschränkungen vorliegen.

Für die zivilen Radar-Anlagen der Deutschen Flugsicherung (DFS) bilden sich aufgrund der größeren Entfernung keine Radar-technisch relevanten Verschattungssektoren. Es liegen keine Betriebseinschränkungen vor.

Bewertungen zur Verschattung

Die geschilderten Beeinträchtigungen mindern aber nicht die Befähigung und Einsatzbereitschaft der militärischen und zivilen Radar-Anlagen zur Erfüllung des gestellten Radar-Auftrags. Aus der Sicht der Verschattung von Radar-Ortungsräumen ist die Planung verträglich.

Radar-Reflexionen / Reflektivität

Im Gutachten wurden die Radar-relevanten Fassaden des am stärksten reflektierenden Gebäudes ermittelt. Dies sind die Ost- und West-Fassade des geplanten Hochhauses im MK 3.

Bei Berücksichtigung der Radar-Topographie, der Abschattungen und Ausblendungen, der Ausleuchtung, der Boden- und Eigenreflexion der Fassaden und der Radar-Betriebsdaten ergeben sich folgende notwendige Radar-Reflexionsdämpfungen:

Radar	Kerngebiet / Turm	Fassade	Notwendige Dämpfung
Lw-THF	MK 3 / 3	Ost	23,1 dB
TXL	MK 3 / 3	West	10,0 dB
BER-N	MK 3 / 3	Ost	5 dB
BER-S	MK 3 / 3	Ost	3 dB

Tabelle 33: Notwendige Reflexionsdämpfung

Das geplante Hochhaus im Kerngebiet MK 3 führt zu den stärksten Reflexionen. Die übrigen sechs geplanten Hochhäuser führen zu deutlich geringeren Reflexionen und entsprechend zu geringeren Dämpfungsforderungen.

Bewertungen zur Reflektivität

Die erforderliche hohe Reflexionsdämpfung für das Radar Lw-THF ist nach dem Stand der Technik und des Marktes erreichbar.

Die deutlich niedrigen Reflexionsdämpfungen für die zivilen Radare der Deutschen Flugsicherung (DFS) sind ohne Anstrengung erreichbar.

Aus der Sicht der Reflektivität sind zur Herstellung der Verträglichkeit Maßnahmen zur Reflexionsdämpfung erforderlich.

Entstörungsmöglichkeiten / Fassadendämpfung

Im Gutachten werden folgende bautechnische und architektonische Möglichkeiten zur Reduzierung der Radar-Reflexionen aufgezeigt:

- Radar-reflexionsarme Baumaterialien
 - Radar-reflexionsarmes Glas
 - Radar-absorbierende Wärmedämmung
- Radar-reflexionsarme Architektur
 - Fassadenneigung
 - Segmentierte Fassade
 - Lisenen und Schwerter

Eine ggf. erforderliche Schalldämmung der Fassade steht dem nicht entgegen. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens werden die entsprechenden Maßnahmen zur Gewährleistung der Radar-Verträglichkeit konkret nachgewiesen.

Abschließende Bewertung

Die Forderungen des Bundesamts für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDbw) für die Bundeswehr/ Luftwaffe und des Bundesamts für Flugsicherung (BAF) für die Deutsche Flugsicherung (DFS) bzgl. der Prüfung der Radar-Verträglichkeit werden erfüllt.

Aus der Sicht der Radar-Verträglichkeit bestehen gegen die Planung keine Bedenken. Im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren werden die Ergebnisse konkretisiert bzw. fortgeschrieben und entsprechenden Maßnahmen zur Gewährleistung der Radar-Verträglichkeit konkret nachgewiesen

6. Auswirkungen auf den Menschen durch Immissionen aus elektrischen und magnetischen Feldern

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde von der Deutschen Bahn u.a. gefordert, die Auswirkungen durch Immissionen aus elektrischen und magnetischen Feldern zu prüfen. Dazu wurde ein Gutachten¹⁵ mit folgenden Inhalten erstellt:

Aufgabenstellung

Das Plangebiet befindet sich im Nahbereich von Anlagen des U-, S- und Fernbahnverkehrs (U-Bahnlinie U1 und U2; S-Bahnlinien S1, S2 und S25; Fernbahntrasse Nord-Süd, Gleichstromunterwerk in der Luckenwalder Straße 6a und Gleichrichterwerk (unterirdisch) im Kerngebiet MK 2 östlich an den Fernbahntunnel angrenzend (Flurstück 3315). Daher wurde geprüft, inwieweit relevante Immissionen aus elektrischen und magnetischen Feldern auftreten bzw. zu erwarten sind.

Im Gutachten wurden die auf das Plangebiet einwirkenden Felder von Gleichstrom- und Niederfrequenzanlagen messtechnisch festgestellt, prognostiziert und entsprechend den Anforderungen der 26. BImSchV beurteilt (Schutz der Allgemeinheit, Human-Verträglichkeit). Bei der Beurteilung wurden auch die Felder der geplanten Bahnstrecke der S 21 berücksichtigt.

¹⁵ Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder, Möhler + Partner Ingenieure AG, Stand 11.01.2017

Untersuchungsgrundlagen und -verfahren

Grundlage für die Beurteilung der Einwirkung elektrischer und magnetischer Felder auf Menschen ist die „Sechszwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV). Demnach sind nach Anhang 1a der 26. BImSchV im vorliegenden Fall für Gleichstrom- und Niederfrequenzanlagen folgende Grenzwerte zu beachten:

Anhang 1a (zu § 3): Grenzwerte für Niederfrequenzanlagen (auszugweise)		
Frequenz (f) in Hertz (Hz)	Grenzwerte	
	Elektrische Feldstärke in Kilovolt pro Meter (kV/m) (effektiv)	Magnetische Flussdichte in Mikrottesla (µT) (effektiv)
0	-	500
8 - 25 ¹⁾	5	5 000/f
25 - 50 ²⁾	5	200

¹⁾ Grenzwert der magn. Flussdichte für Niederfrequenzanlagen mit einer Frequenz von 16 % Hz:
 $B = 5000/f = 300 \mu\text{T}$

²⁾ Grenzwert der magn. Flussdichte für Niederfrequenzanlagen mit einer Frequenz von 50 Hz:
 $B = 200/2 = 100 \mu\text{T}$

Tabelle 34: Grenzwerte der 26. BImSchV

Die Gleich- und Wechselfelder wurden an ausgewählten Messpunkten im Zeitraum Montag, den 19. Dezember 2016 (ca. 13 Uhr) bis Donnerstag, den 22. Dezember 2016 (ca. 8 Uhr) gemessen.

Ergebnisse

Folgende Tabelle fasst die maximalen Messergebnisse (Spitzenwerte) für die Kerngebiete MK 1 bis MK 7 und MK 9, in denen Neubau geplant ist, zusammen. Die aufgeführten Werte sind informativ, da nur an ausgewählten Punkten gemessen werden konnte und somit Abweichungen nicht ausgeschlossen werden können. Durch das Heranziehen des gemessenen Spitzenwertes (keine Dauerexposition) zur Beurteilung liegen die Ergebnisse auf der sicheren Seite.

Baufeld	Belastung bzw. Grenzwertausschöpfung					
	Gleichfeld		Wechselfeld			
	Magn. Flussdichte B		Magn. Flussdichte B		Elektr. Feldstärke E	
	Max. Messwert	% vom Grenzwert	Max. Messwert	% vom Grenzwert ^{1*)}	Max. Messwert	% vom Grenzwert
MK 1+2	ca. 55 µT	ca. 11 %	ca. 3 µT	ca. 3 %	ca. 0,04 kV/m	ca. 1 %
MK 3+4	ca. 4 µT	ca. 1 %	ca. 0,4 µT	< 1 %	ca. 0,01 kV/m	< 1 %
MK 5	ca. 6 µT	ca. 1-2 %	ca. 1 µT	ca. 1 %	ca. 0,5 kV/m	ca. 10 %
MK 6+7	ca. 19 µT	ca. 4 %	ca. 2 µT	ca. 2 %	ca. 0,4 kV/m	ca. 8 %
MK 9	ca. 225 µT	ca. 45 %	ca. 11 µT	ca. 11 %	ca. 0,01 kV/m	< 1 %

¹⁾ Bezogen auf 100 µT

Tabelle 35: Elektromagnetische Felder, Maximale Messergebnisse für die einzelnen Kerngebiete

Abschließende Beurteilung

Mit dem Einhalten der Grenzwerte der 26. BImSchV ist der Schutz der Allgemeinheit vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektrische und magnetische Felder an den Messpunkten sichergestellt. Die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV werden auch unter Berücksichtigung der geplanten Bahnstrecke der S 21 zuverlässig eingehalten.

Unsicherheiten (z.B. durch nicht genau bekannte Betriebszustände einzelner Anlagen, mögliche höhere Frequentierungen bzw. Taktverdichtungen der Bahnstrecken, Überlagerungen mehrerer Quellen, theoretisch mögliche Höchstauslastungen und geringere Abstände zu den Quellen) wurden fachgerecht behandelt und diskutiert. Der Einfluss möglicher Unsicherheiten kann als geringfügig eingestuft werden.

Zusammenfassend ist der Schutz der Allgemeinheit nach 26. BImSchV vor magnetischen Gleichfeldern sowie vor elektrischen und magnetischen Wechselfeldern auch unter Einbeziehung aller Unsicherheiten sichergestellt. Schutzmaßnahmen gegenüber elektrischen und magnetischen Feldern sind nicht erforderlich.

7. Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

7.1 Lärmschutz für den Westpark

Die Schallemissionen der Hochbahnen und der Hochbahnhöfe belasten auch den Westpark. Durch den geplanten Bau der S 21 mit Hochbahnhof werden die Schallemissionen noch zunehmen. Durch die Neubauten in der Urbanen Mitte, die zwar nicht als geschlossene Bebauung, aber als eine Aneinanderreihung von Hochhäusern entlang der Parkkante ausgebildet werden, wird im Westpark eine deutliche Lärmreduktion erzielt. Die Gebäude wirken in Ansätzen wie eine Lärmschutzbebauung.

7.2 Verschattung des Westparks

In der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden von den Bürgern Bedenken bzgl. einer möglichen Verschattung des Westparks durch die geplanten in Nord-Süd-Richtung aneinander gereihten Hochhäuser formuliert. Zur objektiven Bewertung der Auswirkungen wurde ein Besonnungs-/Verschattungsgutachten¹⁶ erstellt. In diesem Rahmen wurden detaillierte tag- geslichttechnische Untersuchungen durchgeführt.

Der Schattenwurf der sieben neuen Hochhäuser im Westpark verhält sich unabhängig von der im Jahresgang variierenden Sonnenhöhe qualitativ sehr ähnlich:

- Die sieben neuen Hochhäuser verschatten den Westpark nur vormittags, also von Sonnenaufgang bis mittags. Aufgrund des Sonnengangs werfen die neuen Hochhäuser am Nachmittag keinen Schatten in den Westpark.
- Die Sonnenhöhe, die sich im Jahresverlauf ändert, beeinflusst im Wesentlichen nur die Schattenlänge und die Dauer der Verschattung des Westparks; dies ist auf den bei hoher Sonne längeren Sonnengang zurückzuführen.
- Der Schattenwurf der neuen Hochhäuser stellt sich im Winter (bei tief stehender Sonne) intensiver dar als im Sommer (bei hoch stehender Sonne).
- Der jahreszeitliche Verlauf des Sonnenstandes spiegelt sich sowohl in der Richtung des Schattenwurfs der neuen Hochhäuser (im Winter geht die Sonne in SO auf, sodass die Hochhäuser im NW Schatten werfen; demgegenüber geht die Sonne im Sommer in NO

¹⁶ Besonnung und Verschattung, Müller-BBM, Stand 15.03.2017

auf, sodass die Hochhäuser im SW Schatten werfen), wie auch in der Dauer der Besonnung (im Winter scheint die Sonne kürzer als im Sommer) wider.

- Dabei wird im Wesentlichen der mittlere Teil des Westparks verschattet. Die Verschattung durch die neuen Hochhäuser beschränkt sich auf die unmittelbar an die Hochhäuser angrenzenden Bereiche. Die Besonnung der überwiegenden Fläche des Westparks wird durch die neuen Hochhäuser nicht beeinflusst.
- Die Besonnung der wenigen betroffenen Flächen im Westpark wird durch die neuen Hochhäuser maximal um ca. 50 % reduziert.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Besonnung des Westparks durch die neuen Hochhäuser insgesamt nur gering beeinflusst wird.

8. Auswirkungen auf das lokale Klima

In der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Bedenken bzgl. der negativen Auswirkungen der Neubebauung auf das Klima geäußert, die dann in einem Klimagutachten¹⁷ überprüft wurden. Mittels Simulation mit einem Klimamodell wurden die Auswirkungen der Planung auf das Klima quantitativ und qualitativ ermittelt.

Lufttemperatur in der Nacht

Die höchsten Temperaturen von über 20°C treten nördlich des Landwehrkanals im Umfeld des Potsdamer Platzes auf. Dies geht mit dem überdurchschnittlichen Bauvolumen und der hohen Oberflächenversiegelung einher, da hier die nächtliche Abkühlung durch die wärmespeichernden Materialien wie Beton und Stein deutlich reduziert wird. Im Temperaturfeld treten vor allem die vegetationsgeprägten Flächenanteile mit den niedrigsten Werten von weniger als 17°C hervor, da hier eine intensive nächtliche Wärmeausstrahlung mit entsprechender Abkühlung der darüber lagernden Luft erfolgen kann. Dabei sind die niedrigsten Werte von weniger als 14 °C über der Schöneberger Wiese sowie im Park am Gleisdreieck zu beobachten.

Das Plangebiet selbst weist ein heterogenes Temperaturniveau von 15,5°C am Westrand bis 19,3°C im Umfeld des U-Bahnhofes auf. Mit Realisierung der geplanten Bebauung steigen die nächtlichen Temperaturwerte im Plangebiet auf das Niveau der östlich angrenzenden Bestandsbebauung an. Beim Vergleich der Lufttemperatur zwischen dem Istzustand und dem Planszenario ist eine lokale Zunahme um mehr als 2 K (Kelvin bzw. °C) im Nahbereich zu beobachten.

Aufgrund des Abstands zu den Bestandsflächen ist dort keine Beeinflussung der Temperatursituation zu erwarten.

Kaltluftströmungsfeld

Den lokalen thermischen Windsystemen kommt eine besondere Bedeutung beim Abbau von Wärme- und Schadstoffbelastungen größerer Siedlungsräume zu. Während im Westpark ein mäßiger bis hoher Volumenstrom auftritt, liegt innerhalb der übrigen Siedlungsflächen aufgrund der Hinderniswirkung von Gebäuden sowie einer allgemeinen Erwärmung der Kaltluft verbreitet ein geringer Kaltluftvolumenstrom vor.

