

Begründung

zum

Bebauungsplan 1-62

für die beiderseits anliegenden Grundstücke der Heidestraße zwischen
Perleberger Straße und Invalidenstraße mit Ausnahme der Grundstücke zwischen
Minna-Cauer-Straße und Invalidenstraße
im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

Entwurf zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Stand: 3. Juni 2010

Inhalt

I.	Planungsgegenstand	2
I.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	2
I.2	Veranlassung und Erforderlichkeit der Planaufstellung	2
I.3	Plangebiet	3
I.3.1	Historische Entwicklung	3
I.3.2	Stadträumliche Bedeutung	4
I.3.3	Bestand	5
I.3.4	Planerische Ausgangssituation	10
II.	Planinhalt	22
II.1	Entwicklung der Planungsüberlegungen	22
II.2	Intentionen des Planes	23
II.2.1	Planungsziele	23
II.2.2	Planungskonzept	23
II.3	Umweltbericht	28
II.3.1	Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans	28
II.3.2	Planrelevante Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen u. Fachplanungen	28
II.3.3	Beschreibung und Bewertung der derzeitigen Umweltauswirkungen	32
II.3.4	Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	42
II.3.5	Prognose zur Entwicklung der Umwelt bei Nicht-Durchführung der Planung	46
II.3.6	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich	47
II.3.7	Zusätzliche Angaben	49
II.3.8	Zusammenfassung	50
II.3.9	Verwendete Fachgutachten / Karten	50
II.4	Wesentlicher Planinhalt und Grundzüge der Planung	52
II.4.1	Wesentlicher Planinhalt	52
II.4.2	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	52
II.4.3	Grundzüge der Abwägung	53
II.5	Abwägung und Begründung der einzelnen Festsetzungen	54
II.5.1	Art der baulichen Nutzung	54
II.5.2	Maß der baulichen Nutzung	56
II.5.3	Überbaubare Grundstücksflächen und Bauweise	57
II.5.4	Verkehrsflächen und Wegerechte	58
II.5.5	Öffentliche Grünflächen	60
II.5.6	Wasserflächen	61
II.5.7	Festsetzungen zum Immissionsschutz	61
II.5.8	Grünfestsetzungen	62
II.5.9	Gestaltungsregelungen	62
II.5.10	Außerkräfttreten bestehender Rechtsvorschriften	62
II.6	Nachrichtliche Übernahmen	62
II.7	Hinweise	63
III.	Auswirkungen des Bebauungsplans	63
IV.	Verfahren	63
V.	Rechtsgrundlagen	63
	Anhang	65

I. Planungsgegenstand

I.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 liegt am östlichen Rand des Ortsteils Moabit im Bezirk Mitte von Berlin. Er umfasst im Wesentlichen die Grundstücksflächen beiderseits der Heidestraße zwischen dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und den Bahnanlagen nördlich des Hauptbahnhofs. Die Heidestraße selbst, die für die Verbreiterung der Heidestraße erforderlichen Flächen sowie die Nordhafenbrücke und der Knotenbereich Perleberger Straße/ Heidestraße werden durch den planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan 1-63 überplant und sind nicht Teil des Bebauungsplans 1-62.

Das Plangebiet umfasst rund 29,6 ha. Es setzt sich aus drei durch Straßenverkehrsflächen voneinander getrennten Teilbereichen zusammen:

1. dem 0,6 ha großen Teilbereich zwischen Perleberger Straße, Nordhafen, Nordhafenbrücke und Heidestraße,
2. dem 16,4 ha großen Teilbereich zwischen Nordhafenbrücke, Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, Invalidenstraße und Heidestraße, sowie
3. dem 12,5 ha großen Teilbereich zwischen Perleberger Straße, Heidestraße, Minna-Cauer-Straße und der künftigen Bahnfläche.

Der Geltungsbereich betrifft folgende Flurstücke der Flur 43:

Vollständig: 52/1, 54, 56, 58, 61, 64/3, 82/8, 111/1, 111/3, 111/4, 203, 257

Anteilig: 20/1, 22/1, 24/1, 26/1, 28/1, 36/1, 38/1, 49/1, 62/1, 82/6, 83/1, 87, 204, 205, 207, 223, 260.

In geringem Umfang werden darüber hinaus Teile der Flurstücke 479 in der Flur 53, 414 in der Flur 63, sowie 90 in der Flur 122 in Anspruch genommen.

Die Abgrenzung des Geltungsbereichs entspricht weitgehend der Abgrenzung des geplanten Stadtquartiers Heidestraße-Europacity, für das eine zusammenhängende städtebauliche Entwicklung realisiert werden soll. Im Norden, Westen und Osten folgt die Grenze den stadträumlichen Zäsuren vorhandener bzw. geplanter Verkehrsstrassen (Perleberger Straße, Bahnanlagen gemäß Planung für die S-Bahnlinie S 21 sowie Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal); Im Süden und Südwesten wird das Plangebiet durch die Geltungsbereiche des festgesetzten Bebauungsplans II-201b und des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans II-201c begrenzt. Im Osten werden kleine Teilflächen des Kanal-Flurstücks in den Geltungsbereich einbezogen, damit der hier geplante Uferweg unmittelbar entlang der Wasserfläche geführt werden kann.

Die Straßenflächen der Heidestraße und der Nordhafenbrücke werden in ihrer zukünftig verkehrlich notwendigen Dimension aus dem Geltungsbereich ausgenommen, um ihren Umbau unabhängig von der Entwicklung der Baugebiete planungsrechtlich absichern zu können, sowie wegen der besonderen Anforderungen, die an planfeststellungsersetzende Bebauungspläne zu stellen sind. Die Bebauungspläne 1-62 und 1-63 werden jedoch in enger Abstimmung miteinander aufgestellt.

I.2 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planaufstellung

Anlass für die Planaufstellung ist die vorgesehene städtebauliche Neuordnung des gesamten Bereiches beiderseits der Heidestraße. Planungsziel ist die Wiedernutzung von nicht mehr betriebsnotwendigen Bahnflächen für ein neues, gemischt genutztes Stadtquartier in attraktiver Innenstadtlage.

Grundlage für die Planung ist der vom Senat von Berlin und vom Bezirksamt Mitte gleich lautend am 5. Mai 2009 beschlossene Masterplan „Heidestraße“ (Stand 29. Januar 2009), in dem die abgestimmten Leitlinien und Entwicklungsziele für den Standort dargestellt sind. Da nach den zurzeit für die Beurteilung von Vorhaben maßgeblichen Planungsgrundlagen (Bau-nutzungsplan, Planfeststellung, § 34 BauGB, s. Abschn. I.3.4.12) lediglich der weitere Aus-bau der Bahnnutzung, allenfalls in Teilbereichen die Entwicklung eines Gewerbegebietes bzw. der weitere Ausbau der Bahnnutzung zulässig wäre, die im Masterplan niedergelegte städtebauliche Konzeption jedoch von der Entwicklung eines neuen, gemischt genutzten Stadtquartiers mit Wohn- und Bürogebäuden, öffentlichen Straßen, Plätzen und Grünflächen ausgeht, muss hierfür eine neue planungsrechtliche Grundlage geschaffen werden. Dies erfordert die Aufstellung eines Bebauungsplans, dessen Aufstellung am 18.8.2009 durch das Bezirksamt Mitte beschlossen wurde.

I.3 Plangebiet

I.3.1 Historische Entwicklung

Der feuchte Niederungsbereich des heutigen Plangebietes lag bis ins 18. Jahrhundert au-ßerhalb des Weichbildes der Stadt und war vorwiegend landschaftlich geprägt. 1748 wurden östlich angrenzend die so genannten Invalidenhäuser für Versehrte der preußischen Kriege errichtet. Westlich davon erhielt die Panke, die in ihrem ursprünglichen Lauf weiter östlich in die Spree mündete, einen neuen Abzugsraben. Westlich des Plangebiets entstanden in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Kasernenanlagen mit einem ausgedehnten Exerzierplatz, sowie die sternförmig angeordneten Trakte des Zellengefängnisses.

Mit dem Bau des Hamburger Bahnhofs an der Invalidenstraße als Endpunkt der Berlin-Hamburger Eisenbahn und der Entwicklung der übrigen Flächen östlich der Heidestraße für den Güterumschlag und für Bahnbetriebszwecke begann 1847 die Entwicklung zu einem Bahnstandort, die das Gebiet bis heute prägt. Etwa zeitgleich wurde der Pankegraben zum Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal ausgebaut, 1858 der Nordhafen in Betrieb genommen.

Der Hobrecht-Plan von 1862 sah zwischen der Hamburger Bahn und dem Kasernengelände westlich der Lehrter Straße ein städtisches Quartier mit einer repräsentativ verbreiterten Hei-destraße und einem zentralen Schmuckplatz vor. Auf diese Planung gehen die Ansätze einer Randbebauung entlang der Westseite der Heidestraße und der Nordseite der Döberitzer Straße zurück. Die weitere Entwicklung zu einem geschlossenen Quartier wurde jedoch durch die Anlage der Lehrter Bahn verhindert, deren Kopfbahnhof südlich der Invalidenstra-ße 1868 in Betrieb genommen wurde. Auch in dessen Hinterland, auf den Flächen westlich der Heidestraße, entstanden ausgedehnte Anlagen für den Güterumschlag und den Bahnbe-trieb.

Damit waren die Flächen beiderseits der Heidestraße mit Ausnahme der genannten „Wohn-insel“ durch Bahn- und Gewerbenutzungen belegt und durch stadträumliche Barrieren von den westlich und östlich angrenzenden Stadtquartieren abgetrennt, so dass sie an deren weiterer Entwicklung nicht mehr teilnahmen. Lediglich im Osten stellte die Invalidenstraße mit dem 1875 errichteten Verwaltungsgebäude der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft und dem 1906 zum Verkehrsmuseum umgebauten und zur Straße hin erweiterten Hamburger Bahnhof einen städtischen Zusammenhang her. Die Anlage der Stadtbahn mit dem 1882 eröffneten Lehrter Stadtbahnhof verbesserte die Verbindungen mit der übrigen Innenstadt, blieb jedoch für die städtebauliche Entwicklung im näheren Umfeld nahezu ohne Bedeutung.

Der Lehrter Bahnhof wurde im Zweiten Weltkrieg stark beschädigt und 1957-59 abgerissen, große Teile der Gleisanlagen und Betriebsflächen im Vorfeld wurden damit funktionslos. Das Verkehrsmuseum im früheren Hamburger Bahnhof blieb in Teilen erhalten, wurde jedoch nicht wieder geöffnet. Einige der Mietshäuser im nördlichen Abschnitt der Heidestraße und in der Döberitzer Straße wurden ebenfalls abgebrochen. Die Nutzung der Anlagen für den Güterverkehr ging stark zurück. Die lang gestreckten Güterschuppen sowie brach gefallene Flächen wurden nach und nach für unterschiedliche gewerbliche Nutzungen, darunter mehrere Speditionen, vermietet, der Nordhafen aufgegeben und in seinen Randbereichen begrünt.

Durch die Teilung Berlins geriet das Plangebiet in eine Randlage. Die Heidestraße selbst erhielt dagegen - im Zusammenhang mit dem Bau der so genannten Entlastungsstraße durch den Tiergarten und der neu errichteten Nordhafenbrücke - eine neue Verkehrsbedeutung als Verbindung zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen West-Berlins. Die im Flächennutzungsplan von 1965 dargestellte und erst in den 80er Jahren aufgegebenen Planung einer Stadtautobahn trug dieser Verkehrsbeziehung Rechnung, verhinderte jedoch andere Entwicklungen. Mit der Eröffnung des Tiergartentunnels und der Minna-Cauer-Straße im Jahr 2003 ist die Verkehrsbedeutung der Heidestraße auch nach Öffnung der innerstädtischen Grenze unverändert hoch.

