

**Kurt-Schumacher-Quartier**

(Reinickendorf)

Lfd. Nr. 09/15

**Zusammenfassende Erklärung gem. § 6a Abs. 1 BauGB**

Seite 1

**1. Berücksichtigung der Umweltbelange**

Im Rahmen der Umweltprüfung sind die Umweltbelange ermittelt und im Umweltbericht dokumentiert worden. Dies erfolgte, angepasst an die FNP-Darstellungssystematik, vorrangig durch die Auswertung der Bestandsaufnahmen und Bewertungen des Berliner Landschafts- und Artenschutzprogramms, des Umweltatlas sowie der im Rahmen der Beteiligung der einschlägigen Behörden und der Öffentlichkeit erfolgten Stellungnahmen. Darüber hinaus konnte auch auf Informationen aus dem Umweltbericht zum Bebauungsplanentwurf 12-62 (Parallelverfahren) einschließlich ergänzender Fachgutachten (Bodengutachten, avifaunistische Untersuchung, Biotoptypenkartierung, schalltechnische und Luftschadstoffuntersuchung, geotechnischer Bericht, landschaftsökologische Untersuchung, landschaftsplanerischer Fachbeitrag, Leitplan Regen und Hitze) zurückgegriffen werden.

Die Durchführung der Planung kann sich wie folgt auf die Umwelt auswirken:

Durch die Realisierung der Neubauvorhaben sind Neuversiegelungen mit negativen Auswirkungen auf die Bodenfunktionen zu erwarten. Auf Teilflächen kann es zu Beeinträchtigungen der klimatischen Funktionen (Kaltluftentstehung, Luftaustausch) kommen. Durch die Wohnungsbauentwicklung bleibt der Kaltluftaustausch zwar grundsätzlich erhalten, allerdings verringert sich der Umfang der Kaltluftzufuhr und somit die bioklimatische Entlastungswirkung für das nordöstlich angrenzende Stadtquartier.

Die bauliche Inanspruchnahme führt zu einem Verlust von Biotopen und damit einhergehend auch von Lebensräumen für Pflanzen und Tiere. Angesichts der hohen Bedeutung als Lebensraum für Pflanzen und Tiere werden die Vegetationsverluste durch entsprechende Freiflächengestaltung und ggf. Aufwertungsmaßnahmen als auf dem Gelände des Flughafens kompensierbar angesehen.

Bezüglich der verkehrs- oder nutzungsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen sind mit der Umsetzung der Planung voraussichtlich keine erheblichen Veränderungen der verbunden. Sie werden entlang der neuen Stadtstraße in einem vergleichbaren Bereich wie beim derzeitigen Autobahnzubringer entsprechen. Aufgrund der bereits gegenwärtig belastenden Lärmsituation in Verbindung mit der Flughafennutzung sind jedoch grundsätzlich Verbesserungen zu erwarten.

Eine Erweiterung bestehender Bauflächen im Übergang zum Landschaftsraum erfolgt nur in kleinem Umfang. Würde die Neuplanung nicht durchgeführt werden, wären die flächenhaften Auswirkungen in Bezug auf die Versiegelung des Bodens und den Verlust an Offenlandbiotopen, einschließlich der geschützten Arten, geringer einzuschätzen. Andererseits sind durch die Neuplanung eine Reihe von Verbesserungen, wie die Sanierung schadstoffbelasteter Böden und Qualifizierung der Freiraumversorgung und des Landschaftsbildes, zu erwarten.

Im Verhältnis zur bisherigen FNP-Darstellung einer gemischten Baufläche M2 werden die Umweltauswirkungen durch die Neuplanung einer Wohnbaufläche W1 in geringfügig größerem Flächenumgriff als nicht wesentlich konfliktverschärfend eingeschätzt. Die FNP-Änderung dient nahezu ausschließlich der Präzisierung der Nutzungseignung und -art bereits bestehender Bauflächen. Den Zielen des LaPro kann im Rahmen der FNP-Änderung im Wesentlichen entsprochen werden.