Die geplante Bebauung in der Urbanen Mitte führt zu einer Beeinflussung des Kaltluftvolumenstroms. Es zeigt sich, dass dieser innerhalb des Plangebiets nahezu vollständig auf einen geringen Wert absinkt, aber im Westpark auf einem hohen Niveau verbleibt.

¹⁷ Klimaökologisches Fachgutachten, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Stand 03/2017

Anders als bei Belastungen durch Luftschadstoffe oder Verkehrslärm, für die in Verordnungen konkrete Grenz- oder Richtwerte genannt werden, gibt es für die Beeinflussung des Kaltlufthaushaltes keine allgemeingültigen Bewertungsmaßstäbe. Lediglich in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) wird ein quantitatives „Maß der Beeinflussung“ vorgeschlagen, das eine Reduktion der Abflussvolumina um mehr als 10 Prozent im Umfeld von bioklimatisch belasteten Siedlungsgebieten als „hohe vorhabenbedingte Auswirkung“ ausweist. Eine Verringerung um 5-10 Prozent wird als „mäßige Auswirkung“ eingestuft, unterhalb von 5 Prozent wird die Auswirkung einer Volumenstromverringerung als „geringfügig“ angesehen.

Betrachtet man die gesamte durch die geplante Bebauung negativ beeinflusste (und vorwiegend unbebaute) Fläche, ergibt sich gegenüber dem Istzustand ein planbedingter Rückgang des Volumenstroms um etwa 9 Prozentpunkte. Die Abnahme innerhalb der stärker betroffenen Bereiche beläuft sich auf mehr als minus 25 Prozentpunkte, was vor allem innerhalb des Plangebiets sowie nördlich davon zu beobachten ist. Die Abnahme des Kaltluftvolumens innerhalb der bestehenden Wohnbebauung geht nur kleinräumig über minus 10 Prozentpunkte hinaus. Dies ist im Umfeld von Pohlstraße, Kurfürstenstraße sowie Luckenwalder Straße der Fall.

Insgesamt gesehen ist damit die Erheblichkeit der Nutzungsänderung für das Schutzgut Klima noch als mäßig einzustufen.

Bewertung

Das Planszenario mit Realisierung der geplanten Bebauung in der Urbanen Mitte zeigt eine Beeinflussung der meteorologischen Parameter vor allem innerhalb des Plangebiets selbst. Während die Wirkung auf die Lufttemperatur nicht nennenswert über das Planareal hinausgeht, sind beim Kaltluftströmungsfeld deutlichere Effekte zu beobachten. Dabei ist eine Abnahme der Durchlüftung vor allem nördlich des Plangebiets über meist unbebauter Fläche zu verzeichnen. Die nächtliche Durchlüftung der angrenzenden Bestandsbebauung wird dadurch aber voraussichtlich nicht nennenswert beeinträchtigt werden. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper sind daher nicht notwendig.

In der Gesamtbilanz ist das qualitative und räumliche Ausmaß der Wirkungen - insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen - noch als mäßig anzusehen. Dies gilt auch hinsichtlich der Verminderung des Kaltluftvolumenstroms nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003). Planungsbedingte Beeinträchtigungen von weiträumigeren Strömungssystemen in Richtung empfindlicher Nutzungen im übrigen Stadtgebiet sind nicht zu erwarten.

9. Auswirkungen auf die lokalen Windverhältnisse

In der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden Bedenken bzgl. der negativen Auswirkungen der Hochhäuser auf die Windverhältnisse geäußert, die dann in einem Windgutachten¹⁸ überprüft wurden.

Im Rahmen der durchgeführten Windanalyse wurde das lokale Windfeld in der großräumigen Umgebung des Plangebiets der Urbanen Mitte für den Ist- und Plan-Zustand mit Hilfe numerischer Simulationen mit dem mikroskaligen Strömungs- und Ausbreitungsmodell ASMUS analysiert. Dabei wurden Stundenmittelwerte der Windgeschwindigkeit und Böen mit einer Andauer von 10 Sekunden ausgewertet. Die Ergebnisse für unterschiedliche Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten wurden mit Hilfe der Messdaten der Wetterstation Berlin-Tempelhof klimatologisch gewichtet und Überschreitungshäufigkeiten für unterschiedliche Windböengeschwindigkeiten bestimmt.

¹⁸ Gutachtliche Stellungnahme zum Windkomfort, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Stand 03/2017

Die Beurteilung erfolgte an Hand der Kriterien für Windkomfort in Böen in Anlehnung an Lohmeyer et al. (1992). Es gibt Aufschluss darüber ob die Aufenthaltsqualität in den unterschiedlichen Nutzungsbereichen durch Windkomfort eingeschränkt wird.

Insgesamt werden im Mittel über alle untersuchten Aufenthaltsbereiche auf dem größeren Teil der beurteilten Fläche (55 %) die Windkomfortkriterien erfüllt. Auf einem kleineren Teil der Flächen (45 %) werden die Windkomfortkriterien nicht erfüllt. Dies liegt an der Anordnung und relativ großen Höhe der geplanten Gebäudestrukturen und ist als typisch für eine solche Bebauung anzusehen.

Es kommt besonders im Westen des Plangebietes zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben.

Im westlichen Teil des Plangebietes werden die Windkomfortkriterien überwiegend überschritten, im südlichen und östlichen Teil werden sie weitestgehend eingehalten. Im Norden halten sich Gebiete, auf denen die Windkomfortkriterien erfüllt werden und solchen auf denen sie nicht erfüllt werden, die Waage.

Eine Gefahr oder beschränktes Risiko durch Wind auf Fußgängerniveau liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien in einem Teil des Gebietes nicht eingehalten werden, sind laut Gutachten trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

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

Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung ergeben sich durch den Bebauungsplan VI-140ca nicht. Die Kosten für die Entwicklung des Gebiets trägt der private Grundstückseigentümer. Dazu wurde ein entsprechender Kostenübernahmevertrag abgeschlossen.

Weitere Kosten, die aus den Planungen resultieren, sind derzeit nicht erkennbar und werden ggf. im weiteren Verfahren ermittelt.

V. Verfahren

Der Bebauungsplan ist ein Teilbebauungsplan des Bebauungsplans VI-140, für den die Verfahrensschritte bis einschließlich Behördenbeteiligung Ende 2007 durchgeführt wurden. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat am 29. Juni 2010 die Teilung des Bebauungsplans VI-140 in die Teilbebauungspläne VI-140a-i beschlossen. Der Beschluss zur Teilung des Bebauungsplans VI-140c in die B-Pläne VI-140ca und VI-140cb sowie die Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca wurde am 20.05.2015 gefasst.

1. Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat die Absicht, den Bebauungsplan VI-140ca aufzustellen, der für die vorbereitenden Bauleitplanung und das Bauwesen zuständigen Senatsverwaltung unter allgemeiner Angabe ihrer Planungsabsichten am 23.04.2015 mitgeteilt.

1.1 Stellungnahme SenStadtUm (alte Bezeichnung) vom 26.05.2015

Dringende Gesamtinteressen Berlins gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 2 AGBauGB

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt teilt mit, dass der Bebauungsplan VI-140ca gem. § 7 Absatz 1 Nr. 2 AGBauGB dringende Gesamtinteressen Berlins berührt, da folgende übergeordnete Verkehrsanlagen und -planungen betroffen sind:

- Das Tempelhofer Ufer, das im StEP Verkehr als übergeordnete Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe II eingestuft ist.
- Die U-Bahnanlagen U12, U2 der BVG.
- Die S-Bahnanlagen S1, S2, S25 und Bahnanlagen der Deutschen Bahn (Regional- und Fernverkehr) - Anhalter- und Dresdener Bahn.
- Als Planung ist der Bau der S-Bahnverbindung S 21 vom Potsdamer Platz bis zum S-Bahnring / Cheruskerkurve zu berücksichtigen.

Dringende Gesamtinteressen Berlins gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 7 AGBauGB

Die Beeinträchtigung dringender Gesamtinteressen Berlins hinsichtlich der Zentrenstruktur i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 7 AGBauGB konnte nicht abschließend geprüft werden.

Berücksichtigung der vom Senat beschlossenen Konzepte und Planungen

Die Berücksichtigung folgender Entwicklungsplanungen und -konzepte konnte nicht abschließend geprüft werden:

- StEP Zentren
- Fachmarktkonzept Berlin
- AV Einzelhandel 2014
- Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005.

Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005 ist in der Abwägung zu berücksichtigen.

2. Anfrage nach den Zielen der Raumordnung

Die für die Raumordnung und Landesplanung zuständige Behörde wurde nach § 1 Abs. 4 BauGB mit Schreiben vom 23.04.2015 beteiligt. In ihrer Stellungnahme vom 20.05.2015 verweist die Gemeinsame Landesplanungsabteilung auf ihre Mitteilung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung vom 04.03.2010, die zur Teilung des Bebauungsplans VI-140 angefragt wurde. Eine abschließende Bewertung der Planungsabsicht ist noch nicht erfolgt.

3. Aufstellungs-/ Fortführungsbeschluss

Am 20.05.2015 wurde von der BVV Friedrichshain-Kreuzberg die Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca beschlossen.

3.1 Änderung des BauGB durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 / Überleitungsvorschrift

Das "Gesetz zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz und anderer Vorschriften an europa- und völkerrechtlicher Vorgaben" vom 29.05.2017 ist im BGBl. Nr. 32 vom 1.6.2017 erschienen und hat das Baugesetzbuch (BauGB) wie folgt geändert: Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298) geändert worden ist.

Gemäß Überleitungsvorschrift des § 245c BauGB 2017 (Überleitungsvorschrift aus Anlass des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt) könnte das Verfahren nach den vor dem 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden. Aufgrund des frühen Verfahrensstands wird das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca jedoch nach neuem Recht weitergeführt.

4. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Mit Veröffentlichung in der Tagespresse und auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg wurde die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB über die Planung zum Bebauungsplan VI-140ca frühzeitig unterrichtet. Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung, Stand 12. Februar 2016, sowie die städtebaulichen Entwürfe konnten vom 15. Februar bis 15. März 2016 im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie im Internet eingesehen werden.

Während der Beteiligungsfrist wurden 146 Stellungnahmen abgegeben, davon 143 Bürger-Stellungnahmen, zwei Stellungnahmen von relevanten benachbarten Grundstückseigentümern, der STATION Berlin und dem Deutschen Technikmuseum, sowie der AG Radverkehr.

Die Bürger-Stellungnahmen werden in Teil A, die Stellungnahmen der benachbarten Grundstückseigentümer und des Gremiums FahrRat in Teil B ausgewertet und abgewogen.

4.1 Inhalte der Stellungnahmen - Teil A

Die Bürger haben zu folgenden Themen Stellungnahmen abgegeben:

4.1.1 Flächennutzungsplan

Stellungnahmen: 1

- Im Flächennutzungsplan ist keine Bebauung mit M2 westlich der Bahn (U2) und südlich der Bahn (U1) ausgewiesen.

Abwägung

Der FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 28. Januar 2016 (ABl. S. 296), stellt für das westliche Plangebiet in symbolischer Breite Bahnfläche dar, das östliche und südliche Plangebiet ist als gemischte Baufläche M2 (GFZ > 1,5) dargestellt.

Im FNP sind die Darstellungen und Abgrenzung der Flächen generalisiert und die Bahnsignaturen symbolisch verortet. Der Bebauungsplan entspricht diesen Abgrenzungen.

4.1.2 Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005)

Stellungnahmen: 7

- Warum wurde im städtebaulichen Vertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 und somit eine extrem hohe bauliche Dichte vertraglich festgeschrieben?
- Der Rahmenvertrag soll die planerische Abwägung der Baufläche und der GFZ nicht ersetzen
- Die Berechnung des Netto-Baulandes im Rahmenvertrag ist nicht nachvollziehbar
- Planung des Rahmenvertrags nicht mehr zeitgemäß.
- Keine Beteiligung der Öffentlichkeit beim Abschluss des Rahmenvertrags

Abwägung

Ziel des städtebaulichen Rahmenvertrags sowie des Bebauungsplans VI-140ca ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Vereinbarung der GFZ erfolgte vor dem folgenden Hintergrund: Gegenstand des städtebaulichen Rahmenvertrages von 2005 war die Entwicklung des gesamten Areals der ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhöfe. Das Vertragsgebiet umfasste die Fläche zwischen der Yorckstraße im Süden, der Möckernstraße im Osten, dem Tempelhofer Ufer und der Luckenwalder Straße ausschließlich des Deutschen Technikmuseums in Norden und der Flottwellstraße sowie der Dennewitzstraße im Westen. Das Areal war zum damaligen Zeitpunkt überwiegend für Bahnzwecke gewidmet, es wurde seit langer Zeit nicht mehr genutzt und lag brach. Mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag wurden die Voraussetzungen für die Entwicklung des Gebiets Gleisdreieck, hier Parkanlage und Baufelder geschaffen. Als Zielsetzung wurde die Entwicklung der Fläche einerseits als eine öffentliche Parkanlage und andererseits als attraktive städtische Nutzung mit insbesondere Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen sowie die Sicherung des Standorts des Deutschen Technikmuseums formuliert. Dabei wurden von dem circa 58,8 ha großen Vertragsgebiet circa 12,6 ha für Bebauung – davon circa 4,3 ha für die Urbane Mitte – und circa 30,0 ha als öffentliche Park- und Freiflächen vorgesehen. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag nimmt die Bebauung also nur rund ein Fünftel des gesamten Vertragsgebiets ein. Auf den Bauflächen sollen nach den Zielen des städtebaulichen Rahmenvertrags ein attraktiver Nutzungsmix mit insbesondere Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen entstehen sowie die zentrale Lage des Gebiets an einem Umsteigepunkt zwischen mehreren ÖPNV-Linien ausgenutzt werden. Speziell für das Baufeld „Urbane Mitte“ ist im Rahmenvertrag eine bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz vorgesehen. Die starke Einschränkung der für die Bebauung zur Verfügung stehenden Fläche wurde durch die Vereinbarung des zulässigen Nutzungsmaßes ausgeglichen.

Die Vereinbarungen des Rahmenvertrages gehen also über die Entwicklung der Urbanen Mitte Berlin hinaus und haben die Realisierung des Gesamtkonzepts für das Areal am Gleisdreieck im Blick.

Als Bruttobauland wird in dem städtebaulichen Rahmenvertrag die damals unvermessene Grundstücksgröße von 43.000 m², als Nettobauland eine Fläche von 34.000 m² genannt. Für die Berechnung des Nettobaulandes wurden pauschal 20% für die Flächen abgezogen, die der Erschließung dienen oder für die Bahnzwecke gewidmet und damit der Bebauung entzogen sind. Der pauschale Abzug von 20 wurde auch für die Baufelder „Möckernkiez“ und „Flottwellpromenade“ angesetzt, obwohl die Bebaubarkeit dieser Baufelder nicht durch Bahnflächen eingeschränkt ist. Bei Vergleich dieser Baufelder wird deutlich, dass die Berechnung des Nettobaulandes die besondere Lage der Urbanen Mitte nicht berücksichtigt hat.