1983 wurde auf Bahnflächen westlich der Heidestraße ein Containerbahnhof angelegt, der für das eingeschlossene West-Berlin eine wichtige bahnologistische Funktion erfüllte. Nach der Grenzöffnung wurde die Nutzung des Containerbahnhofs zunächst intensiviert, Ende 2003 nach Verlagerung der Funktionen in ein Güterverkehrszentrum im Süden Berlins jedoch aufgegeben. Mit der Fertigstellung des Hauptbahnhofs Mitte 2006 erhielt der Bereich um die Invalidenstraße eine neue Zentralität im Stadtgefüge, die von Norden zuführenden Gleise liegen unmittelbar westlich des Plangebietes.

Auch der Bereich um den Hamburger Bahnhof gewann nach 1990 wieder an Bedeutung und wandelte sich zu einem Kulturstandort. Von 1990 bis 1996 wurden die erhaltenen Teile des Bahnhofsgebäudes nach Plänen von Josef Paul Kleihues rekonstruiert und erweitert, 1996 zog das Museum für Gegenwart in die neuen Räume. Anfang 2008 wurden die Werke der Friedrich Christian Flick Collection dem Museum übergeben und in der angrenzenden Rieck-Halle, einem der früheren Güterschuppen, untergebracht. Auch im weiteren Umfeld wurden mehrere bislang gewerblich genutzte Gebäude zu Galerieräumen oder für andere künstlerisch geprägte Einrichtungen umgenutzt.

I.3.2 Stadträumliche Bedeutung

Der Neuordnungsbereich Heidestraße ist zurzeit vor allem ein Durchgangsraum am Rand der Berliner Innenstadt. Am südlichen Rand des Plangebietes und in der näheren Umgebung finden sich jedoch wichtige zentrale Nutzungen, die Ansatzpunkte für die zukünftige Entwicklung darstellen können. Hierzu gehören insbesondere der Bereich von Parlament und Regierung südlich der Spree sowie das Wirtschafts- und das Bau- und Verkehrsministerium weiter östlich an der Invalidenstraße, die Charité mit Behandlungs-, Forschungs- und Lehrinrichtungen, das Bundeswehrkrankenhaus und das Naturkundemuseum. Unweit östlich des Gebietes an der Chausseestraße wird künftig auch die Zentrale des Bundesnachrichtendienstes ansässig sein. Innerhalb des Neuordnungsbereichs liegt der Hamburger Bahnhof als Kern eines überregional wirksamen Kulturstandortes.

Die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofs hat die Zentralität und Bedeutung dieser Lage weiter erhöht. Das Zusammentreffen von Fernbahn-, Regionalbahn- und Nahverkehrskreuz sowie

der Nord-Süd-Tunnel der Bundesstraße B 96 gewährleisten eine hervorragende regionale wie überregionale Erreichbarkeit. Der Bahnhof ist daneben auch ein gewichtiger Einzelhandelsstandort. Die geplanten Bauflächen im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs bieten gute Ausgangsbedingungen, um die noch fehlende strukturelle Verbindung mit dem Süden des Neuordnungsbereichs Heidestraße herzustellen. Mit der Aufgabe der Bahn- und Gewerbenutzungen im Neuordnungsbereich eröffnen sich zudem erhebliche Flächenpotentiale und Chancen, um das Gebiet einer lagegerechten städtischen Entwicklung zuzuführen.

Durch die Bahnanlagen im Westen und die Wasserstraße im Norden und Osten ist der Neuordnungsbereich Heidestraße von den umliegenden Stadtgebieten stadtstrukturell isoliert. Verknüpfungsmöglichkeiten bieten sich vor allem über die Invalidenstraße im Süden an. Die Verbindungen in die dicht bebauten Wohngebiete von Moabit und vom südlichen Wedding, unter anderem zum Zentrumsbereich um die Müllerstraße, bestehen dagegen nur über wenige, stark befahrene Brücken und führen durch gewerbliche Zonen mit hoher Trennwirkung. Diese Lagebedingungen werden aufgrund des Fortbestandes von Bahnanlagen und Wasserstraßen nur partiell veränderbar sein. Die im Zuge der Neuordnung des Bereichs geplanten neuen Verbindungen nach Westen über die Bahn nach Moabit und nach Osten über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal mit dem Quartier um die Chausseestraße sowie die städtebauliche Einbindung der Heidestraße selbst und ihre Aufwertung als verbindende Nord-Süd-Achse, auch für den Fußgänger-, Fahrrad- und Busverkehr, sind daher von erheblicher stadtstruktureller Bedeutung.

I.3.3 Bestand

I.3.3.1 Gelände und naturräumliche Einbindung

Das Plangebiet liegt im Berliner Urstromtal in einem früher von kleinen Wasserläufen durchzogenen Gelände, das jedoch heute stark anthropogen überformt ist. Am östlichen Rand des Plangebietes befindet sich im Bereich eines ehemaligen Grabensystems der Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, der die Spree mit dem Westhafen verbindet und sich im nördlichen Abschnitt zunächst zum Nordhafen aufweitet.

Das Gelände ist weitgehend eben. Die Geländehöhen liegen zwischen 33,5 und 34,5 m über NHN (Normalhöhe Null). Etwas größere Höhenunterschiede weist der Bereich nördlich der Einmündung der Nordhafenbrücke auf, wo das Gelände einerseits zum Nordhafen hin um 3 m auf etwa 31 m über NHN abfällt, andererseits im Zuge der Heidestraße zur Perleberger Brücke um etwa 4 m auf 38 m über NHN ansteigt.

Angaben zur naturräumlichen Einbindung, zur Versiegelung und Vegetationsbedeckung finden sich in Abschnitt II.3 dieser Begründung (Umweltbericht).

I.3.3.2 Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Im Süden des Plangebietes haben sich kulturelle und institutionelle Nutzungen angesiedelt. Der nördliche, weit überwiegende Teil der Flächen beiderseits der Heidestraße wurde viele Jahre hindurch als Bahngelände, insbesondere für die Abwicklung des Eisenbahn-Güterverkehrs genutzt. Heute liegen große Teile dieses Geländes brach, befestigte Stellplatz- und Rangierflächen sowie ein verstreuter Gebäudebestand mit überwiegend niedrigen Funktionsgebäuden und Güterschuppen wird gewerblich genutzt, westlich der Heidestraße hat sich eine kurze Wohnzeile gründerzeitlicher Bauweise erhalten.

An der Invalidenstraße wurde im ehemaligen Hamburger Bahnhof mit seinem repräsentativ gestalteten Vorplatz nach Um- und Erweiterungsbauten 1996 das Museum für Gegenwartskunst eröffnet. Im südöstlichen Seitenflügel ist ein stadtbekanntes Restaurant ansässig. Öst-

lich des Gebäudekomplexes wurde ein erster Abschnitt der Uferpromenade entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals angelegt. Westlich des Bahnhofsgebäudes liegt an der Ecke zur Heidestraße das frühere repräsentative Verwaltungsgebäude der Eisenbahngesellschaft, das heute als Landessozialgericht genutzt wird. In dem nördlich angebauten viergeschossigen Gebäude an der Heidestraße ist das Landesinstitut für gerichtliche und soziale Medizin untergebracht. Zwischen diesem Verwaltungskomplex und dem Hamburger Bahnhof befindet sich ein Parkplatz, über den man das nördlich angrenzende, durch Galerien und Ausstellungsräume geprägte Areal hinter dem Hamburger Bahnhof, den so genannten Kunst-Campus erreicht.

Dort präsentiert in einem umgebauten Güterschuppen, der so genannten Rieck-Halle, zeitlich befristet das Museum für Gegenwart die Exponate der „Friedrich Christian Flick Collection“. Die Halle ist durch eine Überführung mit dem Museumsgebäude im Hamburger Bahnhof verbunden. Östlich schließt eine lang gestreckte befestigte Freifläche an, die zum Kanal hin durch drei weitere eingeschossige frühere Bahngelände abgeschlossen wird, von denen das nördliche leer steht, das mittlere durch Galerien und das südliche durch einen Lebensmittelhandel genutzt wird.

Die Ostseite der Heidestraße und auch der nördlich an den Kunst-Campus anschließende Bereich bis zum Nordhafen wird neben einer weitläufigen Eisenbahnbrache durch die lang gestreckten, niedrigen früheren Güterschuppen der Bahn geprägt, die teilweise durch zwei- bis dreigeschossige Kopfbauten abgeschlossen werden. In den beiden südlichen Schuppen an der Heidestraße sind Kfz-Handelsbetriebe, Betriebe für Gastronomiebedarf, Getränkegroß- und -einzelhandel, Möbeleinzelhandel und -lager sowie weitere kleinere Gewerbebetriebe untergebracht; in dem Kopfbau der mittleren Halle befinden sich eine Probebühne der Deutschen Oper und einzelne Büros. Diese gemischte gewerbliche Nutzungsstruktur setzt sich im Norden bis zur Nordhafenbrücke fort (Heidestraße 17 bis 20c). Hier befinden sich auch mehrere Speditionen sowie zwei Handelsbetriebe (Möbel, Getränke), die möglicherweise die Schwelle zur Großflächigkeit erreichen. Nahe der Kieler Brücke, unmittelbar am Kanal gelegen, befindet sich der frühere Kornversuchsspeicher. Das sechsgeschossige Backsteingebäude wird augenscheinlich nicht mehr genutzt.

Im Nordosten des Plangebietes wird der Nordhafen von einer schmalen öffentlichen Grünfläche eingefasst, die durch einen Fußweg unter der Nordhafenbrücke mit der Kieler Brücke verbunden ist, die ihrerseits die Verbindung mit den Grün- und Freiflächen am östlichen Kanalufer (außerhalb des Geltungsbereichs) herstellt.

Westlich der Heidestraße befinden sich die abgeräumten Gleisbetten und überwiegend befestigten, heute ungenutzten Flächen des 2003 aufgegebenen Containerbahnhofs mit einem zweigeschossigen Funktionsgebäude der Bahn. Das nördlich davon gelegene Grundstück an der Heidestraße mit einer modernen Lagerhalle, einem Bürogebäude und einem Freilager wird durch einen Großhandelsbetrieb für Isoliermaterialien genutzt. Die Ecke zur Perleberger Straße nimmt ein kleiner Gebrauchtwagenhandel ein. Südlich des früheren Containerbahnhofs hat sich auf dem gewerblich geprägten Grundstück Heidestraße 46-52 in einem fünfgeschossigen Gewerbehof und verschiedenen Hallen und Nebengebäuden ein Standort für kreative Nutzungen mit zahlreichen Galerien, Ateliers und Architekturbüros entwickelt. Weiter südlich bis zur Döberitzer Straße erstreckt sich eine straßenseitige Bebauung mit traditionellen Miethäusern, in denen sich vereinzelt auch gewerbliche Nutzungen eingerichtet haben. Die westlich hinter dieser Bebauung gelegenen Flächen und die Flächen südlich der Döberitzer Straße liegen brach; sie werden voraussichtlich bis 2016 für Baustelleneinrichtungen der S-Bahn benötigt.

I.3.3.3 Verkehr

(a) Öffentlicher Verkehr / Bahnverkehr

Durch den 200 m südlich des Plangebietes gelegenen Hauptbahnhof besteht ein sehr guter Anschluss an den Eisenbahnfern- und Regionalverkehr. Die S-Bahn bietet einen dichten Taktverkehr in Richtung Osten und Westen, die U-Bahnteilstrecke zum Brandenburger Tor ist dagegen noch ohne größere Verkehrsbedeutung. Der nördliche Teil des Plangebietes ist vom Hauptbahnhof bis zu 1500 m, vom U-Bahnhof Reinickendorfer Straße etwa 800 m entfernt. Er wird zzt. durch eine Buslinie in der Heidestraße und zwei Buslinien in der Perleberger Straße erschlossen; weitere Buslinien verkehren über den Europaplatz am Hauptbahnhof. Durch die geplante Straßenbahn in der Invalidenstraße (Planfeststellungsbeschluss vom 15. Januar 2010) wird sich die Erschließungsgunst für den südlichen Teil des Plangebietes weiter verbessern (siehe Abschnitt 1.3.4.7d).