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen werden voraussichtlich für Tiere, Pflanzen, Boden und Klima erforderlich. Wegen des Generalisierungsgrads des FNP können Art und Umfang der Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erst im Rahmen der zur Umsetzung erforderlichen Bebauungspläne festgelegt werden. Ein Teil der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft kann voraussichtlich im Plangebiet bewältigt werden. Entsprechende Maßnahmen können u.a. sein:

- möglichst geringe Neuversiegelung
- schonender Umgang mit dem Boden

**Kurt-Schumacher-Quartier**

(Reinickendorf)

Lfd. Nr. 09/15

**Zusammenfassende Erklärung gem. § 6a Abs. 1 BauGB**

Seite 2

- Sicherung des Luftaustauschs
- kompakte Bebauungsstrukturen
- Dach- und Fassadenbegrünung, Bauzeitenregelungen
- Minderung der Immissionskonflikte (Straßenlärm, Schutz der Nachtruhe) durch entsprechende Anordnung und Gliederung der Gebäude
- passive Lärmschutzmaßnahmen

**2. Berücksichtigung der Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung**

Bezüglich der Flächenkulisse und weiteren Konkretisierung der Planungsziele sind nach der öffentlichen Auslegung der FNP-Änderung im Jahr 2016 zahlreiche Abstimmungen erfolgt. Dabei haben sich die bisherigen Kernaussagen der Planung bestätigt. Lediglich für die Bereiche der derzeitigen Sportnutzung am U-Bhf. Scharnweberstraße / Uranusweg sowie eines möglichen Ersatzstandortes in der Cité Guynemer / Tegel Nord sind, ausgehend von den eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und unabhängig von der Entwicklung des übrigen Schumacher-Quartiers, weiterführende Planungsüberlegungen erforderlich geworden. Beide Flächen wurden daher aus der FNP-Änderung Kurt-Schumacher-Quartier (lfd. Nr. 09/15) herausgelöst und werden in einem eigenständigen FNP-Änderungsverfahren unter dem Titel "Uranusweg" (lfd. Nr. 11/15) weitergeführt.

Die Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung für den reduzierten Bereich der FNP-Änderung Kurt-Schumacher-Quartier bezogen sich auf folgende Themenbereiche:

- Ablehnung der gesamten Änderung bzw. vom Masterplan Berlin TXL abweichender Darstellungen
- Bau- und Freiflächen (Flächenaufteilung, bauliche Dichte / gewählte Darstellung von Teilflächen)
- Soziale Infrastruktur
- Verkehrs- und Straßenplanung
- Umweltaspekte
- Hinweise, Anregungen für die nachfolgende Planungsebene

Die Stellungnahmen wurden wie folgt berücksichtigt bzw. abgewogen:

Um dem berlinweit hohen Wohnraumbedarf stärker entsprechen zu können, wurde das bisher im FNP dargestellte Planungsziel eines nutzungsgemischten Stadtteils neu ausgerichtet und der Wohnanteil im geplanten Schumacher-Quartier angemessen erhöht. Die Ausrichtung der Planungsziele an den veränderten Wohnraumbedarf Berlins machte neben einer Änderung des Flächennutzungsplans auch eine Weiterentwicklung des Masterplans Tegel erforderlich.

Die Nachnutzungsplanung für das Flughafenareal bleibt auch bei Erhöhung des Wohnanteils in ihren wesentlichen Bestandteilen erhalten. Eine Beeinträchtigung der Entwicklung des Forschungs- und Industrieparks ist nicht zu befürchten. Beide Planvorhaben (Forschungs- und Industriepark und Wohnquartier) werden auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung unter Einhaltung geltender Rechtsvorgaben aufeinander abgestimmt. In den parallel in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanverfahren werden die verschiedenen Planungsziele weiter vertieft, wobei auch die immissionschutzrechtlichen Belange sachgerecht zu bewältigen sind. In den Bebauungsplanverfahren zur weiteren Konkretisierung der Planungsziele erfolgt im Rahmen der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden auch die weitere Einbeziehung aller am Werkstatt- und Konsensverfahren beteiligten Akteure. Der Bezirk Reinickendorf ist in die Planungsprozesse des Gesamtstandortes eingebunden.

Die Bewertung der Umweltbelange ist förmlicher Bestandteil des FNP-Änderungsverfahrens und dem Umweltbericht zu entnehmen. Die Ergebnisse der Variantenuntersuchung im Rahmen der Studie "Berlin TXL - Machbarkeitsstudie Wohnen" sind vor dem Hintergrund des hohen Wohnraumbedarfs und der angestrebten Deckung der Wohnungsdefizite zu bewerten. Nach der öffentlichen Auslegung der FNP-Änderung fand im Jahr 2016 eine Aktualisierung des Landschaftsprogramms (LaPro) statt. Für die FNP-Änderung hatte dies jedoch inhaltlich keine Auswirkungen.