Die Inhalte des städtebaulichen Rahmenvertrags wurden 2005 verhandelt und unterzeichnet und wurden zeitlich nicht befristet. Der Zeithorizont für die Realisierung dieser Planung entspricht dem üblichen Zeitraum für die Umsetzung eines großen Konversionsprojekts.

Die Frage, ob, und wenn ja, in welcher Form bei der Unterzeichnung des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 die Öffentlichkeit beteiligt wurde, kann im Rahmen der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens nicht beantwortet werden.

Die bauliche Ausnutzung des Baulandes wurde im weiteren Verfahren mit der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt. Die im städtebaulichen Rahmenvertrag getroffenen Vereinbarungen werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

4.1.3 Planungsrecht

4.1.3.1 §34 BauGB

Stellungnahmen: 1

- Zweifel an der Einstufung des Plangebiets als Innenbereich

Abwägung

Im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreieckgelände. Danach wäre das Plangebiet aufgrund seiner Lage innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen.

Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung dieses Bebauungsplans überprüft. Im Ergebnis wird das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt.

- Die Luckenwalder Straße, das Grundstück Luckenwalder Straße 6a, die östlichen Viaduktbauten des Hochbahnhofs Gleisdreieck sowie das Flurstück 3412 südlich des Postbahnhofs sind im Baunutzungsplan von 1958/60 als beschränktes Arbeitsgebiet festgesetzt. Die Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich des Baunutzungsplans ist nach § 30 BauGB zu beurteilen.
- Der Großteil des Plangebiets im Nordwesten liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Es handelt sich um die auf Viadukten verlaufende Hochbahn der U2 und die westlich anschließenden Flächen bis zum Park am Gleisdreieck. Bis vor kurzem standen hier noch die Viadukte der Stammbahn, sie wurden erst 2015 abgerissen. Zukünftig wird hier die S 21 verlaufen. Zusätzlich quert die Hochbahn der U1 in West-Ost-Richtung. Die Fläche ist durch bauliche Verkehrsanlagen geprägt, die auch im Norden (Parkhaus Gleisdreieck) ihre Fortsetzung finden. Das § 34-Gebiet wird nach Süden durch den Abschluss der Viaduktbauten und den Verlauf der Hochbahntrasse der U2 begrenzt.

Im § 34-Gebiet liegt auch die Verlängerung der Trebbiner Straße von Norden kommend bis zum südlichen Abschluss der STATION Berlin (Halle 8).

- Der Bereich südlich der STATION Berlin ist als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Hier endet der im Zusammenhang bebaute Ortsteil.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Einstufung als Innen- oder Außenbereich keinen Einfluss auf die Festsetzungen im Bebauungsplan hat.

4.1.4 Städtebau

4.1.4.1 Zustimmung zum Konzept

Stellungnahmen: 9

- Positive Stellungnahmen, insbesondere, Urbanität und Modernisierung werden begrüßt.

Abwägung

Die positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.

4.1.4.2 Ablehnung des Konzepts

Stellungnahmen: Alle (150) abzüglich 9 dafür

- Die Bebauung wird abgelehnt. Stichworte: Bebauung passt nicht in die Umgebung, keine natürliche Entwicklung, südliche Baukörper / Einteilung der Baufelder werden abgelehnt, keine Fortsetzung des Potsdamer Platzes, ästhetische Einwände.

Abwägung

Die Ablehnung des Bebauungskonzepts wurde zur Kenntnis genommen.

Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen Senat und Bezirk abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.

Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Die öffentliche Parkfläche und die umliegende Bebauung sind Teile eines Gesamtprojekts zur Entwicklung des Areals um das Gleisdreieck, das eine innerstädtische Brachfläche darstellte. Durch die Bebauung des Plangebiets wurde der Charakter der übrigen Bebauung um den Park am Gleisdreieck nicht geändert, sondern die urbane Nutzung einer Brachfläche ermöglicht, auf der ein lebendiges Quartier entstehen soll. Es kann angenommen werden, dass die Entwicklung einer zentral liegenden und gut erschlossenen Brachfläche und die Gestaltung eines neuen Quartiers dem öffentlichen Interesse entsprechen.

Die Einteilung der Baufelder Urbane Mitte entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs. Die südlichen Baukörper sind von der vorhandenen Bebauung umgeben. Sie liegen zwischen der ICE-Trasse im Westen, der STATION im Norden, dem Park des Technikmuseums im Osten sowie dem Park am Gleisdreieck (Skateranlage und ehemaligen Stellwerk) im Süden. Es wird nicht mitten in den Park gebaut. Die neben der Parkanlage vorhandenen privaten Brach- und Freiflächen werden bebaut. Der Vergleich zum Potsdamer Platz ist nicht nachvollziehbar, da der Urbanen Mitte ein anderes Bebauungs- und Nutzungskonzept zu Grunde liegt. Die geplante Bebauung der Urbanen Mitte unterscheidet sich auch in ihrer Höhe von den Hochhäusern um den Potsdamer Platz und grenzt sich dadurch architektonisch ab.

Die ästhetische Bewertung des Projekts ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern eine Frage des persönlichen Geschmacks. Die Gestaltung der Fassaden ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Für die Fassadengestaltung ist die Durchführung eines Architekturwettbewerbs geplant.

4.1.4.3 Sichtachse

Stellungnahmen: 7

- Gerade das jetzige Blickfeld über die weite und ruhige Landschaft mit den architektonisch einmaligen U-Bahn-Bauten sollte unbedingt erhalten bleiben.
- Durch die enge Randbebauung an allen Seiten mit z.T. viel zu hohen Bauten werden Blickbeziehungen – insbesondere der Blick auf die historischen U-Bahn-Viadukte – verbaut.
- die städtebauliche Wirkung von entfernteren Standpunkten aus prüfen, z.B. vom Askaniischen Platz, Potsdamer Straße/ Kurfürstenstraße, Hallesches Ufer.
- freie Sichtachse vom Askanischen Platz bis nach Schöneberg muss gewahrt bleiben.
- Blickfeld vom oberen Bahnsteig im U-Bahnhof Gleisdreieck wird eingeschränkt.

Abwägung

Die Veränderungen des Stadtbildes werden über städtebauliche Simulationen verdeutlicht und überprüft, ggf. wird der städtebauliche Entwurf angepasst. Zur Wahrung der Sichtbeziehungen sieht das Bebauungskonzept eine offene Bauweise vor und vermeidet die Herstellung einer geschlossenen Riegelbebauung. Dadurch soll die Sichtbarkeit der historischen Gleise nach Möglichkeit gewahrt werden. Die Sicht vom oberen Bahnsteig im U-Bahnhof Gleisdreieck wird tatsächlich eingeschränkt. Da es sich jedoch um keinen Aussichtspunkt, sondern einen Verkehrsknotenpunkt handelt, ist diese Einschränkung hinnehmbar.

4.1.4.4 Nettobauland

Stellungnahmen: 6

- Die Ermittlung der Baufläche ist zu erläutern.

Abwägung

Es wurde geprüft und in der Begründung erläutert, welche Fläche des Baugrundstücks für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO maßgebend ist.

4.1.4.5 Zu hohe Dichte

Stellungnahmen: 21

- Die hohe Verdichtung wird abgelehnt.
- Die Baumasse ist kritisch zu überprüfen und zu reduzieren.
- Dies würde auch der Wirkung des denkmalgeschützten Bahnhofs "Gleisdreieck" besser Rechnung tragen:
- Das Bauvolumen sollte sich an der begrenzten Aufnahmekapazität der angrenzenden Straßen orientieren.
- Die geplante Bruttogeschossfläche von 115.000 m² übersteigt die vertraglich vereinbarte Bruttogeschossfläche um mehr als 10 %.

Abwägung

Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags von 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der Urbanen Mitte bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand sollte durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der Rahmenvertrag für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.

Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Die kritische Bewertung der Dichte wurde zur Kenntnis genommen und in der Abwägung der städtebaulichen Belange berücksichtigt. Dem geplanten Maß der baulichen Nutzung liegt das städtebauliche Ziel zu Grunde, eine attraktive städtische Nutzung mit Gewerbe und Dienstleistungen sowie anderen Nutzungen mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln, die zentrale Lage des Gebiets optimal auszunutzen und die Kreuzung der ÖPNV-Linien städte-

baulich zu betonen. Welches Maß der baulichen Nutzung im Plangebiet festgesetzt werden soll, war Gegenstand der planerischen Abwägungsentscheidung.

Erhalt der Gebäudehöhen

Stellungnahmen: 5

- Die Höhe der geplanten Gebäude erscheint angemessen.
- Die "alte" Berliner Traufhöhe (nach Stimmann) ist einer Weltstadt nicht angemessen.
- Hochhäuser werden begrüßt. Berlin braucht mehr Modernität.
- Sie verleihen dem Ort Urbanität und etwas Weltstädtisches.

Abwägung

Die positiven Stellungnahmen zur städtebaulichen Planung wurden zur Kenntnis genommen. Es waren keine Änderungen in der Planung erforderlich.

Reduzierung der Gebäudehöhen

Stellungnahmen: 31

- Bebauung mit mehreren Hochhäusern (5-7) wird sehr kritisch gesehen / wird abgelehnt. Stichworte: keine Abweichung von der Berliner Traufhöhe, Flair des Kreuzberger Kiezes wird genommen, erdrückende Wirkung der Hochhäuser, Forderung von Beschränkungen der Gebäudehöhen, 'horizontale Wohnlandschaft' am Gleisdreieck

Abwägung

Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen.

Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Höhe der Bebauung werden durch das Gesamtkonzept für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie dem städtebaulichen Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien mitbestimmt und entsprechen dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs über die bauliche Ausgestaltung des Plangebiets. Entsprechend den hier verfolgten städtebaulichen Zielen soll auch eine Riegelbebauung vermieden werden, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten und Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume zu gestalten. Die Freiflächen dienen des Weiteren zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung. Zudem wird dadurch das Wachsen der Stadt in der Breite vermieden, das dem umweltpolitischen Ziel widerspricht, die weitere Versiegelung des Außenbereichs zu vermeiden. Die Orientierung der neuen Bebauung an den Wohnquartieren in der näheren Umgebung erscheint städtebaulich nicht sinnvoll, da die Baufelder wegen der unterschiedlichen Nutzungen und Zielsetzungen städtebaulich nicht vergleichbar sind.

Das städtebauliche Konzept wird nicht geändert.

4.1.5 Denkmalschutz

Stellungnahmen: 60

- Bedenken gegen die Vereinbarkeit der Planung mit dem Denkmalschutz. Stichworte: Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Bauten – Bahnhofsanlage „Gleisdreieck“ als Industriedenkmal – wird eingeschränkt; Ablehnung des bereits erfolgten Abrisses der Stammbahn-Viadukte, Bitte um Stellungnahme des Denkmalschutzes zu dieser Thematik und zur hier geplanten Häufung von Hochhäusern

Abwägung

Die Bedenken zur unzureichenden Berücksichtigung des Denkmalschutzes wurden zur Kenntnis genommen.

Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historisch Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau des S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der "Urbanen Mitte" erfolgt ist. Durch die Planung wird die Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt. Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. In der weiteren planerischen Abwägung wird die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen beachtet und der Entwurf auf Verbesserungen hin geprüft. Das LDA wird in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Entwurfs einbezogen. Die Stammbahn-Viadukte wurden vom Grundstückseigentümer abgerissen. Die Gründe sind dem Bezirk nicht bekannt. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA) eingegangen, dessen Inhalt in der Planung berücksichtigt wurde. Des Weiteren wurde ein Gutachten zum Denkmalschutz beauftragt.

4.1.6 Nutzung

Nutzungskonzept

Stellungnahmen: 5 Zustimmungen, 3 Ablehnungen

- Zustimmung zu einem neuen urbanen Zentrum mit Wohn-/ Geschäftsbebauung, das sich der schönen Metropole würdig erweist.

Abwägung

Die positiven Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

- Ablehnung des Konzepts, Stichworte: neuer sozialer Brennpunkt wird befürchtet (Vergleich mit Gropiusstadt, Alexanderplatz, Potsdamer Platz), neue Nutzungen mit dem Bestand nicht vereinbar, kein neues Zentrum im multizentrischen Berlin erforderlich.

Abwägung

Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Im Plangebiet soll außerhalb der nachrichtlich zu übernehmenden gewidmeten Flächen der U- und S-Bahn ein Kerngebiet festgesetzt werden. Die zulässigen Nutzungen im Kerngebiet werden im weiteren Verfahren genauer definiert und im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Auf Grundlage des Planungsstandes zum Zeitpunkt der Abwägung war im Kerngebiet ein Anteil von ca. 2/3 für Büros, Hotels und Dienstleistungen vorgesehen. Das übrige Drittel sollte durch Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, Kunst- und Kultureinrichtungen genutzt werden. Der Vergleichbarkeit mit der Gropiusstadt wird inhaltlich nicht gefolgt, da die Gropiusstadt und diese Planung weder in der Funktion und geplanten Nutzungen noch von der architektonischen Gestaltung vergleichbar sind. Anders als in der Gropiusstadt soll in der Urbanen Mitte kein Wohngebiet entstehen. Da noch keine konkreten Nutzungen geplant sind, kann im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140ca keine abschließende Prüfung ihrer Auswirkungen auf die Umgebung stattfinden. Die schalltechnische Vereinbarkeit der einzelnen Vorhaben mit den Bestandsnutzungen wird im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren durchgeführt.

Die Entwicklung eines Zentrums im Sinne des Berliner Zentrenkonzepts ist hier nicht vorgesehen.

Umfang der geplanten Nutzung

Stellungnahmen: 3

- Wie viele Menschen sollen in der „Urbanen Mitte“ arbeiten und wohnen?

Abwägung

Im weiteren Planverfahren wird auch die Zahl der Menschen, die in der "Urbanen Mitte" arbeiten können, prognostiziert und in der Begründung dargestellt. Es ist keine Wohnnutzung geplant.

Büros

Stellungnahmen: 8

- Kein Bedarf, Leerstand wird befürchtet. Der Potsdamer Platz in unmittelbarer Nähe hat bereits bedrohlichen Büro-Leerstand, andere Flächen besser geeignet.