Von der geplanten S-Bahnlinie S 21 (Planfeststellungsbeschluss von 2005, zzt. im Änderungsverfahren) sind eher geringfügige Verbesserungen hinsichtlich der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr zu erwarten, da die bisherige Planung noch keine Haltestelle im Bereich der Perleberger Brücke vorsieht. Die Realisierung dieser Haltestelle ist planerisch vorgesehen, jedoch von einer verkehrlichen Nachfrage abhängig, die wiederum von der weiteren Entwicklung des geplanten Stadtteils an der Heidestraße abhängt.

Entlang der Westseite des Plangebietes erstreckt sich ein etwa 80 m breites Bahngelände mit den Gleisanlagen der zum Hauptbahnhof führenden Fern- und Regionalbahnstrecken, die unmittelbar nördlich der Döberitzer Straße aus der Tunnel- in die Troglage übergehen und nach Norden bis zur Brücke über die Perleberger Straße weiter ansteigen, bzw. auf der westlichen Seite im ebenerdigen Verlauf die Perleberger Brücke unterqueren. Östlich der vorhandenen Fernbahntrassen sollen künftig die Gleise der S-Bahnlinie S 21 verlaufen. Unmittelbar an das Plangebiet angrenzend sind zwei Ausziehgleise zur Bedienung des Westhafens vorgesehen.

(b) Kfz-Verkehr

Der weitaus größte Teil des Plangebietes wird über die Heidestraße für den Kfz-Verkehr erschlossen, die als übergeordnete Straße der Stufe II und Bundesstraße B 96 eine wichtige überörtliche Verbindungsfunktion hat. Im Süden stellt die 2003 eröffnete Minna-Cauer-Straße den Anschluss an den Tiergartentunnel und die Invalidenstraße mit dem Bahnhofsvorplatz her, während der Südabschnitt der Heidestraße als Sackgasse abgehängt, jedoch nicht entsprechend zurückgebaut wurde. Im Norden stellt die Heidestraße über die Perleberger Straße die Verbindung in das nördliche Moabit und über die Fennstraße in Richtung Wedding her. Der Hauptverkehrsstrom aus Richtung Süden wird mit der Bundesstraße B 96 jedoch über einen entsprechend ausgebauten Knoten auf die Nordhafenbrücke und weiter über die Sellerstraße in Richtung Wedding abgeleitet. 2006 verkehrten im Abschnitt der Heidestraße südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke im Durchschnitt täglich mehr als 27.000 Kfz, nördlich davon rund 15.600 Kfz am Tag. Die Nordhafenbrücke war 2006 täglich mit rund 19.500 Kfz belastet (Verkehrslenkung Berlin, Knotenstromzählung K 350/06).

Die beabsichtigten Baumaßnahmen im Zuge der Bundesstraße und in der nördlichen Heidestraße zwischen Nordhafenbrücke und Perleberger Straße werden durch den separaten, planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan 1-63 planungsrechtlich vorbereitet. Die Minna-Cauer-Straße liegt im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans II-201b, der „abgehängte“ Südabschnitt der Heidestraße im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans II-201c.

Die Invalidenstraße hat mit der Wiedervereinigung der geteilten Stadt ihre Funktion als Ost-West-Verbindung zurückerlangt. Sie wurde westlich der Heidestraße im Bereich des Hauptbahnhofs auf 54 m verbreitert, mit 2x3 Fahr- bzw. Abbiegestreifen und einer Vorhaltefläche für eine Straßenbahnhaltestelle in Mittellage. Der Straßenabschnitt zwischen Heidestraße und Sandkrugbrücke, dessen Nordhälfte im Plangebiet liegt, soll nach Süden um etwa 7,5 m verbreitert werden, um neben der Straßenbahn weiterhin zwei Fahrstreifen je Richtung aufnehmen zu können; die nördliche Begrenzung der Straßenverkehrsfläche soll nur geringfügig im Eckbereich der Heidestraße verändert werden. 2008 verkehrten in der Invalidenstraße im Durchschnitt täglich rund 39.000 Kfz am Tag (Verkehrsplanerischer Beitrag zum Masterplan Heidestraße, Argus, November 2008).

Innerhalb des Plangebietes liegt auch die Döberitzer Straße, die nicht vollständig ausgebaut ist und westlich von der Heidestraße nach knapp 140 m als Sackgasse endet, jedoch künftig als Zufahrt zu einem Rettungsplatz am Nordausgang der vorhandenen und geplanten Eisenbahntunnel dienen soll.

(c) Fuß- und Radverkehr

Die Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr im Plangebiet sind aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung, der geringen Umfeldqualität, teilweise auch der gemeinsamen Führung beider Verkehrsarten in relativ engen Seitenräumen wenig attraktiv. Dies gilt insbesondere für die Heidestraße, die trotz des hohen Verkehrsaufkommens nur auf kurzen Teilstrecken an der Minna-Cauer-Straße und am Nordhafen eigene Radverkehrsanlagen aufweist. Der großräumige Fuß- und Radverkehr in Nord-Süd-Richtung kann auf den neu angelegten Uferweg auf der Ostseite des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals ausweichen. Der entsprechende Weg auf der Westseite des Kanals ist nur bis zum Neubautrakt des Hamburger Bahnhofs ausgebaut, von wo aus sich die Fußgängerverbindung über den privaten Freiraum des „Kunst-Campus“ bis zur mittleren Heidestraße fortsetzt.

In Ost-West-Richtung zeichnet sich die Invalidenstraße zwischen Heidestraße und Sandkrugbrücke noch durch traditionell großzügige Gehwege mit begleitenden Baumreihen aus, während für den Radverkehr Angebotsstreifen auf der Fahrbahn bestehen. Die Weiterführung in Richtung Moabit über den Europaplatz weist standardgerecht neu gebaute Geh- und Radwege in einem noch unfertigen Umfeld auf. Weiter nördlich gibt es bis zur 1,5 km entfernten Perleberger Brücke keine Verbindung in Richtung Moabit und bis zur 1,1 km entfernten Kieler Brücke keine Verbindung über den Kanal in Richtung Chausseestraße.

I.3.3.4 Technische Infrastruktur

Im Verlauf der Heidestraße, Invalidenstraße und Döberitzer Straße sind alle wichtigen Medien der Ver- und Entsorgung vorhanden. Darüber hinaus verlaufen die folgenden übergeordneten Trassen im Plangebiet oder an dessen Rand.

- Wärmeversorgung: Im südlichen Abschnitt der Heidestraße und in der Invalidenstraße liegen Fernwärmeleitungen.
- Gasversorgung: Am nördlichen Rand, bereits außerhalb des Plangebiets, verläuft in der Perleberger Straße eine Gashochdruckleitung.
- Wasserversorgung: In der Invalidenstraße und in der Heidestraße verlaufen Hauptleitungen der Trinkwasserversorgung.
- Abwasserentsorgung: In der Heidestraße verläuft ein Haupt-Abwasserkanal (Mischsystem), der an Kanäle in der Invalidenstraße, der Perleberger Straße und der Döberitzer Straße anschließt.

Südlich des Straßenknotens Heidestraße/ Nordhafenbrücke befindet sich ein umzäuntes, einschließlich Böschungsbereich etwa 600 m² großes Niederschlagsrückhaltebecken, in das

sowohl das Niederschlagswasser vom ehemaligen Containerbahnhofsgelände als auch von der Fernbahntrasse eingeleitet wird. Im Zuge der Entwicklungsmaßnahme soll das Becken verlagert werden. Im weiteren Verfahren werden die verschiedenen Möglichkeiten zur künftigen Entwässerung des Gebietes geprüft.

I.3.3.5 Soziale Infrastruktur

Im Plangebiet befinden sich keine öffentlichen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Das Gebiet liegt im Schuleinzugsbereich von drei Moabiter Grundschulen, die sich in der Rathenower Straße (Kurt-Tucholsky-Grundschule) und der Paulstraße (Moabiter Grundschule, Anne-Frank-Grundschule) befinden und sämtlich weiter als 1.000 m Luftlinie von der vorhandenen Wohnbebauung in der Heidestraße entfernt liegen. Aufgrund der ungünstigen Einbindung des Gebietes beträgt der Fußweg etwa 1.400 bis 2.000 m. In vergleichbarer Nähe liegt weiterhin die Grundschule am Neuen Tor in der Hannoverschen Straße (1.200 m Luftlinie). Im nördlichen Umfeld gibt es zwei weitere Grundschulen, die von der Mitte des Plangebietes 1.000 bis 1.200 m Luftlinie entfernt sind. Die nächst gelegenen Oberschulen befinden sich in einer Entfernung von mindestens einem Kilometer Luftlinie, ebenfalls gemessen von der Mitte des Gebietes. Am günstigsten liegt noch die Moses-Mendelssohn-Gemeinschaftsschule in der Stephanstraße, die von der Mitte des Gebietes über einen etwa 1.200 m langen Fußweg erreichbar ist.

Von den Kindertagesstätten ist lediglich eine Einrichtung in der Lehrter Straße weniger als 500 m vom Plangebiet entfernt. Aufgrund der trennenden Wirkung der Bahnanlagen ist diese jedoch kaum besser zu erreichen, als die Einrichtungen in der Tegeler Straße (1.000 m) und in der Habersaathstraße (700 m). Die angegebenen Maße, auch für die im Folgenden genannten Kinderspielplätze, geben die Luftlinienentfernungen von der Mitte des Plangebiets wieder.

Die nächst gelegenen öffentlichen Kinderspielplätze sind eher kleinere Anlagen, die in die Grünflächen (Fritz-Schloß-Park, Mettmannplatz, Grünfläche an der Sellerstraße, Invalidenpark, Geschichtspark Zellengefängnis) integriert und hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit mit den Kindertagesstätten vergleichbar sind. Die nächst gelegenen größeren Kinderspielplätze befinden sich unmittelbar nördlich des Bundesnachrichtendienst-Geländes (600 m) und in der Tegeler Straße (800 m).

I.3.3.6 Natur und Umwelt

Die umweltbezogene Ausgangssituation im Plangebiet wird im Abschnitt II.3 dieser Begründung (Umweltbericht) dargestellt.

I.3.3.7 Eigentumsverhältnisse

Die folgenden Angaben zu den Eigentumsverhältnissen sind der Anlage 2 zum Rahmenvertrag Heidestraße-Europacity Berlin entnommen (Auszug aus dem Grundbuch, Stand: 22.12.2009).

Hiernach befinden sich die Straßenverkehrsflächen, das Grundstück an der Invalidenstraße/Ecke Heidestraße (Flurstück 64/3) mit dem Sozialgericht, eine kleine Dreiecksfläche an der Heidestraße südlich der Döberitzer Straße (Flurstück 218) sowie Teilflächen der Uferbereiche am Nordhafen (Flurstücke 82/8, 111/1, 111/3 und 414) im Eigentum des Landes Berlin. Das westliche Eckgrundstück an der Perleberger Straße (Flurstück 87) befindet sich im Eigentum des Liegenschaftsfonds Berlin GmbH & Co. KG.

Der überwiegende Teil der öffentlichen Grünfläche am Nordhafen, die auf früheren Wasserstraßenflächen angelegt wurde (Flurstück 111/4), befindet sich im Eigentum der Bundesre-

nicht ausgeschöpfter Entwicklungspotentiale innerhalb bestehender Siedlungsgebiete, Grundsatz 4.1) sowie die einzelhandelsrelevanten Grundsätze (Begrenzung und Konzentration auf die jeweilige Stufe des zentrale Ortes, Grundsätze 4.6 - 4.9).