**Kurt-Schumacher-Quartier**

(Reinickendorf)

Lfd. Nr. 09/15

**Zusammenfassende Erklärung gem. § 6a Abs. 1 BauGB**

Seite 3

Auf Grund ihrer integrierten Lage soll die Sternstraßensiedlung nicht ausschließlich gewerblichen Nutzungen vorbehalten bleiben. Mit der Nutzungsaufgabe des Flughafens und dem damit verbundenen Wegfall der Fluglärmbelastung ist die Sternstraßensiedlung hinsichtlich der Nutzungsziele planerisch neu zu bewerten. Sie soll als gemischte Baufläche vielfältigen Nutzungen zugeführt werden, die zur Belebung des Standortes beitragen. Die Darstellungsänderung führt nicht zu einer Beeinträchtigung der Bestandsbetriebe. Die Bewältigung der gegenüber einer gewerblichen Baufläche höheren Emissionsbeschränkungen in einer gemischten Baufläche wird auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung erfolgen.

Die geplante Dichte der dargestellten Wohnbaufläche W1 ist diesem integrierten, innenstadtnahen Standort angemessen, da unter dem Anspruch des schonenden Umgangs mit Grund und Boden ein hoher Wohnungsbedarf in verdichteter Bauweise gedeckt wird. Dies trägt zum Schutz vor weiterem Siedlungswachstum und Neuversiegelungen in den Stadtrandlagen des Landes Berlins bei. Die Abgrenzung der Wohnbaufläche ist so erfolgt, dass das Quartier am Kurt-Schumacher-Platz direkt an bestehende Stadtstrukturen anbindet. Eine zweite Verknüpfung zu bestehendem Stadtraum ist über den derzeitigen Sportstandort am U-Bahnhof Scharnweberstraße / Uranusweg geplant. Zudem ist vorgesehen, die auf Ebene der Flächennutzungsplanung vorbereiteten Planungen durch Städtebauförderungsmaßnahmen zu begleiten, deren vorrangiges Ziel die Vernetzung des neuen Quartiers mit den umgebenden Bestandsquartieren ist.

Die zukünftig dargestellte Wohnbaufläche der Dichtestufe W1 nimmt mehr Freiflächen auf dem Flughafengelände in Anspruch als die aktuell dargestellte gemischte Baufläche. Die erforderliche Kompensation der in Anspruch genommenen Biotope kann vollständig am Standort Tegel durchgeführt werden. Eine Konkretisierung weiterer Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens.

Ein Erhalt der Anschlussstelle zur Bundesautobahn A 111 würde eine Barriere zwischen den geplanten Wohnbauflächen und der vorhandenen Siedlungsstruktur darstellen und ist mit dem Ziel eines integrierten Wohnquartiers nicht vereinbar. Die Verlegung und der Neubau als Stadtstraße sind erforderlich, um die Straße in das Siedlungsgefüge zu integrieren und für den Rad- und Fußverkehr attraktiv zu gestalten. Sie übernimmt neben der Erschließungsfunktion für das geplante Wohnquartier auch die Anbindung an die Innenstadt. Eine planfeststellungsersetzende Funktion des Bebauungsplans 12-62 wird angestrebt und derzeit auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung mit der zuständigen Fachabteilung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt.

Die Darstellung der zur Stadtstraße ausgebauten Meteorstraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße (ÜHVSt) ist mit einer hohen Leistungsfähigkeit verbunden. Die im Änderungsbereich dargestellte Lage der Meteorstraße ist Ergebnis einer vielschichtigen Variantenuntersuchung und wird beibehalten. Die Bewältigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens sowie die Sicherstellung unfallvermeidender Verkehrsstrukturen werden im Rahmen der nachfolgenden Planungsebenen behandelt. Die Betrachtung der Leistungsfähigkeit sowie die daraus resultierende Konkretisierung des Straßenquerschnitts erfolgen in enger Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden. Die Auftragsverwaltung des Bundes ist auf den nachfolgenden Planungsebenen in den Verkehrsplanungsprozess einzubeziehen. Auch dem Planungsziel einer leistungsfähigen und niveaufreien Umfahrung des Tunnel Flughafens Tegel wird mit der Darstellung als ÜHVSt Rechnung getragen. Der Wirtschaftsverkehr ist berücksichtigt.