Abwägung

Es ist zutreffend, dass vor wenigen Jahren ein Überangebot an Büroflächen in Berlin befürchtet wurde. Die aktuelle Lage ist jedoch weit von einem Überangebot an Büroflächen entfernt. In allen deutschen Großstädten ist der Leerstand von Büroräumen zurückgegangen, in Berlin ist diese Entwicklung aufgrund der zunehmenden Attraktivität der Metropole besonders deutlich zu beobachten. Branchenvertreter sehen den Leerstand zurzeit zwischen 3 und 6% mit laufendem Rückgang, nach aktuellen Untersuchungen ist eine Unterversorgung zu erwarten, die gravierende Nachteile auf die Entwicklung des Markts für Büroflächen nach sich zieht. Nach dem aktuellen Stand ist für die nächsten Jahre von einem hohen Bedarf an zusätzlichen Büroflächen auszugehen.

Beherbergung / Hotel

Stellungnahmen: 1

- Kein Bedarf an neuen Hotels

Abwägung

Der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, auch bei den Übernachtungszahlen, so dass ein weiterer Bedarf an Hotels gesehen wird. Die zentrale Lage in Berlin und an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung als Hotelstandort.

Einzelhandel

Stellungnahmen: 4 begrüßen, 1 kein Bedarf

- Zu begrüßen ist mehr Einkaufsfläche, auch für den täglichen Bedarf

Abwägung

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen und im Bebauungsplan bei der Festsetzung zulässiger Nutzungen berücksichtigt.

- Kein Bedarf an neuem Einzelhandel

Abwägung

Es wurde berücksichtigt, dass das Plangebiet jeweils nur ca. 600 m Luftlinie vom Ortsteilzentrum Potsdamer Straße sowie vom Zentrumsbereichskern Potsdamer-/ Leipziger Platz entfernt liegt und sich die Kerneinzugsbereiche von Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet

mit denen der genannten städtischen Zentren deutlich überschneiden würden. Die Zulässigkeit von Einzelhandel wird in einem Einzelhandelsgutachten geprüft und im Bebauungsplan festgesetzt.

Das eingeholte Einzelhandelsgutachten bestätigt, dass Bedarf nach neuem Einzelhandelsangebot in der Umgebung besteht.

Kultur

Stellungnahmen: 1

- Faktisch sind die bereits in der näheren Umgebung ausreichend vorhandenen kulturellen Angebote mehr als ausreichend.

Abwägung

Die Nachbarschaft unterschiedlicher Kultur- und Veranstaltungsangebote beinhaltet nicht zwangsläufig Konflikte. Die unterschiedlichen Nutzungen im Umfeld der Urbanen Mitte machen den Ort spannend und attraktiv.

Es kann nicht nachvollzogen werden, dass kulturelle Angebote als unnötig angesehen werden. Gerade in diesem Bereich wird ein breites Netz vielfältiger Angebote im Bezirk angestrebt, die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind.

Wohnen

Stellungnahmen: 1 zur nachfolgenden Stellungnahme, 7 zum Thema bezahlbarer Wohnraum

- Wohnen kann aufgrund der Lage und Rahmenbedingungen (vor allem Lärm) nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Abwägung

Die Einschätzung wird geteilt. Es ist keine Wohnnutzung geplant.

- Wunsch nach bezahlbarem Wohnraum

Abwägung

Eine Wohnnutzung der Urbanen Mitte ist nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO im Kerngebiet nur ausnahmsweise zulässig und im Übrigen nach dem aktuellen Bebauungskonzept nicht vorgesehen, da dem die Lärmbelastung des Gebiets entgegensteht: Das Plangebiet eignet sich aufgrund der hohen Lärm- und Erschütterungsbelastung nur sehr eingeschränkt als Wohnstandort. Zur Klärung der Schallsituation wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Im Ergebnis bestätigten die Untersuchungen, dass auf dem Gebiet der Urbanen Mitte durch die vorhandenen U-Bahnlinien sowie der geplante neue S21 zum Teil Lärm- und Erschütterungsimmissionen zu erwarten sind. Bei gewerblichen Nutzungen können diese Einschränkungen durch bauliche Maßnahmen ausgeglichen werden. Für die Wohnnutzung erscheint dieser Ausgleich nicht möglich, da das Wohnen höhere Anforderungen an seine Umgebung stellt. Eine Wohnnutzung ist nicht geplant.

Verödung, Sicherheitsbedenken

Stellungnahmen: 9

- Stichworte: Sicherheitsbedenken, Verödung nach Geschäftsschluss befürchtet, Gefahr der Verwahrlosung und Kleinkriminalität, der/ das neue Brennpunkt/ Problemviertel

Abwägung

Die Anregungen wurden zur Kenntnis genommen und im Bebauungsplan - soweit möglich - berücksichtigt.

Für die Gestaltung der Wege und Zugänge zum Bahnhof wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet. Die Ausgestaltung der Freiräume erfolgt durch den Bauherrn in Abstimmung mit dem Bezirk. Zum einen wird das Plangebiet allein durch die Lage am U-Bahnhof (U1, U2) und geplanten S-Bahnhof (S 21) und seiner Wegebeziehungen zum Park am Gleisdreieck wahrscheinlich immer belebt sein. Zum anderen sollen durch die gastronomische und kulturelle Nutzung der Erdgeschosszonen Angebote geschaffen werden, die unabhängig von den Arbeitszeiten in den Büros sind und auch abends und am Wochenende genutzt werden, so dass hier ein vitales Quartier mit vielfältigen Nutzungen entstehen kann. Die Beispiele früherer Großbauprojekte sind mit der Planung für die "Urbanen Mitte" nicht vergleichbar. Hier wird keine Großsiedlung des sozialen Wohnungsbaus geplant, sondern ein Kerngebiet mit z.B. gastronomischen und kulturellen Nutzungen im Erdgeschoss und Büronutzungen in den Obergeschossen.

Nutzen für die ansässige Bevölkerung

Stellungnahmen: 2

- Stichworte: Kein Nutzen für die Bewohner der angrenzenden Bezirke, „Touristen-Marktplatz“, Steigerung der Mieten im Umkreis, Gentrifizierung

Abwägung

Durch den Bau der "Urbanen Mitte" wird das Umfeld eines wichtigen und stark frequentierten Umsteigepunktes städtebaulich aufgewertet und sicherer. Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Handelsbetrieben die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, die der Öffentlichkeit zugutekommen und damit auch den Bewohnern nutzen. Durch den Bau der "Urbanen Mitte" wird das Bahnhofsumfeld städtebaulich aufgewertet und sicherer. Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Handelsbetrieben die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Es ist davon auszugehen, dass das Plangebiet sowohl von Anwohnern, Parkbesuchern, Berufstätigen in den Büros, ÖPNV-Nutzern und auch Touristen genutzt wird. Der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, auch bei den Übernachtungszahlen, so dass ein weiterer Bedarf an Hotels gesehen wird. Die zentrale Lage in Berlin und an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung als Hotelstandort. Die Befürchtung, dass die Mieten aufgrund der Attraktivität der Wohnlage steigen würden, wird zur Kenntnis genommen. Dies ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Im Übrigen ist für die Urbane Mitte keine Wohnnutzung geplant.

4.1.7 Verkehr

4.1.7.1 Verkehrssituation im Umfeld / Verkehrskonzept und –prognose

Stellungnahmen: 58

- Probleme des fließenden Verkehrs: Berufsverkehr, Verkehr während Veranstaltungen und Messen in der STATION Berlin, Anlieferverkehr.
- Verkehrskonzept wird gefordert, die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes zur Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs – v.a. während der Bauarbeiten – bezweifelt wird.
- Verkehrsprognose ist zu erstellen, die das Pendleraufkommen und die Besucher prognostiziert und ihre Auswirkungen auf den Verkehr bewertet

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und

ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.

Die Anregungen zum Untersuchungsumfang wurden zur Kenntnis genommen.

Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt. Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen werden geprüft.

Im Rahmen des weiteren Verfahrens wurde ein schlüssiges Verkehrskonzept entwickelt und mit den entsprechenden Behörden/ Fachverwaltungen abgestimmt.

4.1.7.2 Trebbiner Straße

Stellungnahmen: 11

- Im Werkstattverfahren war eine Verlängerung der Trebbiner Straße zur Erschließung der südlichen Baufelder Thema. Die Trebbiner Straße liegt aber nun außerhalb der Grenzen des B-Planes. Das Plangebiet ist anzupassen.

Abwägung

Es wird davon ausgegangen, dass die zweite Anbindung des Plangebiets über die Trebbiner Straße erforderlich ist und der Geltungsbereich im Rahmen des weiteren Planverfahrens um die erforderliche Fläche erweitert wird. Die Verlängerung der Trebbiner Straße und die Herstellung einer neuen Zufahrt werden umgesetzt.

Die Anregungen zum Untersuchungsumfang wurden zur Kenntnis genommen.

- Ist es denkbar, dass die komplette Bauabwicklung durch die nicht bewohnte Trebbiner Straße erfolgen könnte?

Abwägung

Der Vorschlag wurde im Rahmen der weiteren Projektentwicklung geprüft. Dabei ist zu bedenken, dass wahrscheinlich nicht alle Gebäude auf einmal gebaut werden und dass an der Trebbiner Straße auch der Eingang des Deutschen Technikmuseums liegt. Die Bauabwicklung ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans, die Auswirkungen während der Bauphase werden aber im Umweltbericht bewertet.

4.1.7.3 Modal- Split

Stellungnahmen: 25

- Es wird bezweifelt, dass der überwiegende Teil der künftigen Nutzer ausschließlich den ÖPNV nutzen wird. Dies wird durch den derzeitigen Modal Split auch nicht bestätigt.

Abwägung

Die Annahmen zum Modal-Split wurden mit den entsprechenden Behörden/ Fachverwaltungen abgestimmt.

4.1.7.4 Sicherheit

Stellungnahmen: 31

- Die Sicherheit der Anwohner, Radfahrer und Kinder muss gewährleistet werden.
- Dauerhaft den Zugang von Rettungsfahrzeugen und den Brandschutz gewährleisten.

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert.

4.1.7.5 Parken / Stellplatzsituation

Bestandssituation

Stellungnahmen: 31

- Angespannte Parkplatzsituation zu berücksichtigen.
- Zusätzlicher Bedarf durch das Bauvorhaben ist zu prüfen.

Abwägung

Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Parkplatzsituation im Umfeld angespannt ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum gibt.

4.1.7.6 Fußgänger- / Radverkehr

Stellungnahmen: 47

- Auszubauen und zu sichern sind insbesondere: der Übergang von Ost- in den Westpark/ Fahrradfernweg Berlin-Leipzig, nördlicher und östlicher Zugang zum Park, direkte Wegeverbindung vom U-Bahnhof zum Park.

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, in dem auch der Fußgänger- und Radverkehr behandelt wird. Das Konzept sieht unter anderem den Ausbau der vorhandenen Radwege und der Radwege auf den vorhandenen Straßen vor. Es ist nicht geplant, die Radwege enger zu gestalten.

Es ist ein Ziel des Bebauungsplans, die vorhandene Verbindung zwischen Ost- und Westpark sowie den Fernradweg Berlin-Leipzig planungsrechtlich zu sichern. Eine Änderung seines Verlaufs des Radwegs ist nicht geplant. Das für das Baugebiet erarbeitete Konzept für den Fuß- und Radverkehr trägt der hohen Auslastung dieser Wegeverbindung Rechnung und sieht seinen Ausbau vor. Eine Verbesserung der Wegeverbindung zwischen dem U-Bahnhof und dem Park wird umgesetzt. Es wird angestrebt, auf der westlichen Seite des Bahnhofs Gleisdreieck einen zusätzlichen Zugang zu schaffen, über den der Park dann noch besser erreicht werden kann. Eine Verengung der vorhandenen Zuwegungen ist nicht geplant.

4.1.8 Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

4.1.8.1 Parkübernutzung

Stellungnahmen: 40

- Stichworte: Übernutzung des Parks durch Anstieg der Besucher, vor allem zur Mittagszeit; Vermüllung des Parks, Überbeanspruchung der Grünflächen

Abwägung

Im Rahmen der weiteren Planung wurde prognostiziert, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Park am Gleisdreieck haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Übernutzung des Parks und einer damit einhergehenden Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.

Die Befürchtung, der Park werde durch die Menschen überrannt, die in den geplanten Gewerbeeinheiten arbeiten, wird nicht geteilt. Die Nutzung des Parks durch die Beschäftigten der Urbanen Mitte wird sich auf die Mittagszeit an den Werktagen beschränken und ist damit zeitlich eingeschränkt. Für die Erholungszwecke wird der Park dagegen hauptsächlich an den Wochenenden und abends genutzt. Die zusätzlichen Nutzungen beeinträchtigen damit nicht die Erholungsnutzung. Zudem werden mit der neuen Bebauung neue Aufenthaltsflächen geschaffen, die einen Teil der Parknutzungen aufnehmen können.

Die Müllentsorgung im Park ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

4.1.8.2 Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität

Stellungnahmen: 99

- Beeinträchtigung der Erholungs- und Freiraumqualität.
- Erdrückung und Verkleinerung des Parks, auch durch die geplante S21.

Abwägung

Im Rahmen der weiteren Planung wurde untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der "Urbanen Mitte" auf den Park am Gleisdreieck haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.

Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Brach- und Freiflächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Das Baufeld der "Urbanen Mitte" und die für die S21 vorgehaltene Fläche sind nicht Bestandteil des Parks am Gleisdreieck. Daher wird die rechtlich gesicherte Parkfläche weder durch die Urbane Mitte noch durch die neue S21 reduziert. Die Beziehung zwischen dem Park und dem U-Bahnhof soll sich durch die geplante Bebauung der Urbanen Mitte verbessern, indem die Erschließung und die Wege zwischen dem Park und dem Bahnhof ausgebaut werden.

4.1.8.3 Verschattung

Stellungnahmen: 64

- Die Verschattung des Westparks (in den Vormittagsstunden) durch die Hochhäuser sowie negative Auswirkungen auf Naherholungs- und Aufenthaltsqualität sowie auf die Vegetation wird befürchtet; Verschattungsstudie wird gefordert.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Verschattung wurde eine Besonnungs-/ Verschattungsstudie beauftragt, in der der Schattenwurf zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten dargestellt wird. Auf dieser Grundlage wurden die Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck beurteilt. Das Gutachten zeigt, dass die Verschattung sich auf einen Bereich des Westparks beschränkt,

der unmittelbar an die Hochhäuser angrenzt, und die überwiegende Fläche des Westparks durch die Verschattung nicht beeinflusst wird. Der Schattenwurf beschränkt sich zudem aufgrund der Lage der Hochhäuser auf die Vormittagsstunden. Die Auswirkungen auf den Westpark können daher wegen Geringfügigkeit hingenommen werden.

Untersucht wurde auch die Beschattung der in der Umgebung vorhandenen Gebäude. Nach dem Gutachten wird die Besonnung der Bestandsgebäude nur geringfügig verändert, für einen großen Teil der Gebäude wird die Besonnungsdauer am 17. Januar nicht verändert. Die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung der Bestandsgebäude sind damit geringfügig und sind hinzunehmen.