I.3.4.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (ABl. S. 2666) stellt den südlichen Teil des Plangebietes (südlich der Einmündung der Minna-Cauer-Straße in die Heidestraße) als gemischte Baufläche M1, den nördlichen Teil (nördlich der Einmündung der Döberitzer Straße in die Heidestraße) als gemischte Baufläche M2 dar. Die beiden Bauflächen werden durch einen breiten Grünzug im Zuge bzw. in Verlängerung der Döberitzer Straße voneinander getrennt, der Teil einer übergeordneten Grünverbindung zwischen dem Fritz-Schloß-Park und dem Panke-Grünzug ist. Ein weiterer Grünzug (dargestellt in symbolischer Breite) zieht sich entlang des Berlin-Spandauer Schiffahrtskanals.

Am Westrand des Plangebietes entlang der vorhandenen Bahnstrecke stellt der Flächennutzungsplan eine neue übergeordnete Hauptverkehrsstraße dar, die den Nord-Süd-Tunnel mit der Perleberger Straße und weiter entlang des Schiffahrtskanals mit der Putlitzbrücke verbindet. Der Straßenzug Nordhafenbrücke/ Sellerstraße und die Heidestraße sind dagegen nicht als Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen. Im Bereich der nachrichtlich übernommenen Bahnfläche stellt der Plan eine neue Bahnlinie mit einem Bahnhof an der Perleberger Brücke dar. Weiterhin kennzeichnet er drei Bereiche mit Altlasten (östlich der Heidestraße).

Für den Bereich des Plangebietes wurde am 30.10.2008 ein FNP-Änderungsverfahren (Nr. 06/08) eingeleitet. Zurzeit wird für den Bereich Heidestraße die öffentliche Auslegung zur Änderung des Flächennutzungsplans durchgeführt. Das Änderungsblatt mit Stand vom 18.2.2010 zeigt die folgenden beabsichtigten Änderungen:

- Darstellung der Heidestraße (einschließlich Anschluss Minna-Cauer-Straße) als übergeordnete Hauptverkehrsstraße in ihrer bisherigen Lage,
- Erweiterung der gemischten Baufläche M1 nach Norden um Teilflächen des Döberitzer Grünzuges, der entsprechend auf eine „symbolische Breite“ reduziert wird,
- Darstellung eines Hafenbeckens am Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal.

In der Begründung der Änderung wird festgehalten, dass die Durchgängigkeit des Ufergrünzuges auf den nachfolgenden Planungsebenen zu sichern ist, und dass im Bereich Hamburger Bahnhof übergeordnete kulturelle Einrichtungen lokalisiert werden.

Zur Darstellung der Bauflächen geben die „Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans (AV-FNP)“ vom 8. September 2006 (ABl S 3673) die folgenden Erläuterungen:

- Als gemischte Bauflächen M1 sind Bereiche mit hoher Nutzungsintensität und -dichte sowie mit vorwiegendem Kerngebietscharakter dargestellt. Entsprechend der spezifischen Nutzungscharakteristik sollen hier vorrangig Kerngebiete entwickelt werden. Daneben sind auch Mischgebiete, sonstige Sondergebiete und übergeordnete Gemeinbedarfsstandorte entwicklungsfähig.
- M2-Flächen sind 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 der Mischung verschiedener Baugebiete ohne prägende Hauptnutzung. Entsprechend ihrer spezifischen Charakteristik soll hier vorrangig eine Mischung von Nutzungen entwickelt werden. Hierzu gehören neben Mischgebieten auch andere Baugebiete, soweit sie durch ihr Zusammenwirken bezogen auf die M2-Fläche ebenfalls eine Mischnutzung ohne prägende Haupt-

nutzung bilden. Die Entwicklung von Sondergebieten und von Kerngebieten mit der Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben im Sinne des § 11 Abs. 3 BauNVO kommt grundsätzlich nur in Bereichen mit dargestellter Einzelhandelskonzentration in Betracht (dies ist im Plangebiet nicht der Fall).

I.3.4.3 Landschaftsprogramm

Die im Landschaftsprogramm (LaPro) für das Plangebiet dargestellten Ziele und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden im Abschnitt II.3.2.8 dieser Begründung (Umweltbericht) ausführlich dargestellt. Sie beziehen sich im Wesentlichen auf die Lage im dicht bebauten Innenstadtbereich und die daraus abgeleitete Notwendigkeit, kompensatorische Maßnahmen durchzuführen, so z.B. Maßnahmen

- zum Immissionsschutz,
- zum Erhalt von Vegetationsflächen und der Beseitigung unnötiger Bodenversiegelungen,
- zur Entwicklung von Freiflächen, Wegeverbindungen und begrünten Straßenräumen,
- zur besseren Erschließung vorhandener Freiräume,
- zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen sowie
- zur Schaffung gemeinsam nutzbarer privater Freiräume.

I.3.4.4 Stadtentwicklungsplanung

(a) Stadtentwicklungsplan Wohnen

Der am 10. August 1999 beschlossene Stadtentwicklungsplan Wohnen definiert Leitlinien zur Berliner Wohnungsentwicklung als Orientierungsrahmen für öffentliche und private Investitionen. Er sieht u.a. vor, dass sich die Bodenpolitik des Landes Berlin vorrangig auf die Entwicklung innerstädtischer und wasserbezogener Lagen ausrichten soll. Dies gilt auch für das Plangebiet, das sich fast vollständig innerhalb des prioritären Entwicklungsraums Innenstadt befindet, insbesondere für den Bereich östlich der Heidestraße, der als „prioritärer Standort für Wohnbauvorhaben“ mit mehr als 250 Wohneinheiten ausgewiesen ist, aber auch für die Flächen westlich der Heidestraße, deren Marktfähigkeit durch eine entsprechende Standortentwicklung gefördert werden soll.

(b) Stadtentwicklungsplan Zentren 2020

Der Stadtentwicklungsplan „Zentren und Einzelhandel“ (Senatsbeschluss vom 9.3.1999) und der Stadtentwicklungsplan „Zentren 2020“ (Senatsbeschluss vom 22.3.2005) gelten zusammen als von der Gemeinde beschlossenes Entwicklungskonzept im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und sind somit bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen. Der Stadtentwicklungsplan Zentren 2020 legt auf der Grundlage des Flächennutzungsplans die städtischen Zentren Berlins – mit Ausnahme der Nahversorgungszentren – fest. Die dem Plangebiet nächstgelegenen Zentren liegen im Bereich der historischen Mitte (Zentrumsbereich), an der Müllerstraße (Hauptzentrum) und an der Turmstraße (besonderes Stadtteilzentrum).

In den Leitlinien des Stadtentwicklungsplans, die ebenfalls Gegenstand der Beschlussfassung waren, wird unter anderem dargelegt, dass Einzelhandelsentwicklungen an falschen Standorten vermieden, bestehende Zentren aufgewertet und zur Sicherung der bestehenden Zentrenstruktur bei großflächigen Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen eine Einzelfallprüfung durchzuführen ist. Die bei der Prüfung des Einzelfalls anzuwendenden Kriterien sind in den Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelsbetriebe für das Land Berlin näher definiert. Hier sind vor allem die Regelungen von Bedeutung, die festlegen, dass eine Ansiedlung großflächiger Einzelhandelsbetriebe außerhalb der städtischen Zentren nur ausnahmsweise zulässig ist, wenn Art und Umfang des geplanten Angebots zentrenverträglich sind und der Standort in die städtische Struktur verträglich integriert werden kann.

Nach dem Erläuterungsplan zum Zentrenkonzept liegt das Plangebiet am Rande eines zentrentragenden Stadtraums mit ausgeprägter Urbanität, der auch den Hauptbahnhof umfasst. In der Erläuterung zu den Bahnstandsstandorten heißt es: „Soweit das Angebot mehr als „Reisebedarf“ umfasst, müssen diese Standorte nach den gleichen Kriterien beurteilt werden wie andere großflächige Einzelhandelsobjekte.“

(c) Stadtentwicklungsplan Verkehr

Der im Juli 2003 vom Senat beschlossene Stadtentwicklungsplan Verkehr verfolgt in der Teilstrategie Innere Stadt das Ziel einer Entlastung der Stadträume in der historischen Mitte vom Pkw-Verkehr als Voraussetzung für eine Aufwertung des Lebensraumes Innenstadt. Elemente dieser Strategie sind u.a. die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, die Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs durch Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung, die räumliche Verlagerung eines zuträglichen Teils des Durchgangsverkehrs auf Tangential- und Ringstraßen, sowie die Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Der Stadtentwicklungsplan geht noch davon aus, dass die Heidestraße als übergeordnete Straßenverbindung durch eine neue Straße östlich entlang der Bahnfläche ersetzt wird („Verkehrliche Prioritäten 2010“). Im Plan „Übergeordnetes Straßennetz, Planung 2015“ wird der entsprechende Straßenabschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und Perleberger Straße bereits als übergeordnete Straßenverbindung der Stufe 2 dargestellt. Sie ist Teil einer innerstädtischen Nord-Süd-Verbindung, die im Norden an die überörtliche Straßenverbindung Perleberger Straße/ Fennstraße, im Süden über die Minna-Cauer-Straße an den Tiergartentunnel und die Invalidenstraße anbindet, die ebenfalls als übergeordnete Straßenverbindungen dargestellt sind. Der Straßenabschnitt Nordhafenbrücke/ Sellerstraße, der Teil der Bundesstraße B 96 ist, wird dagegen als örtliche Straßenverbindung der Stufe 3 dargestellt, die Invalidenstraße als übergeordnete Straße der Stufe 2.

Die Karte zum künftigen S-Bahnnetz (Planung 2015) zeigt die als S 21 bezeichnete Neubaustrecke vom dem S-Bahn-Nordring über den Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz. Längerfristig (bis 2030) ist danach auch der Bau eines S-Bahnhofs an der Perleberger Brücke unmittelbar an der nordwestlichen Grenze des Plangebietes vorgesehen. Die Karte für das Straßenbahnnetz (Planung 2015) zeigt eine geplante Straßenbahntrasse, die vom Hauptbahnhof über die Invalidenstraße in Richtung Nordbahnhof führt.

(d) Weitere Stadtentwicklungspläne

Die übrigen durch den Senat beschlossenen Stadtentwicklungspläne enthalten mit Bezug auf das Plangebiet keine Festlegungen oder Konzepte, die über die Darstellungen des Flächennutzungsplans hinausgehen.

I.3.4.5 Bereichsentwicklungsplanung Bezirk Mitte

Das Nutzungskonzept der vom Bezirk Mitte am 18.11.2004 beschlossenen Bereichsentwicklungsplanung geht noch von einer Verlegung der Bundesstraße B 96 an den Rand der Bahnfläche aus. Es stellt den Bereich zwischen dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und der Heidestraße sowie einen Streifen westlich dieser Straße als allgemeines Wohngebiet W1 (hohe Dichte) dar. Die übrigen Flächen nördlich der Döberitzer Straße bis zur verlagerten Bundesstraße sind als Mischgebiet mit hohem Gewerbeanteil dargestellt. Südlich der zu einem Grünzug verbreiterten Döberitzer Straße ist westlich der Heidestraße ein Kerngebiet, östlich entlang der Heidestraße ein Kerngebiet mit hohem Wohnanteil und weiter östlich bis zum Kanal eine Gemeinbedarfsfläche mit hohem Grünanteil dargestellt. Der Kanal wird von Grünzügen eingefasst und an zwei Stellen durch Fuß- und Radwege überbrückt.

I.3.4.6 Verbindliche Bauleitplanung

(a) Bebauungsplan II-201b

Südwestlich und südlich des Plangebietes schließt der Geltungsbereich des am 22.6.2006 festgesetzten Bebauungsplans II-201b an. Er umfasst im Wesentlichen die Flächen zwischen Lehrter Straße und Minna-Cauer-Straße, die überwiegend als Grünflächen festgesetzt werden, außerdem Teilflächen der Lehrter Straße und der Invalidenstraße und die gesamte Minna-Cauer-Straße, die im Wesentlichen dem heutigen Bestand entsprechend als Straßenverkehrsflächen festgesetzt werden. Für den Abschnitt der Invalidenstraße zwischen Heidestraße und Sandkrugbrücke, dessen nördliche Hälfte zum Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans gehört, setzt der Bebauungsplan II-201b eine neue südliche Straßenbegrenzungslinie fest, wodurch sich die Gesamtbreite dieser Straße um etwa 7,5 m auf 33,6 m vergrößert. Zwischen Döberitzer Straße und Minna-Cauer-Straße setzt der Plan eine – inzwischen realisierte - Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche der Heidestraße um bis zu 4,0 m fest, und bestimmt mit der neuen Straßenbegrenzungslinie zugleich die Abgrenzung des anschließenden im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 gelegenen Baugebietes westlich der Heidestraße.