Die A 111 bleibt in ihrer Funktion erhalten. Sie steht auch bei Umsetzung der Planung für den überörtlichen Verkehr zur Verfügung. Eine Verlegung der Autobahn durch die zukünftige Tegeler Stadtheide sowie eine Neutrassierung der Autobahn wurden geprüft und stehen einer Anbindung des geplanten Schumacher-Quartiers an den Landschaftsraum entgegen. Die Art der Darstellung der Anschlussstelle Eichborndamm bzw. Antonienstraße auf die A 111 bzw. auf die neue ÜHVSt ist nicht Teil dieser FNP-Änderung.

Die Belange der Grundstückseigentümer im Bereich des Straßenumbaus werden im Rahmen von Grundstücksneuordnungen auf den nachfolgenden Planungsebenen berücksichtigt. Auch die finanziellen und technischen Auswirkungen des Rückbaus des Autobahnanschlusses auf das Land Berlin werden erst auf nachfolgenden Planungsebenen zu ermitteln sein.

**Kurt-Schumacher-Quartier**

(Reinickendorf)

Lfd. Nr. 09/15

**Zusammenfassende Erklärung gem. § 6a Abs. 1 BauGB**

Seite 4

Eine detailliertere Beschreibung der verkehrsplanerischen Aspekte der FNP-Änderung ist auf Grund der Generalisierung und des Entwicklungsrahmens der vorbereitenden Bauleitplanung nicht vorgesehen. Erst im Rahmen der nachfolgenden Planungsebenen werden eine Konkretisierung der Verkehrsplanung und eine detaillierte Umsetzung möglich sein.

Die verkehrsplanerischen Aspekte des Radverkehrs und der möglichen Erschließung durch die Tram sind in der vorbereitenden Bauleitplanung nicht darstellungsfähig. Die Ermittlung und Bewältigung der zusätzlichen Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die Einbindung des Schumacher-Quartiers in das Radwegesystem erfolgen auf den nachfolgenden Planungsebenen bzw. auf der Fachplanungsebene. Der übergeordnete Grünzug entlang des Kurt-Schumacher-Damms stellt keine Freihaltetrasse für den schienengebundenen ÖPNV dar.

Es ist vorgesehen, im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) Tegel ein Entwicklungskonzept für den Flughafenensee zu erarbeiten, welches Lösungen für die Nutzungskonkurrenzen zwischen dem Naturschutz und der Freizeitnutzung aufzeigen soll.

Das Kaltluftentstehungsgebiet auf dem Gelände des Flughafens wird durch die FNP-Änderung zwar verkleinert, bleibt jedoch in seiner Funktion erhalten. Trotz der geplanten Bebauung soll die Luftaustauschfunktion soweit wie möglich gewahrt bleiben.

Eine Darstellung von Abstandsflächen ist in der vorbereitenden Bauleitplanung auf Grund der generalisierten Darstellungen nicht möglich. Die Berücksichtigung von Abstandsflächen zum Tunnel Flughafen Tegel erfolgt im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts im Rahmen der nachfolgenden Planungsebenen. Hier erfolgt ebenso die Ermittlung von Entsiegelungspotenzialen, die Implementierung umweltbezogener Gesundheitsschutzmaßnahmen, die Konkretisierung der Niederschlagswasserbewirtschaftung, die Ermittlung und Bewältigung von Bodenbelastungen (z.B. durch Kampfmittel) und die Ermittlung des Gründungsaufwands von Gebäuden.

In den nachgeordneten Bauleitplanverfahren sind Festsetzungen zu treffen, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sicherstellen und die Schaffung kriminalitätsbegünstigender Bau- und Freiraumstrukturen vermeiden. Hier werden auch Möglichkeiten zur Schaffung quartierseigener Sportflächen geprüft.

Vorgenannte Anregungen wurden, ebenso wie die in Stellungnahmen enthaltenen Anregungen und Hinweise zur Berücksichtigung der Belange der öffentlichen Beleuchtung, der Luftraumüberwachung (Bauhöhenbeschränkungen) und der Berliner Wasserbetriebe zur Kenntnis genommen, sie stehen den generalisierten Darstellungen des FNP grundsätzlich nicht entgegen und wurden dem für das Bebauungsplanverfahren zuständigen Referat der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen für die weitere Bearbeitung zugeleitet. Entsprechend konkrete Anforderungen sind nicht Teil des Verfahrens der vorbereitenden Bauleitplanung bzw. im FNP nicht darstellungsfähig und sind daher im Einzelnen auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen zu berücksichtigen.