4.1.9 Auswirkungen auf die Umwelt

Lapro / StEP Klima

Stellungnahmen: 33

- Warum wird eine Planung weiterverfolgt, die die Ziele mehrerer landschaftsplanerischer Teilpläne (Umwelt, Biotop/ Artenschutz, Landschaft, Klima) nicht berücksichtigt?
- Der StEP Klima wird unzureichend berücksichtigt.
- Die im Umweltbericht dargestellten Beeinträchtigungen werden abgelehnt.

Abwägung

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Im weiteren Verfahren wird geprüft, inwieweit die Ziele des Landschaftsprogramms berücksichtigt werden.

Die Auswirkungen der geplanten Bebauung wurden im Umweltbericht analysiert, geprüft, dargestellt und entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen.

Versiegelung

Stellungnahmen: 5

- Auswirkungen der Versiegelung der Flächen wird befürchtet.

Abwägung

Die Versiegelung des Plangebiets ist tatsächlich hoch. Im weiteren Verfahren wurden im Umweltbericht Maßnahmen zum planexternen Ausgleich der Versiegelung benannt, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

4.1.10 Lärm

Gewerbelärm

Stellungnahmen: 2

- Lärmbelästigung durch Nutzungen in der Urbanen Mitte prüfen / verträglich gestalten.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den durch die Planung verursachten Gewerbelärm prognostiziert. Die Lärmbelastung der Umgebung durch die gewerblichen Nutzungen innerhalb des Plangebiets konnte das Gutachten nicht untersuchen, da noch keine konkreten Planungen für die Nutzung vorliegen. Die Verträglichkeitsprüfung der gewerblichen Nutzungen innerhalb der Urbanen Mitte wird auf die Baugenehmigungsverfahren verlagert.

Verkehrslärm

Stellungnahmen: 33

- Zunahme des Verkehrslärms auf den die Urbane Mitte erschließenden, schon vorbelasteten Straßen, sowohl für die Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Projekts, soll bewertet werden: Die Lärmbelastung der Anwohner liegt bereits durch das Tempelhofer Ufer im gesundheitsschädlichen Bereich, Schutzmaßnahmen werden gefordert, Lärmbelastung durch die Baustelle, Lärmbelastung durch die geplante S21

Abwägung

Zur Klärung des Themas Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den Verkehrslärm im Umfeld und seine durch die Planung verursachte prognostizierte Zunahme beinhaltet. Das Gutachten stellt keine unzumutbare Lärmbelastung durch die Erhöhung des An- und Abfahrtsverkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind an einigen der untersuchten Immissionsorten bereits im Bestand überschritten. Die Erhöhung des Beurteilungspegels durch die Nutzungen des Plangebiets liegt jedoch unter 3 dB(A), so dass die Voraussetzungen der Nr. 7.4 der TA Lärm nicht erfüllt sind. Der Verkehrslärm ist damit zumutbar, Schallschutzmaßnahmen nach Nr. 7.4 TA Lärm sind nicht erforderlich.

Der Umgang mit dem Lärm während der Bauphase wird im Umweltbericht bewertet.

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.

4.1.11 Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide)

Stellungnahmen: 37

- Mit welchem Anstieg der Feinstaubbelastung ist durch die jahrelangen Bautätigkeiten / den Baustellenverkehr z.B. in der Schöneberger und Luckenwalder Straße zu rechnen?
- Es sind geeignete Messungen und Regelungen zur Einhaltung der Grenzwerte vorzunehmen.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide) wurde ein Luftschadstoffgutachten erstellt. Die Untersuchung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Plangebiets noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden nicht überschritten.

Eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwerts für eines der Schadstoffe konnte nur für die westlichen Fassaden von zwei geplanten Gebäuden nicht ausgeschlossen werden. Diese Schadstoffbelastung wird durch die Festsetzung des Bebauungsplans zur erforderlichen Belüftung der betroffenen Aufenthaltsräume ausgeglichen. Die mögliche Überschreitung der Schadstoffbelastung an der westlichen Fassade der Schöneberger Str. 16 wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert.

Die Immissionsbelastung ist damit zumutbar und ist hinzunehmen. Im Übrigen wird auf die planerische Abwägung in der Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

Die Auswirkungen während der Bauphase werden im Umweltbericht bewertet.

4.1.12 Mikroklima

Stellungnahmen: 21

- Die Ausrichtung des Parks sollte ursprünglich das Mikroklima der Stadtmitte positiv beeinflussen. Die Planung für die Urbane Mitte wird das Mikroklima negativ beeinflussen.
- Auswirkungen der Hochhäuser auf das Mikroklima darstellen (Windentwicklung, Wärmespeicherung, Schattenwurf).
- Die Bebauung in der vorgesehenen Höhe und Breite verengt die dringend benötigte Belüftungsschneise für das Zentrum Berlins (Potsdamer Platz und Brandenburger Tor).

Abwägung

Zur Klärung des Themas „Folgen für das Mikroklima“ wurde eine Klimaanalyse erstellt, die u.a. Aussagen zu Auswirkungen auf vorhandene Kaltluftschneisen beinhaltet. Das Gutachten stellte fest, dass die klimatischen Auswirkungen des Bauprojekts sich im Wesentlichen auf das Plangebiet beschränken. Die Auswirkungen auf die nähere Umgebung werden als mäßig eingestuft, eine Beeinträchtigung von weiträumigeren Strömungssystemen im übrigen Stadtgebiet ist nicht zu erwarten. Die Frischluftschneise zwischen dem grünen Süden und dem Tiergarten wird somit nicht eingeschränkt. Die im Gutachten festgestellten mikroklimatischen Auswirkungen für das Plangebiet und die nähere Umgebung sind daher hinzunehmen.

Die Ergebnisse des Gutachtens werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

4.1.13 Wind

Stellungnahmen: 19

- Hochhäuser, die weit über das mittlere Dachniveau einer Stadt hinausragen, können unter Umständen das (stärkere) Windfeld aus höheren Luftschichten ablenken und am Fuß des Gebäudes heftige Böen und Verwirbelungen hervorrufen.
- Das Gelände um die Hochhausbauten wird unwirtlich, der Aufenthalt ungemütlich = keine Aufenthaltsqualität.

Abwägung

Die Auswirkungen der Planung auf die Windentwicklung wurden bei der Planung berücksichtigt. Zur Veränderung der Windverhältnisse im Bereich der Hochhäuser wurde ein Gutachten eingeholt, das die Windentwicklung zwischen den geplanten Häusern und in der Umgebung simuliert und bewertet. Das Gutachten stellte fest, dass auf dem größeren Teil der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt werden. Dabei werden die Windkomfortkriterien nur im westlichen Bereich des Plangebiets überschritten und im Süden und Osten weitestgehend eingehalten. Eine Gefahr oder beschränktes Risiko auf Fußgängerniveau wird sowohl für das Plangebiet als auch für die Umgebung verneint. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse damit durch die Planung gewährleistet sind. Zudem werden Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Windsituation, insbesondere durch die Begrünung der Freiflächen, vorgeschlagen.

Die geplanten Bauten verursachen damit kein ungesundes Windfeld. Die zu erwartenden Einschränkungen der Aufenthaltsqualität sind geringfügig und werden im Übrigen durch Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen verringert.

Die Ergebnisse des Gutachtens wurden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

4.1.14 Monitoring

Stellungnahmen: 4

- Es wird um Mitteilung gebeten, ob und wie die in den Bereichen der Umweltbelastung Überwachungen geplant sind. (Monitoring lt. Umweltbericht)

Abwägung

Der Umweltbericht wurde im weiteren Verfahren konkretisiert und hat weitergehende Aussagen zum ggf. erforderlichen Monitoring getroffen.

4.1.15 Eingriff / Ausgleich

Stellungnahmen: 34

- Wie wird mit den im Bebauungsplan aufgeführten Umwelt- und Klimabelastungen, z.B. durch Versiegelung, umgegangen?
- Verkleinerung der Ausgleichsflächen für den Potsdamer Platz wird befürchtet.

Abwägung

Im Rahmen des Umweltberichts wurde geprüft, ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff vorliegt und welcher Ausgleich ggf. erforderlich ist. Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werden überwiegend planextern umgesetzt, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

Vor Beschluss des Bebauungsplans muss der Ausgleich gesichert sein. Das wird über Festsetzungen im Bebauungsplan oder über einen städtebaulichen Vertrag geregelt.

Durch den Bebauungsplan "Urbane Mitte" wird die Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz nicht verkleinert, da die Fläche im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 als Baufläche für die Urbane Mitte vorgesehen wurde.

4.1.16 Bürgerbeteiligung

Bisherige Bürgerbeteiligung

Stellungnahmen: 23

- Fragen zur bisherigen Bürgerbeteiligung: wer war beteiligt? Wie wurden die beteiligten Bürger ausgewählt?
- Die bisherige Bürgerbeteiligung war unzureichend.

Abwägung

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die Urbane Mitte entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.

Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieckpark), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.

Das Ergebnis dieses Verfahrens, das sogenannte Konsenskonzept, bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und

dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Zur Transparenz des Verfahrens wurde außerdem über eine Projekt-Internetseite laufend über den Stand des Projektes informiert. Auch die Wettbewerbsergebnisse wurden öffentlich ausgestellt.

Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.

Thema Hochhäuser im Werkstattverfahren

Stellungnahmen: 39

- Im Werkstattverfahren wurde die Option eines einzigen Hochhauses sehr kontrovers diskutiert. Der Wettbewerb sowie der Bebauungsplan sehen nun 5-7 Hochhäuser vor. Warum wurden die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsensplans nicht in die Wettbewerbsausschreibung übernommen?

Abwägung

Die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsenskonzepts waren Grundlage für die Wettbewerbsausschreibung. Weder im Konsenskonzept, noch in der Wettbewerbsauslobung gibt es ein Hochhausgebot. Im Konsenskonzept heißt es dazu: "Hochpunkt/-e können Höhen von 60-90 m haben unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und sind überall denkbar."

Auch seitens des Auslobers und seitens des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg gab es keine Vorgabe zu möglichen Hochhäusern. Es stand den Wettbewerbsteilnehmern völlig frei, auf Hochhäuser zu verzichten oder zu Gunsten von größeren Freiflächen im Inneren der Stadt hoch zu bauen.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse aus dem Werkstattverfahren im Februar 2015 wurde keine Anzahl von Hochhäusern genannt. Die Wettbewerbsergebnisse zeigen unterschiedliche Bebauungen, von Entwürfen ohne Hochhäuser, Entwürfe mit einem Hochhaus, bis hin zu Entwürfen mit mehr als 15 Hochhäusern. Die unabhängige Jury hat sich unter Abwägung der Vor- und Nachteile für die Bebauung mit 5-7 Hochhäusern entschieden.

Konsenskonzept

Stellungnahmen:18

- Kritik am Begriff des "Konsenskonzepts":
 - zwischen den Beteiligten des Werkstattverfahrens wurde keine Einigung erzielt,
 - die bauliche Nutzung des Areals wurde vor 10 Jahren bereits ausgehandelt, keine Entscheidung war möglich.

Abwägung

Die Kritik am "Konsenskonzept" wurde zur Kenntnis genommen.

Transparentes Verfahren

Stellungnahmen: 28

- Gefordert wird transparentes Verfahren und Beteiligung der Öffentlichkeit.
- Veröffentlichung der Fachgutachten, inkl. des Verkehrskonzepts, in einer öffentlichen Veranstaltung wird gefordert.

Abwägung

Nach dem gesetzlich geregelten Verfahren wird die Öffentlichkeit im Bebauungsplanverfahren zweimal beteiligt: im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB (ist bereits erfolgt) und im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB. Alle notwendigen und zu erstellenden Fachgutachten werden während der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt und sind für alle Bürger einsehbar. In welchem Rahmen öffentliche Veranstaltungen durchgeführt werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt.

Planungsprämissen

Stellungnahmen: 25

- Gewinnmaximierung darf nicht zentrale Planungsmaxime sein
- Die Interessen der Bürger und der Stadt dürfen der Profitmaximierung des Investors nicht untergeordnet werden.

Abwägung

Es ist nicht zutreffend, dass die Gewinnmaximierung der vorrangige Grund für die Bebauung ist. Es ist richtig, dass der heutige Eigentümer eine möglichst optimale Ausnutzung des Grundstücks anstrebt. Das Interesse der Allgemeinheit an der Gestaltung einer lebenswerten urbanen Umwelt wird dabei berücksichtigt. Das Baufeld soll in Abstimmung mit dem Land Berlin (vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entsprechend der Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck bebaut und genutzt werden. Das Planungsziel für die "Urbane Mitte" ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Planungsziel soll planungsrechtlich umgesetzt werden.

4.2 Ergebnis der Auswertung

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

4.2.1 Fachgutachten

Insgesamt wurden im Ergebnis der Bürgerstellungnahmen 8 Fachgutachten erstellt.

Für den Bebauungsplan

- Einzelhandelsgutachten
- Belichtungsgutachten
- Verkehrsgutachten
- Schallgutachten
- Erschütterungsgutachten
- Klimatisches Gutachten
- Gutachten zum Windkomfort
- Gutachten zu Luftschadstoffen

4.2.2 Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Die Geschossfläche von 119.000 m² wurde nicht geändert. Daraus abgeleitet wurde die GFZ, insbesondere unter Berücksichtigung der planfestgestellten Flächen, mit einer Höhe von 4,4 ermittelt. Das ist eine höhere GFZ als in der Begründung zum Vorentwurf benannt wurde. Die Benennung im Vorentwurf beruhte auf den Zielen aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag 2005.
- Die Gebäudehöhen wurden dahingehend geändert, dass im Vergleich zum Vorentwurf die Türme 1-3 deutlich höher geworden sind, während die Türme 4-7 niedriger als im Vorentwurf sind. Das entspricht der Forderung, mit niedrigeren Gebäudehöhen einen Übergang in den südlich anschließenden Park zu schaffen.
- Die Masterplanung und die Ergebnisse aus den Fachgutachten wurden in zeichnerische und textliche Festsetzungen umgesetzt.

4.2.3 Konkretisierung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:

Planerische Vorgeschichte

- Die Ausführungen zum Konsenskonzept wurden überprüft.

Planungsrecht

- Die Einstufung des Plangebiets als Innen- und Außenbereich gemäß §§ 34, 35 BauGB wurde überprüft und entsprechend angepasst.