(b) Bebauungsplan-Entwurf II-201c

Südlich der Minna-Cauer-Straße schließt der Geltungsbereich des noch im Verfahren befindlichen Bebauungsplans II-201c an das Plangebiet an, der die Flächen zwischen Minna-Cauer-Straße, Invalidenstraße und Heidestraße und den südlichen Abschnitt der Heidestraße umfasst. Zum Entwurf dieses Bebauungsplans wurde bisher die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden sowie von Oktober bis November 2009 die Behördenbeteiligung durchgeführt. Zwischen dem 8.3.2010 und 9.4.2010 fand die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB statt. Vorgesehen ist die Festsetzung von Kerngebieten (unter Begrenzung der Einzelhandelsnutzung) entlang der Heidestraße, mit einem Hochhaus an der Minna-Cauer-Straße und einem weiteren am nördlichen Bahnhofsvorplatz. Der Bahnhofsvorplatz soll als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerfläche“ festgesetzt werden, die über zwei 15 m breite „Gassen“ mit der Heidestraße verbunden ist. Die südliche Heidestraße soll in ihrem nördlichen Drittel als Verkehrsfläche, im Übrigen als „Fußgänger- und Radverkehrsbereich“ festgesetzt werden. Des Weiteren enthält der Plan nachrichtliche Übernahmen von und Hinweise zu oberirdischen und unterirdischen planfestgestellten S- und U-Bahn-Trassen.

(c) Straßen- und Baufluchten

Die in der Heidestraße festgesetzten Straßenfluchtlinien ACO vom 31.1.1872 entsprechen dem heutigen Straßenausbau mit einer Breite von rund 30 m. Auf der Ostseite ist die Straßenfluchtlinie zugleich Baufluchtlinie, auf der Westseite ist die Baufluchtlinie ACO vom 9.8.1862 dagegen um eine Vorgartenbreite von etwa 7,5 m gegenüber der Straßenfluchtlinie zurückgesetzt. Die Döberitzer Straße wird durch ff. Straßen- und Baufluchtlinien vom 7.11.1892 in einer Breite von 19,0 m festgelegt, ist jedoch nur auf einem kurzen östlichen Teilstück in dieser Breite ausgebaut. Auf der Nordseite der Invalidenstraße entspricht die Straßen- und Baufluchtlinie ACO vom 31.1.1872 dem vorhandenen Straßenausbau, die Bebauung ist gegenüber dieser Linie jedoch deutlich zurückgesetzt. Die förmlich festgesetzte Straßen- und Baufluchtlinien wurden mehrfach übergeleitet und haben bis heute Rechtskraft.

I.3.4.7 Planfeststellungen

(a) Bahnflächen im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs

Die Flächen beiderseits der Heidestraße dienten seit der Mitte des 19. Jahrhundert bis zur Aufgabe des Güterbahnhofs im Jahre 2003 überwiegend dem Eisenbahnbetrieb. Während

für die Flächen östlich der Heidestraße die förmliche Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes inzwischen weitgehend vollzogen wurde (lediglich das Flurstück 82/6 mit dem Regenrückhaltebecken ist hier noch nicht entlassen), steht für einen Großteil der Flächen westlich der Heidestraße noch die Entlassung aus der eisenbahnrechtlichen Bindung aus. Als nicht eisenbahnrechtlich gewidmet gelten hier die Grundstücke beiderseits der Döberitzer Straße, die überwiegend gewerblich genutzten Grundstücke im südlichen Abschnitt der Heidestraße (Heidestraße 45 bis 55), vier Flurstücke im mittleren Abschnitt der Heidestraße (Heidestraße 31 bis 34), und ein schmaler Grundstücksstreifen nördlich der Nordhafenbrücke (Heidestraße 25). Der privilegierten Fachplanung nach § 38 BauGB unterliegen dagegen noch die Grundstücke Heidestraße 35 bis 39 sowie die Flächen nördlich des Grundstücks Heidestraße 31 bis zum Grundstück Heidestraße 25 (Flurstück 23). Diese Flächen gelten somit als planfestgestellte Bahnflächen gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Es besteht die Absicht und die Notwendigkeit, diese Flächen, soweit sie innerhalb des Plangebiets liegen, vor Festsetzung des Bebauungsplans aus der eisenbahnrechtlichen Widmung zu entlassen.

Das südlich der Döberitzer Straße gelegene Flurstück 260 ist als Fläche für eine zeitlich befristete Baustelleinrichtung gewidmet. Die Planungsabsicht, auf dieser Fläche Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen, wird inzwischen nicht mehr verfolgt, die entsprechenden Maßnahmen sollen nunmehr westlich der Fernbahntrasse, also außerhalb des Plangebiets durchgeführt werden. Auf dem Grundstück Heidestraße 31 bis 34 wurden bereits Ausgleichsmaßnahmen durchgeführt, die im Falle einer Überbauung vollständig ersetzt werden müssen.

(b) Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal

Die östlich an das Plangebiet angrenzenden Wasserflächen (Kanal und Nordhafen) gehören zum Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, und sind gemäß Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) Teil einer Bundeswasserstraße. Gemäß § 1 Absatz 4 WaStrG sind diese Flächen für die Zwecke der Aufrechterhaltung des öffentlichen Schiffsverkehrs gewidmet und gelten als planfestgestellte Wasserflächen. Zum Kanal gehören auch die unterschiedlich befestigten Uferbereiche. Teile dieser Uferbereiche, die durch spätere Aufschüttungen entstanden sind und nicht unmittelbar als Wasserstraße genutzt werden können, sind in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen.

Mit Schreiben vom 22.4.2010 hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mitgeteilt, dass der bereits als öffentliche Grünfläche genutzte Teil der Bundeswasserstraße im Bereich des Nordhafens entbehrlich ist. Grundsätzlich gelte jedoch, dass die für die Zwecke der Aufrechterhaltung des öffentlichen Schiffsverkehrs gewidmeten Flächen nicht einem anderen öffentlichen Widmungszweck unterworfen werden können. Eine anderweitige Nutzung sei daher nur aufgrund eines privatrechtlichen Nutzungsvertrages mit Übernahme der Verkehrssicherungspflicht oder aufgrund einer vorherigen Freistellung möglich.

(c) Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich

Für den Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich, die sich südlich und westlich des Plangebiets erstrecken, wurde ein Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 18 AEG, 17 FStrG, 28 PBefG in Verbindung mit § 78 VwVfG durchgeführt. Das Verfahren wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 12. September 1995 abgeschlossen. Der Beschluss bezieht sich auf die außerhalb des Plangebietes gelegenen, vorwiegend unterirdischen Anlagen der Fern- und Regionalbahn und der U-Bahn sowie auf die Minna-Cauer-Straße und auf teilweise innerhalb des Plangebietes gelegene Verkehrsflächen der Invalidenstraße.

(d) S 21 „Nordringanbindung bis Lehrter Bahnhof“

Westlich des Plangebiets sollen künftig die Gleise der S-Bahnlinie S 21 verlaufen. Die Entscheidung zum Bau der Nordringanbindung erfolgte durch Senatsbeschluss vom 28. September 1999. Der Planfeststellungsbeschluss für den Bauabschnitt vom Hauptbahnhof zum Nordring wurde von der Außenstelle Berlin des Eisenbahn-Bundesamtes am 17. Februar 2005 gefasst. Die Planfeststellung umfasst neben dem Tunnelbauwerk der S 21 auch den erforderlichen Sicherheitsstreifen sowie oberirdisch anzulegende Baulogistikflächen. Dazu zählen im Plangebiet eine etwa 2.000 m² große Fläche nördlich der Döberitzer Straße und eine rund 7.000 m² große Fläche südlich der Döberitzer Straße, die erst nach Fertigstellung der S-Bahnlinie für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden können. Ein S-Bahnhof an der Perleberger Straße ist nicht Gegenstand dieser Planfeststellung, die Trassierung berücksichtigt jedoch die Möglichkeit eines solchen Bahnhofs.

Zu den planfestgestellten Anlagen gehört auch das Regenrückhaltebecken südöstlich des Knotens Heidestraße/ Nordhafenbrücke. Es handelt sich hierbei um ein Regenrückhalte- und Absetzbecken, dessen Aufgabe es ist, die vom so genannten Überflieger (Fernbahntasse Richtung Norden) und auf dem Gelände des Hamburger und Lehrter Güterbahnhofs anfallenden Niederschlagswasser zurückzuhalten und vorzuklären. Die Planfeststellung bezieht sich nicht nur auf das Becken selbst, sondern auf das gesamte rund 4.800 m² große Flurstück 82/6 sowie auf die Zuleitung von den westlich gelegenen Bahnflächen her und betrifft somit auch geplante Bauflächen. Eine andere Lösung für die Entwässerung der Bahnflächen wird geprüft.

Aufgrund einer Änderung der Trassenführung im Bereich der Perleberger Brücke wurde 2009 ein Änderungsverfahren zu der Planfeststellung eingeleitet. Die westliche Abgrenzung des Plangebiets 1-62 berücksichtigt bereits die damit verbundene zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch die Bahn. Weitere Änderungen betreffen die Höhenlage des S 21-Tunnels, die Lage des Sicherheitsstreifens und des unterankerten Areals der S 21 sowie die Abgrenzung der Baulogistikflächen.

(e) Planfeststellungsverfahren für den Bau der Straßenbahn in der Invalidenstraße

Es besteht die Absicht, die bestehende Straßenbahntrasse in der östlichen Invalidenstraße auszubauen und über den Hauptbahnhof bis zu einer neuen Wendeschleife im Bereich der Straße Alt-Moabit fortzuführen. Im Zusammenhang mit dem Neubau der Straßenbahntrasse ist auch ein Ausbau der Invalidenstraße vorgesehen. Die geplante Straßenbahntrasse soll in Mittellage der Invalidenstraße verlaufen und erfordert südlich des Plangebietes eine Verbreiterung der Invalidenstraße. Abgesehen von der geringfügigen Inanspruchnahme einer etwa 10 m² großen Fläche im östlichen Eckbereich der Heidestraße (Flurstück 64/3) ist auf der Nordseite innerhalb des Plangebietes keine Erweiterung der Straßenverkehrsfläche vorgesehen. Unmittelbar westlich der Heidestraße soll in Mittellage eine Haltestelle eingerichtet werden. Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte am 15. Januar 2010 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und wurde am 5. Februar 2010 im Amtsblatt für Berlin öffentlich bekannt gemacht.

I.3.4.8 Baudenkmale und Gartendenkmal

In der Denkmalliste des Landes Berlin sind der Hamburger Bahnhof - Museum für Gegenwart (Invalidenstraße 50-51), das Landessozialgericht Berlin (Invalidenstraße 52) sowie der Kornversuchsspeicher (Heidestraße 20c) als geschützte Baudenkmale aufgeführt. Der Vorhof des Hamburger Bahnhofs (Invalidenstraße 50-51) ist als Gartendenkmal eingetragen.