**3. Begründung für die Änderungsplanung im Hinblick auf geprüfte Alternativen**

Das Schumacher-Quartier wurde im Rahmen der Erarbeitung des Stadtentwicklungsplans Wohnen 2025 als einer der gesamtstädtisch bedeutsamen Neubaustandorte ermittelt. Im Planungsprozess für diesen Standort wurde zunächst eine Analyse der Potenzialflächen für den Wohnungsbau durchgeführt und anschließend die Standortbedingungen hinsichtlich der unterschiedlichen Themenfelder (Städtebau, Verkehr, Landschaft, Klima, Schallimmissionen, Wohnungswirtschaft) untersucht.

Auf dieser Grundlage wurden verschiedene städtebauliche Entwürfe für das Plangebiet vorgestellt. Eine genauere Untersuchung bzgl. der Vor- und Nachteile für den Standort erfolgte mit der "Berlin TXL - Machbarkeitsstudie Wohnen" von 2014 anhand zweier Entwürfe. Darauf aufbauend erfolgte die Untersuchung der verkehrlichen Erschließung ebenfalls in mehreren Varianten. Dabei hat sich die im FNP-Entwurf

**Kurt-Schumacher-Quartier**

(Reinickendorf)

Lfd. Nr. 09/15

**Zusammenfassende Erklärung gem. § 6a Abs. 1 BauGB**

Seite 5

dargestellt Variante als die aus verkehrlicher, ökologischer, nutzungsbezogener und wirtschaftlicher Sicht beste Variante herausgestellt.

Für zahlreiche Flächen des FNP-Änderungsverfahrens besteht bereits ein direktes Planerfordernis (B-Plan 12-62). Durch die FNP-Änderung werden überwiegend bereits bestehende Bauflächen hinsichtlich ihrer Nutzungseignung und -art präzisiert: Für die Wohnbaufläche W 1 gilt es, nach Aufgabe der Flughafennutzungen einen deutlich höheren Wohnungsbauanteil zu realisieren, als im Rahmen der bestehenden Flächenkulisse möglich ist. Andere Standorte bieten keine Alternative, da aus gesamtstädtischer Sicht angesichts der großen Wohnungsnachfrage in Berlin und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Innenentwicklung auf die Nachnutzung dieser Standorte nicht verzichtet werden kann.

Für die geplante Wohnbebauung käme als Alternative auch eine niedrigere Dichte in Betracht, die jedoch zugunsten eines deutlich größeren Wohnraumangebots bei Beachtung des Grundsatzes eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden nicht weiter verfolgt wurde.

Die Darstellung der gemischten Baufläche M2 im Bereich der Sternstraßensiedlung dient der Einbindung der dortigen Bestandsbetriebe aber auch der Integration des neuen Quartiers in die Wohnungsbaukulisse Reinickendorfs.

Die veränderte Darstellung der Verkehrsstraße der Meteorstraße dient dem Abbau der Barrierewirkung des derzeitigen Autobahnzubringers zur A 111 und der Anbindung des Schumacher-Quartiers an die Bestandssiedlungen Reinickendorfs. Unabhängig von der gewählten Darstellung der übergeordneten Hauptverkehrsstraße bleibt die Erschließung in ihrer Funktionalität und Kapazität entsprechend Berliner Straßengesetz unbeeinträchtigt. Alternative Erschließungsvarianten wurden geprüft und aufgrund geringerer Kapazitäten verworfen.

Für den nordöstlichen Teilbereich der zukünftigen Urban Tech Republic (UTR) erfolgt im Rahmen der Änderung der FNP-Darstellung die Arrondierung der Sonderbaufläche mit gewerblichem Charakter. Dies dient der besseren Verknüpfung von Schumacher-Quartier und UTR. Die Beibehaltung der bestehenden Abgrenzung der Sonderbaufläche würde diese Verbindung nicht ermöglichen und wurde als Planungsalternative nicht weiter verfolgt.

Andere Planungsalternativen für die Teilbereiche der FNP-Änderung waren nicht zielführend und wurden daher nicht weiter verfolgt, da die zukünftige Nutzung mit den angrenzenden Wohn-, Misch- und Freiflächennutzungen sowie der überörtlichen Erschließung dieses Stadtraums vereinbar sein muss. Vorrangig ist die Stabilisierung und Qualifizierung dieses Stadtraums im Rahmen der integrierten Entwicklung. Den Grundsätzen der Innenentwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Freiraumvernetzung, der Nutzung des vorhandenen Erschließungsnetzes und der Infrastruktur wird mit der FNP-Änderung Rechnung getragen