Ergebnisse aus den Fachgutachten

- Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten in der Planung

Städtebau

- Als Grundlage für den Bebauungsplan wurde der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst bestimmt.
- Die Gebäudehöhen wurden überprüft.
- Anpassung des städtebaulichen Entwurfs - Konzentration der Gebäudehöhen im Norden des Plangebiets; nördlich und südlich der U1
- Verbesserung der Integration der südlichen Baukörper an der Schnittstelle zum Park
- Städtebauliche Simulationen zur Überprüfung der Veränderungen im Stadtbild, von Blickbeziehungen und Sichtachsen

Denkmalschutz

- Stärkere Beachtung der Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen

Freiflächen

- Entwicklung eines attraktiven Freiraumkonzepts

Nutzung

- Bestimmung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet
- Der zulässige Umfang des Einzelhandels und seine Einschränkungen wurden und werden im weiteren Verfahren abgewogen.

Maß der baulichen Nutzung

- Bestimmung der Fläche des Baugrundstücks, die für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO maßgebend ist
- Ermittlung der zulässigen GFZ, Abgleich mit den Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 (GFZ 3,5)

Verkehr

- (Fachgutachten)

Erschließung

- Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit der Flächen
- Schaffung neuer und sicherer Zugänge zum U-Bahnhof

Planfeststellung

- Abstimmung mit der DB und der zuständigen Senatsverwaltung zur Planung der S21; Berücksichtigung in der Planung

Auswirkungen

- Prognose zu den Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität der Anwohner
- Prognose zu den Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck (z.B. Park- und Erholungsqualität)

Umweltbericht

- Konkretisierung des Kapitels Eingriff / Ausgleich und Benennung von erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen
- Überarbeitung ggf. erforderliches Monitoring

4.3 Inhalte der Stellungnahmen - Teil B

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sind auch Stellungnahmen der Nachbarn BIM / Deutsches Technikmuseum und STATION Berlin sowie von einem Vertreter des Gremiums FahrRat FK eingegangen.

4.3.1 Stellungnahmen

4.3.1.1 BIM / Deutsches Technikmuseum

Seitens des Deutschen Technikmuseums bestehen erhebliche Bedenken gegen die geplante Verkehrsanbindung der „Urbanen Mitte“ an die Trebbiner Straße:

- Die Eingangssituation vor dem Museum wäre eng und unübersichtlich. Durch die Anbindung der UM an die Trebbiner Straße wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen erwartet, das sich negativ auf den Eingangsbereich des DTM auswirken könnte.
- Der Anlieferverkehr der STATION Berlin belastet die Verkehrssituation bereits jetzt immens. Das läge vor allem an dem (regelwidrigem) Verkehrsverhalten in der Trebbiner Straße. Die Folgen wären Staus, Lärm, usw..
- Eine Reduzierung der Pkw- und Bus-Stellplätze wäre nicht zumutbar. Im Gegenteil müsste insbesondere das Angebot an Busparkplätzen erhöht werden.
- Vor allem bestehen Bedenken bzgl. der Auswirkungen des Baustellenverkehrs.

Abwägung

Die Bedenken der BIM in Abstimmung mit dem Deutschen Technikmuseum zur Verkehrsanbindung der Urbanen Mitte über die Trebbiner Straße wurden zur Kenntnis genommen. Zur Klärung der verkehrlichen Erschließung und seiner Auswirkungen wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das die angemarkten Punkte berücksichtigt hat.

4.3.1.2 STATION Berlin

Abstandsflächen

Durch die Festsetzung des städtebaulichen Entwurfs würden Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin fallen. Die in den Baufeldern 5 und 6 festzusetzenden Baukörper sollten so dimensioniert werden, dass ihre Abstandsflächen nicht auf das Grundstück der STATION fallen.

Potentielle Nutzungskonflikte Veranstaltungen - Wohnen

Die aus der genehmigten Nutzung des Grundstückes für Veranstaltungen resultierenden Lärmimmissionen müssten bei der Festsetzung zulässiger baulicher Nutzungen im Plangebiet berücksichtigt werden. Es werden Konflikte mit der im Bebauungsplan-Vorentwurf vorgesehenen Wohnnutzung befürchtet. Aus der Festsetzung der zulässigen Art der baulichen

Nutzung im Plangebiet dürfe sich keine Beschränkung für die genehmigte Nutzung der STATION Berlin ergeben.

Öffnung Einzäunung / Toranlage

Es bestehen Befürchtungen hinsichtlich der Sicherheitsinteressen der STATION Berlin, wenn die Toranlagen im Norden und Süden geöffnet werden.

Abwägung

Abstandsflächen

Grundsätzlich ist die Einhaltung der Abstandsflächen als bauordnungsrechtliche Regelung im Rahmen der Baugenehmigung nachzuweisen. Um die Errichtung eines Gebäudes in bestimmten, aus städtebaulichen Gründen erwünschten Maßen zu ermöglichen, können auf der Ebene des Bebauungsplans Festsetzungen getroffen werden, aus denen sich eine Unterschreitung der Abstandsflächen ergibt. Ist dies der Fall, hat es damit in Bezug auf die Gültigkeit der Regelungen der Bauordnung Berlin sein Bewenden, d.h. die dortigen Regelungen greifen nicht.

In jedem Fall ist aber zu begründen, warum die Einschränkung der Abstandsflächen an diesem Standort, auf diesem Grundstück, durch ganz allein diesen Entwurf erforderlich ist und wie die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse trotzdem sichergestellt werden können. Trifft der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber aus besonderen städtebaulichen Gründen eine Festsetzung zur Unterschreitung der Abstandsflächen entgegen den Bestimmungen in der Bauordnung Berlin, bedarf dies mit Blick auf die zusätzlichen Beeinträchtigungen des Nachbarn einer besonderen städtebaulichen Rechtfertigung.

Die erkennbaren abwägungsrelevanten Belange der konkret betroffenen Nachbarn sind zu prüfen. Im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange ist zu bedenken, ob die beabsichtigte Planung zu einer Beeinträchtigung des angrenzenden Grundstücks führen könnte. Die Beeinträchtigung des Grundstücks und insbesondere auch durch eine mögliche Inanspruchnahme ihres Grundstücks durch Abstandsflächen, die durch die geplante Bebauung hervorgerufen werden, müssen explizit genannt, geprüft und abgewogen werden.

Potentielle Nutzungskonflikte Veranstaltungen - Wohnen

Für den Bebauungsplan wurde ein Schallgutachten erarbeitet, das auch das Thema Veranstaltungslärm behandelt. Als Rahmenbedingung wurde geklärt, welche zulässigen Lärmemissionen aus der Baugenehmigung der STATION Berlin bzw. der genehmigten Nutzung als Versammlungsstätte resultieren.

Im Bebauungsplan-Entwurf ist keine Wohnnutzung mehr vorgesehen. Von daher entfallen mögliche Nutzungskonflikte.

Sicherheitsbedenken

Die Einzäunung der STATION Berlin muss auf dem eigenen Grundstück erfolgen. Damit werden die benannten Konflikte vermieden. Es wird eine nachbarschaftliche Abstimmung empfohlen, die allerdings nicht Gegenstand der Bebauungsplanung ist.

Es ist vorgesehen, die Urbane Mitte (auch) über eine Verlängerung der Trebbiner Straße zu erschließen und für Fußgänger / Radfahrer und Anliegerverkehr uneingeschränkt öffentlich zugänglich zu machen.

4.3.1.3 FahrRat FK

Die Planung hätte Auswirkungen auf die Verknüpfung des West- und Ostparks.

Rad- und Fußverkehrsverbindungen im Plangebiet

- Die Sicherung der Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger sowie die möglichst „Kfz-freie“ Erschließung der Baufelder mit Turm 1 bis 7 wird ausdrücklich begrüßt.
- Aufgrund der starken Frequentierung des Radfernwegs und zur Erhöhung des Radverkehrsanteils - insbesondere für schnelle Radfahrer - wird eine bauliche Trennung in Rad- und Gehweg sowie eine Verbreiterung auf mindestens 8 m - davon mindestens 4 m Radweg mit baulich abgetrenntem mindestens 3 m breitem Fußweg - gewünscht.
- Weiterhin wird eine Radverkehrsverbindung vom Ostpark / Fernradweg zur Trebbiner Straße gewünscht.
- Die Planung sollte durch Fachgutachter mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußverkehr erfolgen.

Abstellanlagen für Radverkehr

Es bedarf umfangreicher Abstellanlagen für den Radverkehr sowohl privater als auch öffentlicher. Es wird eine gutachterliche Ermittlung des Bedarfs an Abstellanlagen gefordert und die Sicherung im Bebauungsplan.

Abwägung

Zur Klärung der verkehrlichen Erschließung und seiner Auswirkungen wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das auch den Radverkehr, den Fußgängerverkehr sowie für die Öffentlichkeit relevante Wegeverbindungen berücksichtigt. Die in der Stellungnahme benannten Punkte wurden in der Aufgabenstellung für das Verkehrsgutachten beachtet und im Gesamtkontext abgewogen.

In das Verkehrskonzept sind der Ausbau der Radfernwegs, die Anbindung an die Trebbiner Straße für Radfahrer sowie die Berücksichtigung erforderlicher Abstellanlagen für Fahrräder eingeflossen.

4.4 Ergebnis der Auswertung

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

4.4.1 Fachgutachten

Es wurden folgende Fachgutachten erstellt:

- Verkehrsgutachten,
 - ergänzt durch ein gesondertes Fuß- und Radverkehrsgutachten von einem auf Radverkehr spezialisierten Gutachter
- Schallgutachten (inkl. Veranstaltungslärm der STATION Berlin)
- Machbarkeitsstudie Niederschlagswasserentsorgung

4.4.2 Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehwegs (Radfernweg Berlin-Leipzig) mit Verbreiterung auf 6,0 m
- Festsetzung von weiteren öffentlichen Geh- und Radfahrrechten im Plangebiet
- Festsetzung von öffentlichen Radabstellanlagen

4.4.3 Konkretisierung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:

- Prüfung und Abwägung der Abstandsflächen
- Verkehrlicher Themenkomplex

5. Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Mit Schreiben vom 17./18. Februar 2016 wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Planentwurf und seiner Begründung, Stand 12. Februar 2016, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 31. März 2016.

Insgesamt wurden 53 Stellen beteiligt. Von 35 Behörden und Trägern öffentlicher Belange sind Stellungnahmen eingegangen. 18 Behörden bzw. Träger haben sich nicht geäußert.

5.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan

- Die geplanten anderweitigen Nutzungen von dargestellten Bahnflächen (z.B. Unter- und Überbauung) können nur unter folgenden Bedingungen aus der Darstellung im FNP entwickelt werden:
 - Die genaue Trassierung von (planfestgestellten) Bahnflächen (Bestand und Planung) ist mit den zuständigen Fachverwaltungen und den Verkehrsbetrieben abzustimmen und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
 - Die Funktion und der Betriebsablauf auf bestehenden oder geplanten gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen darf durch andere (angrenzende oder parallele/ überlagernde) Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.
 - Dies gilt analog für die bestehenden U-Bahntrassen, deren betriebsnotwendige Flächen nachrichtlich übernommen werden müssen.

Städtebaulicher Entwurf / Denkmalschutz

- Die negativen Auswirkungen auf die Eigenart und das Erscheinungsbild der Denkmale sind darzustellen und in die Abwägung einzustellen.
- Berücksichtigung der vorhandenen Richtfunkstrecken

Planfeststellung / gewidmete Bahn- und U-Bahnflächen

Alle Bahnanlagen (Fernbahn, S-Bahn, U-Bahn)

- Es ist sicherzustellen, dass die Infrastrukturunternehmen (DB Netz AG und BVG) zur Instandhaltung/ Instandsetzung an die Trassen (Viadukte und Tunnel) herankommen und Bauräume (Abstandsflächen) zur Verfügung stehen. Die Anfahrt mit Arbeitsgeräten (z.B. Lkw, Bohrgeräte) muss möglich sein. Die Maße für die Abstandsflächen sind von der DB Netz AG bzw. der BVG anzugeben.
- Es ist sicherzustellen, dass durch die geplanten Gebäude die vorhandenen U-, S- und Fern-Bahn-Anlagen (Tunnel und Viadukte) keinen Schaden (z.B. Lageveränderung, Rissbildung) nehmen. Dies kann z.B. durch genügend große Abstände der Gebäudegründungen von den Bahnanlagen gewährleistet werden.
- Um die Anforderungen an die Betriebssicherheit der bestehenden bzw. geplanten Anlagen zu spezifizieren, sind die zuständigen technischen Aufsichtsbehörden (U-Bahn: SenUVK IV E; S- und Fern-Bahn: Eisenbahnbundesamt) einzubeziehen.
- Die verkehrliche Anforderung zusätzlicher barrierefreier West- bzw. Süd-Zugänge zur U1, U2 und S 21 sind zu berücksichtigen.

Bahnflächen

- Es ist davon auszugehen, dass alle Grundstücke und Grundstücksteile, über die die Deutsche Bahn AG verfügungsberechtigt ist, dem besonderen Eisenbahnzweck dienen und die entsprechenden baulichen Anlagen als planfestgestellten Bahnanlage zu verstehen sind, die nicht überplant werden dürfen. Die Planungshoheit über diese Grundstücke liegt beim Eisenbahnbundesamt. Der Vorrang der Fachplanung ist zu berücksichtigen.
- Es ist zu gewährleisten, dass der Betrieb und die Unterhaltung sämtlicher Anlagen der Deutschen Bahn AG nicht beeinträchtigt oder gefährdet werden. Durch die Planung dürfen der DB Netz AG keine Schäden oder nachteilige Auswirkungen entstehen.
- Im Plangebiet liegen Rettungswege und Zuwegungen für die Deutsche Bahn AG, die zu berücksichtigen sind.
- Von der DB Netz AG ist zu überprüfen, ob der Tunnelstützen der Stammbahn in das Plangebiet hineinragt. Wenn ja, ist er nachrichtlich zu übernehmen.
- Es ist zu berücksichtigen, dass Teilbereiche von der Berliner Feuerwehr für die Brandbekämpfung, Löschwasserversorgung und Personenrettung für den Nord-Süd-Tunnel im Bereich der Bahn AG genutzt werden. Die Berliner Feuerwehr ist in die Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt und der DB AG einzubinden.

S 21

- Sicherstellung der späteren Realisierung der S 21-Trasse inklusive des geplanten S-Bahnhofs Gleisdreieck. Der freizuhaltende Raum (Lage, Breite, Höhe) ist von der DB Netz AG anzugeben.
- Die Angabe der Freihaltung des Lichtraums für die Trasse der S 21 ist nicht ausreichend. Die DB Netz AG stimmt zurzeit mit der zuständigen Senatsverwaltung eine neue Trassierung für die S 21 ab, da aufgrund geänderter Regelwerke die bisherige Planung nicht mehr herangezogen werden darf.

U-Bahnflächen

- Aufgrund der Historie des Areals und der Anlagen ist von einer Widmung der BVG-Anlagen für Zwecke des Nahverkehrs auszugehen. Mit Datum vom 27.08.2003 liegt der

Feststellungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über das Vorliegen einer Bahneinheit nach dem Gesetz über die Bahneinheiten vor, der zu berücksichtigen ist.