Der 1845-47 gebaute Hamburger Bahnhof zählt zu den ältesten Bahnhofsgebäuden Deutschlands und ist der einzige erhaltene Kopfbahnhof Berlins aus der Frühzeit der Eisen-

bahn. Das Gebäude wurde durch den Begründer und Direktor der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, Friedrich Neuhaus, zusammen mit dem Baumeister Ferdinand Wilhelm Holz in spätklassizistischen Formen mit Einflüssen der italienischen Renaissance entworfen. Es wirkte typenbildend für die nachfolgenden Bahnhofsbauten in Berlin und in den preussischen Provinzen. Das eingetragene Baudenkmal umfasst den noch auf die Ursprungszeit zurückgehenden, später umgebauten Mittelbau mit großen Rundbogenportalen und seitlichen Türmchen, zwei den Vorhof einfassende Flügelbauten sowie eine langgestreckte glasüberdachte Halle, die im Zuge der Umnutzung zu einem Verkehrsmuseum (eröffnet 1906) errichtet wurden, sowie die nach Kriegszerstörung rekonstruierten Gebäudeteile zwischen dem Mittelbau und den seitlichen Flügeln. Von den die frühere Bahnhofshalle einfassenden seitlichen Längsbaukörpern sind auf der Westseite noch Mauerreste erhalten, auf der Ostseite wurde an ihrer Stelle 1990-1996 ein Neubaukörper für die heutige Nutzung als Museum der Gegenwart angefügt.

Der Ehrenhof des Hamburger Bahnhofs geht zurück auf eine Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die 1883 kurz vor dessen Schließung durchgeführt wurde. Nach Errichtung der Flügelbauten für die Umnutzung zum Verkehrsmuseum erhielt der Bereich unter Einbeziehung eines Denkmals für Friedrich Neuhaus annähernd seine (wiederhergestellte) heutige Gestaltung.

Das Gebäude, in dem heute das Landessozialgericht Berlin untergebracht ist, wurde 1874-75, dreißig Jahre nach der Eröffnung des Hamburger Bahnhofs, als Verwaltungsgebäude für die Eisenbahngesellschaft nach einem Entwurf von Friedrich Neuhaus errichtet. Mehrfache Umbauten und Erweiterungen nach der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ließen einen ausgedehnten Gebäudekomplex entstehen. Das Gebäude greift Stilelemente des älteren Bahnhofsgebäudes auf, wandelt sie jedoch im Sinne eines detailreicheren repräsentativen Renaissancestils ab.

Südlich der Kieler Brücke, unmittelbar am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal gelegen, befindet sich der von der Baufirma Hermann Streubel 1897-98 errichtete und 1915 in Stahlbetonbauweise nach Norden erweiterte Kornversuchsspeicher. An den hoch aufragenden Baukörper des eigentlichen Speichers schließt südlich ein eingeschossiger Gebäudeteil an, der ebenfalls unter Denkmalschutz steht. Der Kornspeicher diente der Lebensmittelversorgung von Berlin, seine Errichtung fällt in die Frühzeit des modernen industriellen Speicherbaus, als es galt, neue, aus den USA kommende Lagermethoden zu erproben.

I.3.4.9 Masterplan Heidestraße

Der auf der Grundlage eines Wettbewerbsergebnisses in einem gemeinsamen Verfahren erarbeitete und gleich lautend vom Senat und vom Bezirk Mitte am 5. Mai 2009 beschlossene „Masterplan Heidestraße“ bildet eine abgestimmte Grundlage für Vereinbarungen mit den Eigentümern und ist als von der Gemeinde beschlossene, sonstige städtebauliche Planung nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen. Der Masterplan drückt die wesentlichen stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele Berlins für die auf einen längerfristigen Zeitraum angelegte Entwicklung des Quartiers an der Heidestraße aus und definiert unterhalb der stadtentwicklungspolitischen Vorgaben (StEP, FNP) die angestrebten städtebaulichen und freiraumplanerischen Ziele und Qualitäten. Dabei handelt es sich um ein flexibles und fortschreibungsfähiges Konzept, das im weiteren Planungs- und Entwicklungsprozess verfeinert und konkretisiert werden soll.

Als Orientierungshilfe für den Entwicklungsprozess werden im Senatsbeschluss und im gleich lautenden Beschluss des Bezirks Mitte die folgenden Leitlinien formuliert:

1. Das Stadtquartier Heidestraße zu einer Berlin-typischen Nutzungsstruktur entwickeln

- Im Zentrum Berlins entsteht ein neues Stadtquartier in Bezug zur europäischen Stadt und in der Weiterentwicklung des identitätsstiftenden städtebaulich-architektonischen Erscheinungsbildes von Berlin.
- Die Lage des neuen Stadtteils bietet die Chance, dem Wohnen, Arbeiten und der Kultur in der Innenstadt eine besondere Adresse und Identität zu verleihen. Der enge Bezug zum Wasser, zum Regierungsviertel und zum Großen Tiergarten ermöglicht attraktives Leben im innerstädtischen Kontext.
- Die Lebendigkeit im Quartier wird durch eine Mischung von Arbeiten und Wohnen, von Einkaufen, Kultur und Freizeit entstehen. Dafür werden verschiedene Gebäude- und Nutzungstypen für unterschiedliche Zielgruppen und Nutzerbedürfnisse entwickelt.
- Die Kunst ist für den Standort ein besonderer identitätsstiftender Faktor.
- Einzelhandel wird als wichtige Nutzungskomponente für die Versorgung und Belebung des Gebiets in den Erdgeschosszonen der Geschäftsstraßen, insbesondere im Bereich Hauptbahnhof untergebracht. Für ausgewiesene Teilbereiche im Stadtquartier sind überhöhte Erdgeschosse für Läden und Gastronomie vorgesehen. Shopping Center sind als Handelsformate nicht vorgesehen. Dies ist durch die verbindliche Bauleitplanung zu regeln.
- Der notwendige Gemeinbedarf ist im Gebiet zu berücksichtigen. Im Bedarfsfall gehört hierzu eine Grundschule, die im Quartier, im angrenzenden Gebiet an der Lehrter Straße oder durch den Ausbau bestehender Einrichtungen unterzubringen ist.

2. Das Stadtquartier Heidestraße in die Stadt einbinden

- Zur Anbindung an die umgebenden Stadtteile und zur Überwindung der trennenden Strukturen (Bahntrassen, Kanal) wird das Stadtquartier Heidestraße mit den umgebenden Stadtteilen und Grünflächen über Brücken und ein differenziertes Grün- und Wegenetz verbunden. Die Heidestraße als bezirksübergreifende Verbindung spielt hierbei in der Nord- Süd-Ausrichtung eine zentrale Rolle, ebenso wie auch eine Fuß- und Radwegeverbindung zum Regierungsviertel.
- Die Lage zwischen Hauptbahnhof und dem geplanten S-Bahnhaltepunkt Perleberger Brücke gewährleistet eine sehr gute Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.

3. Den Standort Heidestraße nachhaltig und klimagerecht entwickeln

- Durch die Konversion des Bahn- und Gewerbeareals wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und der Außenraum geschont. Das Leitbild für eine klimagerechte Stadt der Zukunft, konzipiert sowohl als kompakte als auch aufgelockerte Stadt muss hier umgesetzt werden.
- Maßnahmen zum Schutz der natürlichen Ressourcen (Regenwasserversickerung, Nutzung regenerativer Energien, Dichte und Kompaktheit der Gebäude, u. a.) finden im Planungsprozess und in der Realisierung Anwendung. Dabei kann die Anbindung an Nah- und Fernwärmeversorgung eine große Bedeutung gewinnen. Es wird das Ziel angestrebt, über die geltenden Regelungen hinaus die Werte für CO₂ überdurchschnittlich zu unterschreiten und in großem Umfang erneuerbare Energien einzusetzen.
- Maßnahmen zur Verringerung von Wärmeinseln bei sommerlichem Hitzestress werden im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen sein.
- An den zentralen Standorten des öffentlichen Verkehrs (Hauptbahnhof, S-Bahn Perleberger Brücke) wird aufgrund ihrer hohen Lagegunst die Bebauung in qualitätvoller Art verdichtet.
- Mit der Mischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit und den kompakten Baustrukturen entsteht ein Stadtquartier „der kurzen Wege“, dass durch sein Wegenetz den Rad- und Fußverkehr für die alltäglichen Wege im Quartier stärkt.

- Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sowie eine stadtverträgliche Steuerung und Lenkung des Verkehrs durch ein flächendeckendes Parkraumkonzept soll zur Verminderung des Individualverkehrs beitragen.
4. Die stadtstrukturellen und freiräumlichen Qualitäten mit besonderer Identität entwickeln
- Das Stadtquartier erhält durch verschiedene Platz- und Raumfolgen in Ost-West-Richtung (Platz am Döberitzer Grünzug, Stadthafen, Platz und Park am Nordhafen) einen eigenen Rhythmus.
 - Die hohen städtebaulichen und architektonischen Qualitäten werden durch das differenzierte Grün- und Freiraumnetz mit unterschiedlichen Charakteren ergänzt.
 - Durch den neuen Stadthafen wird ein Quartiersmittelpunkt geschaffen, der zugleich den öffentlichen Raum der Straße mit dem öffentlichen Raum des Kanals verbindet und die Identität des Stadtquartiers entscheidend prägt.
 - Der Kanalraum mit der Uferpromenade ist die wichtigste Freiraumachse.
 - Der Europaplatz als nördlicher Ausgang des Hauptbahnhofs ist als eine gestalterische Einheit über die Invalidenstraße hinaus zu realisieren.
 - Die nördliche Grünachse wird durch den Sellerpark, den Nordhafenpark und dem landschaftlich geprägten Stadtplatz definiert. Diese ist Bestandteil der Freiraumvernetzung, dient der Anbindung an den S-Bahnhalt und soll die Funktionen im Gebiet gliedern.
5. Das Verkehrsnetz integrativ ausbauen
- Die Heidestraße wird zu einem Boulevard mit gesamtstädtischer Ausstrahlungskraft und Relevanz ausgebaut.
 - Der ÖPNV wird gefördert und ausgebaut. Die Option einer S-Bahn Station an der Perleberger Brücke soll im Zuge der Entwicklung weiter verfolgt werden.
 - Die gute Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs und der geplanten S-Bahnstation aus den geplanten Quartieren zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Bus wird im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.

Die dem Beschluss beigefügte Planzeichnung enthält in generalisierender Darstellungsweise Aussagen

- zur Struktur und Gliederung der Bebauung,
- zur Verkehrserschließung über die Heidestraße und deren Ausbildung als Boulevard,
- zu inneren Erschließung der Baugebiete,
- zur Vernetzung mit dem Umfeld über Grünzüge und Brücken,
- zur räumlichen Verteilung von Art und Maß der Nutzung,
- zur Lage und Qualität der öffentlichen Räume und Grünflächen,
- zu Gebäudedominanten und Hochpunkten von Gebäuden,
- zur Gestaltung und Nutzung der Erdgeschosszonen,
- zu Gestaltungsschwerpunkten und Orten mit besonderer Bedeutung
- sowie zur Einbindung von vorhandenen Gebäuden.

I.3.4.10 Stadtumbau West

Das Plangebiet ist einer von vier Teilbereichen des Stadtumbaugebiets Tiergarten-Nordring/Heidestraße, das im November 2005 vom Senat von Berlin auf der Grundlage von § 171b BauGB förmlich festgelegt wurde (Programm „Stadtumbau West“, Senatsbeschluss veröffentlicht im Amtsblatt für Berlin Nr. 62 vom 16.12.2005, S. 4613). Es wurde in der Folge in das Förderprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen, das sich vor allem auf investive Maßnahmen zur Herstellung städtebaulicher Strukturen bezieht.

Das Stadtumbaukonzept enthält Vorschläge zur schrittweisen Entwicklung der Teilbereiche des Stadtumbaugebietes. Zu den für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 enthal-

tenen Maßnahmen gehören die Herstellung eines durchgehenden Uferwegs entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals vom Humboldthafen bis zum Nordhafen, der schrittweise Umbau der Heidestraße, eine Ergänzung des Geländes nördlich des Hamburger Bahnhofs zu einem „Kunstcampus“, eine Ost-West-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer in Verlängerung der Turmstraße bis zum geplanten Kunst-Campus („Döberitzer Grünzug“) und eine Fußgängerbrücke über den Kanal zum Invalidenfriedhof.

Im Rahmen der Stadtumbaumaßnahme wurde auch die Planung für den „Döberitzer Grünzug“ vertieft bearbeitet. Teile dieses Grünzuges sollen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme der Planfeststellung von 1995 (Nord-Süd-Verbindung) und der 2003/2005 modifizierten Planfeststellung für die S 21 umgesetzt werden. Hierzu liegt ein überarbeiteter aber noch nicht abschließend abgestimmter Entwurf vor. Der Grünzug ist als übergeordnete öffentliche Ost-West-Verbindung zwischen dem Fritz-Schloß-Park westlich des Poststadions und dem Invalidenfriedhof östlich des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals konzipiert. Innerhalb des Plangebiets verengt er sich auf die Breite der Döberitzer Straße.

I.3.4.11 Einzelhandels- und Zentrenkonzept Berlin Mitte

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept des Bezirks Mitte liegt zurzeit als durch das Bezirksamt beschlossener Entwurf vor, eine Beschlussfassung durch die Bezirksverordnetenversammlung ist für die erste Jahreshälfte 2011 vorgesehen. Der Entwurf betrachtet das Plangebiet im Kontext des „Mittelbereichs Tiergarten 1“, der auch den Bereich rund um den Hauptbahnhof, die östliche Seite der Lehrter Straße sowie das Gebiet zwischen Perleberger Straße und Ringbahn umfasst. Im Hinblick auf seine Ausdehnung, seine geringe Einwohnerzahl und das bereits vorhandene Einzelhandelsangebot ist dieser Mittelbereich mit den benachbarten Quartieren von Alt-Moabit nicht vergleichbar. Die vorhandenen Einzelhandelsstandorte, auch die Läden für den kurzfristigen Bedarf im Hauptbahnhof und die Nahversorger am Friedrich-Krause-Ufer, sind auf ein deutlich größeres Einzugsgebiet als den Mittelbereich selbst ausgerichtet.

Die Umsetzung der vorliegenden Planungen im Mittelbereich wird sowohl eine Steigerung der Nachfrage - auch nach Waren des periodischen Bedarfs - als auch die Bereitstellung zusätzlicher Einzelhandelsflächen bewirken. Eine fundierte Einschätzung der künftigen Angebots- und Nachfragesituation ist zurzeit noch nicht möglich, Ziel ist es jedoch, die weitere Einzelhandelsentwicklung so zu begrenzen, dass eine Schädigung der umliegenden städtischen Zentren, insbesondere des Hauptzentrums Müllerstraße und des Stadtteilzentrums Turmstraße, vermieden wird. Das Einzelhandelskonzept geht deshalb davon aus, dass sich im Bereich der Heidestraße mittelfristig ein Nahversorgungszentrum entwickeln kann, das in seiner Größe auf die Versorgung der zu erwartenden Wohn- und Arbeitsbevölkerung abzustimmen ist; als Anhaltswert werden 5.000 m² Verkaufsfläche genannt. Der genaue Standort eines solchen Zentrums wird im Konzept nicht festgelegt, es erfolgt eine lediglich „symbolische“ Darstellung im mittleren Bereich der Heidestraße.

I.3.4.12 Zulässigkeit von Vorhaben

Der Baunutzungsplan von Berlin vom 28. Dezember 1960 (ABl. S. 742), der zusammen mit den planungsrechtlichen Vorschriften der Bauordnung von 1958 (BO 58) als übergeleiteter Bebauungsplan gilt, weist die Flächen beiderseits der Heidestraße als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 aus. Für den überwiegenden Teil dieser Flächen ist der Plan jedoch nicht wirksam geworden, da es sich zum Zeitpunkt seiner Aufstellung um eisenbahnrechtlich gewidmetes Bahngelände handelte. Zu unterscheiden sind die folgenden Teilbereiche:

(a) Flächen, auf die der Baunutzungsplan in vollem Umfang anzuwenden ist.

Bei diesen Flächen handelt es sich um Einzelgrundstücke auf der Westseite der Heidestraße (Grundstücke Heidestraße 23, 31-34 und 41-55 und 58), deren Struktur darauf schließen lässt, dass zum Zeitpunkt der Aufstellung des Baunutzungsplans keine Planfeststellung für Eisenbahnzwecke bestand. Diese Grundstücke waren bzw. sind mit Wohn- und Gewerbegebäuden bebaut. Auch für das gewerblich genutzte Grundstück an der Perleberger Brücke und die Flächen am Nordhafen zwischen Fennbrücke und Nordhafenbrücke findet - unabhängig von deren derzeitiger Widmung als Grünflächen - der Baunutzungsplan Anwendung.

Für diese Flächen gilt hinsichtlich der Art und des Maßes der baulichen Nutzung der Baunutzungsplan i.V.m. den planungsrechtlichen Vorschriften der BO 58 und den bestehenden ff. Straßen- und Baufluchtlinien als übergeleitete Bebauungsplanregelung weiter. Im beschränkten Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 gelten gemäß § 7 Nr. 13-15 BO 58 als höchstzulässige Nutzungsmaße eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,5 und eine Baumassenzahl (BMZ) von 7,2. Die entsprechende Geschossflächenzahl beträgt 1,8, die zulässige Anzahl der Geschosse 5. Es gilt die geschlossene Bauweise, die Grundstücke sind im Rahmen der zulässigen GRZ in voller Tiefe überbaubar. Da die BO 58 bezüglich der Anrechnung der Flächen für Stellplätze, Zufahrten und Nebenanlagen auf die GRZ keine Regelungen getroffen hat, ist eine vollständige Versiegelung der Grundstücke durch solche Anlagen zulässig.

(b) Flächen, auf die der Baunutzungsplan nicht anzuwenden ist.

Bei einer Freistellung ehemaliger Bahnflächen wäre deren Bebaubarkeit nach § 34 zu beurteilen, da trotz einer für innerstädtische Flächen vergleichsweise geringen Dichte und größeren Brachflächen an der Lage in einem im Zusammenhang bebauten Ortsteil kein Zweifel besteht. Nach § 34 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben im Innenbereich 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. Da sich die vorhandene und umgebende Bebauung nicht eindeutig einem der Baugebiete im Sinne der BauNVO zuordnen lässt, kann die Beurteilung allein nach § 34 Abs. 1 BauGB erfolgen. Danach wäre eine gewerbliche Bebauung zulässig, die sich hinsichtlich des Nutzungsmaßes an folgenden Werten orientiert: GRZ bis 0,4; GFZ bis 0,8 (im nordöstlichen Bereich bis zu 1,0), BMZ bis 3,5 (4,0 im nordöstlichen Bereich), 1-2 Vollgeschosse (2-3 Vollgeschosse im nordöstlichen Bereich); durch Nebenanlagen, Stellplätze und Zufahrten wäre ein Versiegelungsgrad von 90% erreichbar.

(c) Flächen, auf die der Baunutzungsplan nur teilweise anzuwenden ist.

Für den Bereich des ehemaligen Hamburger Bahnhofs sowie das angrenzende Grundstück Invalidenstraße 52 (Landessozialgericht und Landesinstitut für Gerichtsmedizin) ist der Baunutzungsplan von 1960 wirksam geworden, da diese Flächen schon seit Ende des 19. Jahrhunderts nicht mehr für Bahnzwecke genutzt werden. Der Baunutzungsplan weist beide Flächen als beschränktes Arbeitsgebiet mit der Baustufe V/3 aus. Da die heute vorhandene Nutzung und Bebauung jedoch mit der Bestimmung eines beschränkten Arbeitsgebietes nicht in Einklang zu bringen ist, ist die Festsetzung hier funktionslos geworden. Die zulässige Nutzungsart ist daher nach § 34 Abs. 1 BauGB zu beurteilen ist, während sich das zulässige Maß der Nutzung nach den Vorschriften der BO 58 (§ 7 Nr. 13-15, s.o.) richtet. Da sich auf den beiden Grundstücken denkmalgeschützte Gebäude befinden, deren Fassaden auch zu dem relativ schmalen Zwischenbereich hin ausgerichtet sind, ist eine zusätzliche, sich einfügende Bebauung hier jedoch kaum vorstellbar.

II. Planinhalt

II.1 Entwicklung der Planungsüberlegungen

Mit der Aufgabe des Containerbahnhofs und der Eröffnung des Tiergartentunnels der Bundesstraße B 96 im Jahr 2003 rückte der Bereich an der Heidestraße zunehmend ins Blickfeld des stadtplanerischen Interesses. Im Rahmen des „Wasserlagenentwicklungsplans“ (2002), der „Strategien nördlicher Cityrand“ (2003) und der Voruntersuchungen zum Bund-Länder-Programm „Stadtumbau West“ (2006) wurden erste Entwicklungsziele formuliert. Eine wesentliche Initialzündung war die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes im Juni 2006, die das öffentliche Interesse verstärkt auch auf das nördliche Bahnhofsumfeld lenkte. Impulse zur Entwicklung des Gebietes gingen weiterhin von der Eröffnung des Museums für Gegenwart (1996) im früheren Hamburger Bahnhof aus, das Ausgangspunkt für die Ansiedlung von Galerien und Ateliers wurde.

Im Jahre 2007 schrieben die drei größten Grundstückseigentümer im Gebiet zusammen mit dem Land Berlin das städtebauliche Wettbewerbsverfahren „Berlin Heidestraße“ für das 40 ha große Gelände zwischen Perleberger Straße und Invalidenstraße aus. Nach einem vorgeschalteten Verfahren wurden im Dezember 2007 fünf Arbeitsgemeinschaften zur Teilnahme aufgefordert. Erwartet wurde ein städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept als tragfähige Grundlage für ein Masterplanverfahren und für die anschließende Bauleitplanung. Am 6.2.2008 wurde eine öffentliche Informationsveranstaltung zum Wettbewerb unter Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung durchgeführt. Das Preisgericht tagte am 11.4.2008 und bestimmte den Entwurf des Büros ASTOC GmbH & Co. KG (zusammen mit den Büros Studio UC und Argus) als ersten Preis.

Nach der Wettbewerbsentscheidung wurden innerhalb von vier Monaten sieben Workshops zur Weiterentwicklung des Wettbewerbsergebnisses und zur Erarbeitung eines Masterplans durchgeführt. Am 28.8.2008 fand die Schlusspräsentation statt, bei der letzte Änderungswünsche und die Schritte für den weiteren Planungsprozess formuliert wurden. Parallel zur Entwicklung der Planung und auch nach der Schlusspräsentation wurden vier öffentliche „Standortkonferenzen“ durchgeführt, in deren Rahmen die Öffentlichkeit Gelegenheit hatte, sich über den Fortgang der Planungsüberlegungen und den Stand des Masterplans zu informieren.

Durch einen am 5. Mai 2009 gleich lautend gefassten Beschluss *„Masterplan Heidestraße - Beschluss über die Leitlinien und Entwicklungsziele für die Entwicklung des Standortes beiderseits der Heidestraße“* haben sich der Senat von Berlin und das Bezirksamt Mitte schließlich auf ein strategisches Leitbild für die zukünftige Entwicklung des neuen Stadtquartiers festgelegt (BA-Beschluss Nr. 665 vom 5.5.2009, BVV Drucksachen-Nr: 1236/III, Senatsbeschluss Nr. S-2050/2009 vom 5.5.2009).

Am 18. August 2009 hat das Bezirksamt Mitte die Aufstellung des Bebauungsplans 1-62 beschlossen, der bis auf die Heidestraße (B-Plan 1-63) und den Bereich am Europaplatz (B-Plan II-201c) den überwiegenden Bereich des Masterplangebiets zum Gegenstand hat. Grundlage für den Bebauungsplan sind im Wesentlichen die Inhalte des Masterplans, unter Berücksichtigung einiger kleinerer Anpassungen an veränderte Rahmenbedingungen. Im Zusammenhang mit dem Masterplan wurde ein städtebaulicher Entwurf erarbeitet, der die dem Masterplan zugrunde liegende städtebauliche Konzeption verdeutlicht.

Von Ende März bis Ende April 2010 wurde für den Bebauungsplan 1-62 und den Bebauungsplan 1-63 die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger durchgeführt.