- Die Flächen der U-Bahntrassen sowie des U-Bahnhofs Gleisdreieck sind nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen.
- Im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 hat sich die Vivico verpflichtet, die von der BVG im Vertragsgebiet unterhaltenen Nahverkehrsnutzungen durch eine gesonderte vertragliche Regelung zu sichern (Ziffer 12). Eine solche Sicherung ist bis heute nicht erfolgt. Es wird gefordert, die BVG-Nutzungen mit dem Bebauungsplan zu sichern.
- Der durch die Planung zu erwartende Nutzungskonflikt ist zu untersuchen; der U-Bahnbetrieb der BVG darf durch das Heranrücken anderer Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.
- SenStadtUm (*alte Bezeichnung*) bittet um eine planungsrechtliche Sicherung des Werkstattstandortes der BVG im Plangebiet zur Vermeidung von zusätzlichen Lasten für die BVG.

Art der baulichen Nutzung

- Der festzusetzende Einzelhandelsanteil ist auf seine Verträglichkeit zu den umliegenden Zentren hin zu überprüfen. Die zulässige Einzelhandelsfläche ist zu begrenzen.
- Ggf. geplante großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollten in Orientierung auf die Städtischen Kernbereiche vorgesehen werden oder den in den Grundsätzen 4,8 Abs. 5 und 4.9 LEP B-B definierten Ausnahmevoraussetzungen für die Nahversorgung bzw. nicht zentrenrelevante Einzelhandelseinrichtungen entsprechen.
- Bei einer Wohnnutzung im Süden sollte ein Mischgebiet (§ 6 BauNVO) oder ein Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO) festgesetzt werden (SenStadtUm II A – *alte Bezeichnung*); gleichzeitig grundsätzliche Bedenken gegen eine Einstufung der Wohngebäude als „Allgemeines Wohngebiet“ (Umwelt- und Naturschutzamt).

Maß der baulichen Nutzung

- Die im Bebauungsplan-Vorentwurf zur Festsetzung vorgeschlagene GFZ von 3,5 wird unter Berücksichtigung des angestrebten städtebaulichen Entwurfs angezweifelt, da in die Berechnung möglicherweise Flächen einbezogen worden wurden, die für eine tatsächliche Bebauung nicht zur Verfügung stehen.
- Die Begründung zur Überschreitung der nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen ist zu überarbeiten.
- Die Einhaltung der Abstandsflächen ist nachzuweisen.

Berliner Modell

- Das "Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung" ist anzuwenden.
- Die Finanzierung des Bedarfs an Grundschulplätzen und Tagesbetreuungsplätzen ist gemäß "Berliner Modell" über einen städtebaulichen Vertrag zu sichern.

Verkehr

- Forderung eines Verkehrskonzepts unter Berücksichtigung der äußeren und inneren Erschließung sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs.

Äußere Erschließung

- Die Erschließung des nördlichen Plangebiets für den Kfz-Verkehr sollte von der Schöneberger Straße aus mit einer Tiefgaragenzu- und abfahrt - auch für Lieferanten und Müllfahrzeuge - unterirdisch erfolgen.
- Keine Verkehrsverbindung / Straßenführung zwischen der verlängerten Schöneberger Straße und der Trebbiner Straße.
- Die Erschließung des südlichen Plangebietes (sowie der Anlieferung STATION Berlin vor Halle 8) sollte über die Trebbiner Straße erfolgen. Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist zu klären und ggf. in den Bebauungsplan mit aufzunehmen. Gleichzeitig bestehen Bedenken gegen die geplante Verkehrsanbindung über die Trebbiner Straße.
- Es wäre sinnvoll, das Plangebiet VI-140ca sowie VI-140cb sowie benötigte Teilflächen zur Erschließung über die Trebbiner Straße zusammengefasst zu betrachten.
- Eine ausschließliche Erschließung der STATION Berlin über die Trebbiner Straße erfordert eine zusätzliche Wendemöglichkeit/ Wendehammer für Lkw.

Innere Erschließung

- Die Anforderungen an den Lieferverkehr, die Müllabfuhr und die Feuerwehr sind zu berücksichtigen.
- Die privaten Tiefgaragen und deren Zufahrten sind vollständig auf den Baugrundstücken anzulegen.
- Unter den Neubauten sind umfangreiche Flächen für den ruhenden und liefernden Verkehr zu schaffen.

Radverkehr / Fußgänger

- Sicherung des bestehenden Rad-/ Gehwegs (Teil des Radfernwegs Berlin-Leipzig)
- Einschränkung der zulässigen Nutzung des Rad-/ Gehwegs auf eine ausschließliche Nutzung für Fußgänger und Radfahrer sowie Rettungsfahrzeuge.
- Verbreiterung des Fuß- und Radweges auf mind. 8 m (mind. 4 m Radweg mit baulich abgetrenntem mind. 3 m breitem Fußweg)
- Anbindung an die Trebbiner Straße für den Radverkehr
- Am U- und S-Bahnhof sind genügend Fahrradabstellplätze vorzusehen.

Verkehrsgutachten

- Forderung eines Verkehrsgutachtens zum Nachweis der verkehrlichen Tragfähigkeit
- Berücksichtigung aller zu erwartenden Anliegerverkehre im Bereich Schöneberger Straße/ Luckenwalder Straße, Trebbiner Straße und „Parkhaus Gleisdreieck“
- Berücksichtigung der Nutzung der STATION Berlin und des Technikmuseums
- Prüfung der Verkehrsabwicklungskapazitäten der relevanten Lichtsignalanlagen
- Prüfung der Einführung einer Einbahnstraßenregelung Schöneberger Str. -> Luckenwalder Straße zur Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs sowie eines geordneten Verkehrsflusses

Technische Infrastruktur

- Berücksichtigung des vorhandenen Leitungsbestands

Radartechnisches Störpotenzial

- Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof:
 - Innerhalb des Schutzbereiches der Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof, in welchem sich das südlichste geplante Gebäude befindet, ist eine Genehmigung der Schutzbereichbehörde erforderlich.
 - Forderung eines signaltechnischen Gutachtens für den Bereich außerhalb des angeordneten Schutzbereiches

Schall

- Forderung einer schalltechnischen Untersuchung, auch unter Berücksichtigung der Stellungnahme des BA FK, Umwelt- und Naturschutzamts

Erschütterung

- Es werden Schwingungen und Erschütterungen seitens der Bahn in die Gebäude eingebracht, die zu berücksichtigen sind.
- Forderung eines Erschütterungsgutachtens

Elektromagnetische Felder

- Erforderlichkeit eines Gutachtens zu elektromagnetischen Feldern

Lichtemissionen

- Erforderlichkeit eines Gutachtens zu Werbeanlagen und deren zu erwartenden Lichtemissionen prüfen

Gesundheit

- Die Planung wird dem Grundsatz der Beachtung gesundheitsfördernder Lebens- und Arbeitsbedingungen nicht gerecht. Es werden ein geringerer Versiegelungsgrad und eine geringere Geschosshöhe gefordert.

Umweltbelange

- Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm ist behördenverbindlich und in der Planung zu berücksichtigen.
- Die Planung ist an die Ziele des Stadtentwicklungsplans Klima anzupassen.
- Die Planung bedeutet einen Eingriff in Natur und Landschaft. Es ist eine Ausgleichsfläche nachzuweisen.

Niederschlagswasserentsorgung

- Forderung eines Niederschlagswasserentsorgungskonzepts unter Berücksichtigung der Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzamtes sowie der Berliner Wasserbetriebe.
- Hinweise:
 - Die teilweise Rückhaltung des Niederschlagswassers auf den Grundstücken ist anzustreben.
 - Bei der Niederschlagswasserentsorgung sollte die Möglichkeit einer Nutzung von Gründächern mitbilanziert werden.
 - Die Einleitungsbeschränkungen bezüglich der Schmutz- und/ oder Niederschlagsentwässerung sind einzuhalten.
 - Zur Niederschlagswasserentsorgung wird eine getrennte Regenentwässerung mit Einleitung von ausschließlich Regenwasser in den Landwehrkanal vorgeschlagen

Finanzielle Auswirkungen

- Die Planung muss für den Bezirk kostenneutral bleiben.

Planzeichnung

- Ggfs. sind die Bahnanlagen der verschiedene Ebenen in Nebenzeichnungen darzustellen.
- Ergänzung der Trassendarstellung der S1/ S2/ S25 (Nordsüdtunnel).
- Die Flächen der U-Bahnlinien sowie des U-Bahnhofes Gleisdreieck sind nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen.

5.2 Ergebnis der Auswertung

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

5.2.1 Fachgutachten

Es wurden 12 Fachgutachten erstellt.

Für den Bebauungsplan

- Einzelhandelsgutachten
- Belichtungsgutachten
- Denkmalschutzrechtliches Gutachten
- Verkehrsgutachten, gesondertes Gutachten zur Rad- und Fußverkehr
- Schallgutachten
- Radargutachten
- Erschütterungsgutachten
- Untersuchung zu elektromagnetischen Feldern
- Klimatisches Gutachten
- Gutachten zum Windkomfort
- Gutachten zu Luftschadstoffen
- Machbarkeitsstudie Niederschlagswasserversickerung

5.2.2 Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Nachrichtliche Übernahme der faktisch planfestgestellten (betriebsnotwendigen) U-Bahnflächen (in Abstimmung)
- Überprüfung des Maßes der baulichen Nutzung / neue Berechnung der GFZ
- Erweiterung des Geltungsbereichs bis zum Anschluss an die Trebbiner Straße

5.2.3 Konkretisierung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:

Städtebaulicher Entwurf / Denkmalschutz

- Entscheidung zu einem der beiden städtebaulichen Entwürfe -> am 26.04.2016 wurde sich für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst entschieden

- Prüfen von Verbesserungsmöglichkeiten des Entwurfs unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Stellungnahme / Ergänzung der Auswirkungen auf die Denkmale

Planfeststellung / gewidmete Bahn- und U-Bahnflächen

- Konfliktfreiheit der Planung mit den planfestgestellten Bahn- und U-Bahnflächen
 - Abstimmung möglicher Nutzungsüberlagerungen planfestgestellter Bahnflächen mit der Deutschen Bahn / Berücksichtigung des vorgeschriebenen Lichtraumprofils der geplanten S 21 (in Abstimmung)
 - Abstimmung möglicher Nutzungsüberlagerungen planfestgestellter U-Bahnflächen mit der BVG und SenUVK IV (in Abstimmung)

Art der baulichen Nutzung

- Festsetzung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet, insbesondere
 - Zulässigkeit von Einzelhandel: Auf der Grundlage eines Nutzungskonzepts wird die Zulässigkeit von Einzelhandel sowie großflächigem Einzelhandel grundsätzlich auf die unteren beiden Geschosse eingeschränkt und darüber hinaus für jedes einzelne Kerngebiet genauer differenziert festgesetzt.
 - Zulässigkeit von Wohnen: Die Zulässigkeit von Wohnungen wird im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ausgeschlossen.

Maß der baulichen Nutzung

- Klärung des Umfangs der für die GRZ- und GFZ-Ermittlung maßgebenden Fläche des Baugrundstücks
- Ermittlung der relevanten städtebaulichen Kennziffern
- Begründung für die Überschreitung der nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen

Verkehr

- Ergänzung des gesamten verkehrlichen Themenkomplexes, z.B.
 - Verkehrskonzept / -gutachten (äußere Anbindung / innere Erschließung)
 - Sicherung des Anschlusses an die Trebbiner Straße
 - Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehweg (Radfernweg Berlin-Leipzig); Verbreiterung des Weges auf 6,0 m auf dem eigenen Grundstück
 - Festsetzung von Radabstellanlagen an den U- und S-Bahnzugängen

Technische Infrastruktur

- Festsetzung von Leitungsrechten

Radartechnisches Störpotenzial

- Klärung des radartechnischen Störpotenzials auf die Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof im Rahmen eines signaturtechnischen Gutachtens

Umweltbelange

- Ergänzung des Umweltberichts, u.a. zu folgenden Themen
 - Denkmalschutz
 - Erholung
 - Altlasten (kein weiterer Untersuchungsbedarf)

- Niederschlagswasser / Versickerung (Machbarkeitsstudie zur Niederschlagswasserentsorgung)
- Verkehrskonzept / Auswirkungen, Sicherung des bestehenden Rad-/ Gehweges
- Schall / Lärm (Schalltechnisches Gutachten / Festsetzungen von Schallschutzmaßnahmen)
- Luftschadstoffe
- Erschütterung (Erschütterungsgutachten / Festsetzungen zum Schutz vor Erschütterungen)
- Mikroklima
- Lichtemissionen / Werbeanlagen / Festsetzungen zur Beschränkung von Werbeanlagen
- Eingriffs- / Ausgleichsbilanz und Ausgleichsmaßnahmen, Benennung einer planexternen Ausgleichsfläche

Finanzielle Auswirkungen

- Die Planung wurde auf Kostenneutralität für das Land Berlin (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) geprüft.

Planzeichnung

- Ergänzung der Planzeichnung durch Nebenzeichnungen, gesonderte Nebenzeichnung für die Untergeschosse

6. Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

VI. Textliche Festsetzungen

1. Art der baulichen Nutzung

- TF 1.1 In den Kerngebieten MK 4 und MK 6 sind Einzelhandelsbetriebe unzulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO)
- TF 1.2 In den Kerngebieten MK 1 und MK 3 sind Einzelhandelsbetriebe nur im 1. und 2. Vollgeschoss zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO)
- TF 1.3 In den Kerngebieten MK 2, MK 5, MK 7, MK 8 und MK 9 sind Einzelhandelsbetriebe nur im 1. Vollgeschoss zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO)
- TF 1.4 In den Kerngebieten MK 2, MK 4, MK 6, MK 7 und MK 9 sind großflächige Einzelhandelsbetriebe unzulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 BauNVO)
- TF 1.5 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sowie den nicht zu Verkehrszwecken gewidmeten Geschossflächen im MK 8 sind Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig. Dies gilt nicht für Spielhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind unzulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO)
- TF 1.6 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sowie den nicht zu Verkehrszwecken gewidmeten Geschossflächen im MK 8 ist die in § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO genannte Nutzung nur unterirdisch zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 7 BauNVO)
- TF 1.7 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sowie den nicht zu Verkehrszwecken gewidmeten Geschossflächen im MK 8 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 BauNVO Nr. 1 nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 BauNVO)
- TF 1.8 In den unten benannten Teilen der Kerngebiete MK 1 bis MK 6 und MK 8 sind
1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke ausnahmsweise zulässig,
 2. Wohnungen nicht zulässig.
- Das gilt für Räume mit einer Ausrichtung zu folgenden Fassaden:
- im MK 1 zur Fassade 1a-1b im 1. Vollgeschoss,
 - im MK 2 zur Fassade 1b-2c im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 2c-2d im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 2d-2f im 1. und 2. Vollgeschoss,
 - im MK 3 zur Fassade 3f-3g im 1. und 2. Vollgeschoss, zur Fassade 3g-3a im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 3a-3b im 1. Vollgeschoss, zur Fassade 3c-3g im 2. Vollgeschoss und zur Fassade 3h-3i im 3. bis 5. Vollgeschoss,
 - im MK 4 zur Fassade 4a-4b im 1. Vollgeschoss,

- im MK 5 zur Fassade 5a-5b im 1. Vollgeschoss,
- im MK 6 zur Fassade 6g-6a im 1. Vollgeschoss und
- im MK 8.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 und 9 BauNVO)

TF 1.9 In den Kerngebieten MK 3, MK 4 und MK 5 sind Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO)

TF 1.10 In den Kerngebieten MK 1, MK 2, MK 6 und MK 7 sind Aufenthaltsräume von Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO mit einer Ausrichtung zu folgenden Fassaden nur ausnahmsweise zulässig:

MK 1: Fassaden 1j-1k, 1o-1l, 1l-1a 1a-1m, 1l-1m, 1m-1b, 1m-1n

MK 2: Fassaden 1b-2c, 2i-2j, 1p-2d, 2c-2d, 2d-2f, 2j-2k

MK 6: Fassaden 6g-6a im 1. bis 2. Vollgeschoss,
6h-6a im 3. bis 15. Vollgeschoss,
6i-6f, 6f-6g, 6g-6h

MK 7: Fassaden 7e-7b, 7c-7d, 7d-7e

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 bis 9 BauNVO)

TF 1.11 Im Kerngebiet MK 2 sind Aufenthaltsräume von Wohnungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO mit einer Ausrichtung zur Fassade 2f-1i im 1. bis 5. Vollgeschoss und mit einer Ausrichtung zur Fassade 2k-2l im 6. bis 7. Vollgeschoss nur ausnahmsweise zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 bis 9 BauNVO)

2. Maß der baulichen Nutzung

TF 2.1 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 können Dachterrassen sowie transparente Geländer über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der bahnrechtlich gewidmeten S-Bahnanlagen.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)

TF 2.2 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 können ab einer Höhe von 57,0 m ü. NHN Solaranlagen über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)

TF 2.3 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 können ab einer Höhe von 62,5 m ü. NHN im Einzelfall ausnahmsweise einzelne technische Aufbauten wie Schornsteine, Anlagen zur Gebäudereinigung sowie Ansaug- und Abluftrohre bis zu einer Höhe von 1,5 m über der zulässigen Gebäudeoberkante sowie Antennen zugelassen werden, wenn sie umbaut sind und in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)

- TF 2.4 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 können Windkraftanlagen über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der bahnrechtlich gewidmeten S-Bahnanlagen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)
- TF 2.5 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 8 wird als zulässige Grundfläche die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO)
- TF 2.6 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 darf die zulässige Grundfläche durch die Flächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, die lediglich das Baugrundstück unterbauen, bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Für andere Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 der Baunutzungsverordnung darf die zulässige Grundfläche lediglich bis zu 50 vom Hundert überschritten werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO)
- TF 2.7 Im Kerngebiet MK 1 sind 13.150 m²,
im Kerngebiet MK 2 sind 22.210 m²,
im Kerngebiet MK 3 sind 25.400 m²,
im Kerngebiet MK 3 sind 9.425 m²,
im Kerngebiet MK 4 sind 16.425 m²,
im Kerngebiet MK 6 sind 17.685 m² und
im Kerngebiet MK 7 sind 6.135 m²
Geschossfläche als Obergrenze zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 20 Abs. 3 BauNVO)

3. Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

- TF 3.1 Im Kerngebiet MK 1 ist an der Fassade 1j-1k zwischen dem 1. und 2. Vollgeschoss unter Einhaltung einer lichten Höhe von mindestens 4 m über dem darunter liegenden Gelände ein stützenfreies Vordach bis zu einer Breite von 6 m und einer Tiefe von 6 m auch bei Überschreitung der Baugrenze zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 BauNVO)
- TF 3.2 In den Kerngebieten MK 3 bis MK 7 sind an den Fassaden 3e-3f, 4b-4c, 5d-5e, 5b-5c, 6f-6g, 7c-7d und 7d-7e zwischen dem 1. und 2. Vollgeschoss unter Einhaltung einer lichten Höhe von mindestens 4 m über dem darunter liegenden Gelände stützenfreie Vordächer bis zu einer Breite von 6 m und einer Tiefe von 3 m auch bei Überschreitung der Baugrenze zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 BauNVO)
- TF 3.3 Im Kerngebiet MK 2 ist der Teil des 1. Vollgeschosses, der durch die Punkte 2g-2e-2f-2h gefasst wird, folgendermaßen auszubilden:
- lichte Höhe von mindestens 5,7 m
 - zwischenwandfreier, stützen- und einbaufreier Innenraum
 - für Feuerwehrfahrzeuge geeigneter befahrbarer Untergrund
- Wird der Raum durch Außenwände begrenzt, müssen diese Öffnungen oder zu öffnende Tore mit einer Mindestgröße von 4,0 m lichte Breite und 4,5 m lichte Höhe aufweisen.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

TF 3.4 Im Kerngebiet MK 9 muss das Luftgeschoss im 1. Vollgeschoss eine lichte Höhe von mindestens 4,5 m haben.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

4. Flächen für Nebenanlagen

TF 4.1 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 8 sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 BauNVO nur ausnahmsweise zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. mit § 14 Abs. 1 BauNVO)

5. Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten

TF 5.1 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind Stellplätze und Garagen unzulässig. Dies gilt nicht für Fahrradabstellplätze und Tiefgaragen.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 6 BauNVO)

TF 5.2 In den Kerngebieten sind in maximal 100 m Abstand von den in der Planzeichnung mit "UZ1" und "UZ2" bezeichneten U-Bahnzugängen insgesamt 150 Fahrradabstellplätze für die Allgemeinheit nachzuweisen. Die Stellplätze sind aufgeteilt auf folgende Kerngebiete herzustellen:

MK 1: 100 Fahrradabstellplätze

MK 4: 25 Fahrradabstellplätze

MK 5: 25 Fahrradabstellplätze

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

TF 5.3 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind spätestens nach Inbetriebnahme des S-Bahnhofs Gleisdreieck in maximal 100 m Abstand von den in der Planzeichnung mit "SZ1", "SZ2", "SZ3" und "SZ4" bezeichneten S-Bahnzugängen insgesamt 100 Fahrradabstellplätze für die Allgemeinheit nachzuweisen. Die Stellplätze sind aufgeteilt auf folgende Kerngebiete herzustellen:

MK 1: 33 Fahrradabstellplätze

MK 2: 17 Fahrradabstellplätze

MK 3: 17 Fahrradabstellplätze

MK 4: 33 Fahrradabstellplätze

(§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 6 BauNVO)

6. Verkehrsflächen

TF 6.1 Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

7. Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

TF 7.1 Die Fläche AA-AB-AC-AD-AA ist mit einem Radfahr- und Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

- TF 7.2 Die Fläche AB-BC-BD-BE-AB ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit und einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Erschließungsträger zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- TF 7.3 Die Fläche CF-CG-CH-CD-CE-CF ist mit einem Fahrrecht für das Deutsche Technikmuseum, die Fläche CF-CG-CH-CI-CJ-BC-CA-CB-CC-CD-CE-CF mit einem Radfahr- und Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- TF 7.4 Die Fläche DA-DB-BC-CJ-DC-DD-BD-DA ist mit einem Radfahr- und Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- TF 7.5 Die Fläche GA-GB-GC-GD-GA ist zu mindestens 50% mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- TF 7.6 Die Fläche DB-EA-EB-EC-ED-EE-DB ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- TF 7.7 Die Fläche FA-FB-FC-FD-FE-FF-FG-FH-FA ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- TF 7.8 Zur Verbindung der U- und S-Bahnzugänge mit Flächen, die mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit belastet werden, sind 2,50 m breite Flächen als Verbindungswege mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)
- TF 7.9 *Die Fläche ABCD...A ist mit einem Fahr- und Gehrecht zugunsten der Berliner Verkehrsbetriebe zu belasten. (noch in Abstimmung)*
(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

8. Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

- TF 8.1 Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL sind.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 23 a) BauGB)
- TF 8.2 Zum Schutz vor Luftschadstoffen müssen zur Bahnanlage der S 21 ausgerichtete Aufenthaltsräume im Kerngebiet MK 4 an der Fassade 4c-4d und im Kerngebiet MK 5 an der Fassade 5c-5d bis zu einer Höhe von 48,3 m ü. NHN mit mechanischen Lüftungseinrichtungen ausgestattet werden. Die Frischluft darf nicht an den genannten Fassadenbereichen entnommen werden. Es können auch bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

TF 8.3 Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen in den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 die Außenbauteile der aufgeführten Raumarten erforderliche resultierende bewertete Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,res}$) aufweisen, die gewährleisten, dass ein Beurteilungspegel innen von

- 35 dB(A) tags und von 30 dB(A) nachts in Übernachtungsräumen von Beherbergungsstätten sowie in Aufenthaltsräumen von Wohnungen,
- 35 dB(A) tags in Unterrichtsräumen und ähnlichen Räumen,
- 40 dB(A) tags in Büroräumen und ähnlichen Räumen

nicht überschritten wird.

Die Bestimmung der erf. $R'_{w,res}$ erfolgt für jeden Aufenthaltsraum gemäß der Anlage der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 24. Februar 1997 (24. BImSchV). Für den Korrektursummanden D ist abweichend von der Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV für Räume der Zeilen 2, 3 und 4 jeweils ein um 5 dB geringerer Wert einzusetzen. Die Beurteilungspegel außen für den Tag $L_{r,T}$ und für die Nacht $L_{r,N}$ sind für Straßen gemäß § 3 der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 in der Fassung vom 18. Dezember 2014) und für Schienenwege gemäß § 4 der 16. BImSchV zu berechnen.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

TF 8.4 Zum Schutz vor Gewerbelärm sind in den Kerngebieten MK 3, MK 4 und MK 5 alle nach Osten ausgerichteten Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten sowie alle nach Osten ausgerichteten Büroräume in Festverglasung auszuführen. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

TF 8.5 Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang der Fernbahn, S-Bahn oder U-Bahn schwingungstechnisch abgekoppelt von den bestehenden und geplanten planfestgestellten Anlagen der Fernbahn, S-Bahn oder U-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

9. Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

TF 9.1 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind mindestens 8 Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm sind zu pflanzen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

TF 9.2 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind mindestens 1.110 m² der nicht überbauten und nicht unterbauten Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

TF 9.3 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 sind mindestens 845 m² der nicht überbauten Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

- TF 9.4 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen; dies gilt nicht für technische Einrichtungen und Terrassen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der bahnrechtlich gewidmeten U- und S-Bahnanlagen sowie der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

10. Gestaltungsfestsetzungen

- TF 10.1 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sind Dachflächen als Flachdächer auszubilden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.

(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)

- TF 10.2 In den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 sind Staffelgeschosse nicht zulässig.

(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)

- TF 10.3 Zwischen den Kerngebieten MK 1 bis MK 8 sind Grundstückseinfriedungen nicht zulässig.

(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)

- TF 10.4 Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Werbeanlagen oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante nur bis zu einer Fläche von 10 m² pro Gebäude zulässig. Die Werbeanlagen dürfen keine bauliche Verbindung zur Fassade haben. Sie müssen mindestens 1 m von der äußeren Gebäudekante zurücktreten. Wechselndes, bewegtes oder laufendes Licht für Werbeanlagen ist unzulässig.

(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)

11. Außerkrafttreten bisheriger Vorschriften

- TF 11.1 Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.

B Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2193)

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

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2193)
Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz - NatSchG Bln) vom 29. Mai 2013 (GVBl. S. 140)

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung – PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057)

Berlin, den

Peckskamp

Fachbereichsleiter Stadtplanung

C Anlagen

Anlage 1

Abstandsflächenpläne

Zu dem Bebauungsplan gehören sechs Abstandsflächenpläne, jeweils drei Pläne mit bzw. ohne Einhausung des S-Bahnhofs.

Plantitel	Themen
Abstandsflächenplan - Grenzüberschreitung	<ul style="list-style-type: none"> Abstandsflächenüberschreitung auf öffentlichen Verkehrs-, bzw. Grünflächen Abstandsflächenüberschreitung über Grenze
Abstandsflächenplan – Grenzüberschreitung mit Berücksichtigung der geplanten Überdachung S21	<ul style="list-style-type: none"> Abstandsflächenüberschreitung auf öffentlich Verkehrs-, bzw. Grünflächen Abstandsflächenüberschreitung über Grenze
Abstandsflächenplan – Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes	<ul style="list-style-type: none"> Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg Abstandsflächenüberschreitung kein Eckprivileg Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg, Grenzüberschreitung Abstandsflächenüberschreitung fiktiv
Abstandsflächenplan – Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes mit Berücksichtigung der geplanten Überdachung S21	<ul style="list-style-type: none"> Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg Abstandsflächenüberschreitung kein Eckprivileg Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg, Grenzüberschreitung Abstandsflächenüberschreitung fiktiv
Abstandsflächenplan – Überschreitung der Abstandsflächen des Projektes mit dem Bestand	<ul style="list-style-type: none"> Abstandsflächenüberschreitung – Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen oder Bestandsgebäuden auf eigenem Grundstück Abstandsflächenüberschreitung – Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen oder Bestandsgebäuden auf fremdem Grundstück (ohne Widmung Verkehrs-/ Grünfläche)
Abstandsflächenplan – Überschreitung der Abstandsflächen des Projektes mit dem Bestand mit Berücksichtigung der geplanten Überdachung S21	<ul style="list-style-type: none"> Abstandsflächenüberschreitung – Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen oder Bestandsgebäuden auf eigenem Grundstück Abstandsflächenüberschreitung – Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen oder Bestandsgebäuden auf fremdem Grundstück (ohne Widmung Verkehrs-/ Grünfläche)

Abb.1 Abstandsflächenplan-Grenzüberschreitung

Abb.2 Abstandsflächenplan-Grenzüberschreitung mit Berücksichtigung der gepl. Überdachung S 21

Abb.3 Abstandsflächenplan-Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projekts

Abb.4 Abstandsflächenplan-Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes mit Berücksichtigung der geplanten Überdachung S21

Abb.5 Abstandsflächenplan-Überschreitung der Abstandsflächen des Projektes mit dem Bestand

Abb.6 Abstandsflächenplan-Überschreitung der Abstandsflächen des Projektes mit dem Bestand mit Berücksichtigung der geplanten Überdachung S21