Die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen soll im Zusammenhang mit der Abwägung der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen.

II.2 Intentionen des Planes

II.2.1 Planungsziele

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, die Flächen beiderseits der Heidestraße zu einem eigenständigen, urban geprägten Stadtquartier zu entwickeln. Die Neuordnung des Gebietes und die Aktivierung innerstädtischer Brachflächen und Flächen mit geringer Nutzungsintensität entsprechen den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung bezüglich des Vorrangs der Innenentwicklung und des Flächenrecyclings. Ziel ist es, die Lagequalitäten des Gebietes zu nutzen, um sowohl attraktive innenstadtnahe Wohnlagen zu entwickeln - insbesondere entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals - als auch Raum für Arbeitsplätze und zentrale Nutzungen zu bieten. Nicht zuletzt sollen die mit dem Museum für Gegenwart und mehreren Galerien vorhandenen Ansätze zu einem „Kunst-Campus“ ausgebaut werden.

Die Entwicklung des Plangebietes soll die stadtstrukturelle Verknüpfung des Bereichs um den Hauptbahnhof mit den Gebieten im Nordwesten (Moabit) sowie im Norden und Nordosten (Wedding) über die Heidestraße verbessern. Zu den östlich und westlich benachbarten Quartieren um die Lehrter Straße und um die Chausseestraße werden zusätzliche Verbindungen durch den so genannten Döberitzer Grünzug sowie durch neue Brücken über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und die Bahnanlagen angestrebt. Die Heidestraße soll als attraktive zentrale Achse des Quartiers entwickelt werden, die neben dem motorisierten Verkehr auch attraktive Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und Aufenthalt bieten soll. Parallel dazu soll eine weitere überörtliche Verbindung für Fußgänger und Radfahrer am Westufer des Kanals entstehen.

II.2.2 Planungskonzept

Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Planungskonzept entspricht im Wesentlichen den Vorgaben des 2009 durch Senat und Bezirk beschlossenen Masterplans Heidestraße (s. Kap. I.3.4.9), der wiederum auf dem Ergebnis des 2008 durchgeführten Wettbewerbsverfahrens basiert.

II.2.2.1 Nutzung

Die Nutzungsstruktur des neuen Quartiers beiderseits der Heidestraße soll sich durch eine gemischte, urbane Vielfalt auszeichnen. Die Wohnfunktion soll in attraktiver und zentraler Innenstadtlage durch den Neubau von bis zu 1.800 Wohnungen gestärkt werden. Ergänzend ist ein breites Angebot an unterschiedlichen Flächen für andere innenstadtypische Nutzungen wie Firmensitze, Büros, Hotels sowie - vor allem im Bereich des so genannten „Kunst-Campus“ am Hamburger Bahnhof - auch kulturelle Nutzungen geschaffen werden. Während im Süden und Norden des Plangebietes im Umfeld des Europaplatzes und des geplanten S-Bahnhofs Perleberger Straße eher kerngebietstypische Nutzungen mit einem geringen Wohnanteil angestrebt werden, soll nach den Vorgaben des Masterplans im Zwischenbereich westlich der Heidestraße ein Wohnanteil von 20 bis 50 % und östlich der Heidestraße ein Wohnanteil von 70 bis 80 % gesichert werden. Die unmittelbar an die Heidestraße angrenzenden Flächen sollen als Übergangsbereiche kerngebietstypische Nutzungen aufnehmen und stellen die bevorzugten Bereiche für Einzelhandel und Gastronomie dar.

II.2.2.2 Bauweise und bauliche Dichte

Insgesamt wird eine verdichtete, weitgehend geschlossene Bauweise angestrebt, die sich hinsichtlich der Anordnung und der Höhenentwicklung der Gebäude an der Berlin-typischen Bauweise orientiert. Die Gebäude sollen sich straßenseitig ausrichten und überwiegend sechs- bis sieben Geschosse aufweisen. An ausgewählten Punkten am südlichen und am nördlichen Ende des Plangebietes sowie im Westen unmittelbar entlang des Bahnkörpers sind einige höhere Gebäude mit bis zu 18 Geschossen vorgesehen.

II.2.2.3 Erschließung

Haupterschließungsachse des Neuordnungsgebietes ist die Heidestraße, die so verbreitert und umgebaut werden soll, dass sie neben ihrer Funktion als übergeordnete Hauptverkehrsstraße auch örtliche Erschließungsaufgaben übernehmen kann und als urbane Geschäftsstraße ein neues Gesicht entwickelt. Die Feinerschließung wird durch an die Heidestraße angebundene 19 bzw. 20 m breite Straßenschleifen erfolgen. Entlang der Heidestraße sind zwei öffentlich nutzbare Stadtplätze vorgesehen, die als Fußgängerbereiche wesentlich zur urbanen Qualität des Gebiets beitragen sollen.

Die Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel erfolgt hauptsächlich durch den nahe gelegenen Hauptbahnhof und durch in der Heidestraße verkehrende Busse. Als Ergänzung zum vorhandenen Netz ist unmittelbar westlich des Plangebiets eine neue S-Bahnlinie geplant, die langfristig eine Haltestelle an der Perleberger Straße erhalten soll.

Zur besseren Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren und zur Minderung der Barriere Wirkung soll der Bebauungsplan Brücken über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und über die Bahntrasse ermöglichen (die Brücken selbst liegen außerhalb des Geltungsbereichs). Hierdurch soll auch die Erreichbarkeit wichtiger Ziele, insbesondere von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, außerhalb des Plangebietes verbessert werden.

II.2.2.4 Grün- und Freiflächenkonzept

Rückgrat des Grün- und Freiflächenkonzeptes ist ein neu zu entwickelnder Uferweg entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals, der als attraktiv gestaltetes verbindendes Element zwischen den Freiräumen des Gebietes dient, sich an verschiedenen Stellen zu einem grün geprägten Korridor aufweitet und am Nordhafen in eine teils vorhandene, teils neu gestaltete Parkanlage mit einem Kinderspielplatz übergeht. Hinzu kommen die beiden genannten Stadtplätze, von denen der nördliche (Nordhafenplatz) einen hohen Grünanteil und der im mittleren Bereich gelegene (Hafenplatz) ein zentrales Wasserbecken aufnehmen soll. Weiter im Süden gruppieren sich die Gebäude des „Kunst-Campus“ um eine private Freifläche, die im Westen über die Döberitzer Straße und den so genannten Döberitzer Grünzug mit den Grünflächen an der Lehrter Straße, im Osten über eine Brücke mit dem Ostufer des Schifffahrtskanals und dem Invalidenfriedhof verbunden ist und so die Verknüpfung mit den benachbarten Stadträumen verbessert. Nördlich des Döberitzer Grünzuges ist eine weitere, über den so genannten Hafenplatz verlaufende Querverbindung vorgesehen, die davon ausgeht, dass sowohl über das Bahngelände als auch über den Schifffahrtskanal zusätzliche Brücken errichtet werden.

II.2.2.5 Die einzelnen Bereiche

Das Masterplangebiet gliedert sich in fünf Teilbereiche, die durch die Heidestraße und den Uferweg am Kanal miteinander verbunden sind. Während für vier dieser Bereiche der vorliegende Bebauungsplan die planungsrechtlichen Grundlagen schaffen soll, wird für den südwestlichen Teilbereich am Europaplatz, zwischen Minna-Cauer-Straße, Heidestraße und Invalidenstraße, der Bebauungsplan II-201c, für die Straßenverkehrsfläche der Heidestraße

der Bebauungsplan 1-63 aufgestellt. Da beide Bereiche (Europaplatz und Heidestraße) im engen Zusammenhang mit dem Plangebiet zu sehen sind, werden die betreffenden städtebaulichen Konzepte im Folgenden miterläutert.

(a) Heidestraße

Der Masterplan definiert die Heidestraße als angebaute, urban geprägte Mittelachse des neuen Quartiers. Da sie neben ihrer Funktion als übergeordnete Hauptverkehrsstraße auch als Geschäftsstraße dienen soll, sieht die Planung eine deutliche Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche zu beiden Seiten vor, um eine gestalterische Aufwertung und eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Die bisher vorliegenden Gestaltungsvarianten, die im Detail noch überprüft werden, gehen von zwei Fahrstreifen je Richtung und begleitenden Baumreihen aus. Im Mittelabschnitt zwischen Nordhafenbrücke und Döberitzer Straße wird ein Mittelstreifen mit einer zusätzlichen Baumreihe eingeordnet. Darüber hinaus sind fahrbahnbegleitende Stellplätze, Radverkehrsanlagen in Form von Radwegen oder Fahrradstreifen sowie großzügig breite Gehwege geplant.

Während der Knotenpunkt Heidestraße/ Perleberger Straße geringfügig umgebaut werden soll, um einen besseren Verkehrsfluss zu ermöglichen, soll der Knotenpunkt Heidestraße/ Nordhafenbrücke unabhängig davon, ob der Hauptverkehrsstrom Richtung Wedding künftig über die Sellenstraße oder die Fennstraße geführt wird, auf ein städtebaulich verträgliches und verkehrlich funktionsfähiges Maß zurückgebaut werden.

Südlich der Minna-Cauer-Straße übernimmt die Heidestraße lediglich lokale Erschließungsfunktionen und bleibt von der Invalidenstraße abgehängt. Ein Teilabschnitt soll hier als Fußgängerbereich neu gestaltet werden.

(b) Europaplatz

Im Süden des Masterplangebiets, unmittelbar nördlich des Hauptbahnhofs, soll der Europaplatz als großzügiger Platzraum nördlich der Invalidenstraße erweitert und durch kompakte, städtisch genutzte Blöcke in siebengeschossiger Bauweise begrenzt werden. An zwei ausgewählten und für das Stadtbild prägenden Stellen sind bis zu siebzehn- bzw. einundzwanzigeschossige Hochhäuser vorgesehen. Das geplante Nutzungsspektrum umfasst Büros, Einzelhandelsnutzungen und Gastronomie, in geringerem Umfang auch Wohnungen. Um die Beziehung zwischen dem Kulturstandort um den Hamburger Bahnhof und dem Bereich rund um den Hauptbahnhof zu stärken und eine städtebauliche Gliederung des dicht bebauten Bereiches zu erreichen, sind Blockdurchwegungen zwischen dem künftigen Europaplatz und der Heidestraße vorgesehen, von denen sich eine innerhalb des Bebauungsplangebiets 1-62 bis zum Kunst-Campus fortsetzt.

(c) Bereich Kunst-Campus

Der Hamburger Bahnhof mit dem Museum für Gegenwart und die angelagerten Museums- und Galerienutzungen sind Ausgangspunkte für die Entwicklung des hinter dem historischen Bahnhofskomplex gelegenen Bereiches als Kunst-Campus mit ergänzenden gastronomischen, kulturellen und gewerblichen Nutzungen sowie neu zu entwickelnden Wohnangeboten. Die vorhandenen Gebäude beiderseits der zentralen Freifläche, die erhalten bleiben soll, können im Rahmen der bestehenden Verträge weiter genutzt werden, längerfristig jedoch auch durch Neubauten ersetzt werden. Dabei sollen zur Döberitzer Straße und zur geplanten Brücke über den Schiffahrtskanal hin Durchgangsmöglichkeiten gesichert werden, um die o.g. Vernetzung mit den Nachbarquartieren herzustellen. Das Museum für Gegenwart im Hamburger Bahnhof kann baulich ergänzt werden, der östlich anschließende Gebäudekomplex der Sozial- und Justizverwaltung soll erhalten werden.

(d) Bereich östlich der Heidestraße

Nördlich an den Kunst-Campus schließt sich zwischen Heidestraße, Schiffahrtskanal und Nordhafen ein Neubauquartier mit einem Wohnanteil von 70-80 % an. Die Blockränder sollen zur Heidestraße und zum Stadtplatz hin im Erdgeschoss durch kleinteiligen Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie belebt werden. Ansonsten ist in einem Streifen entlang der Heidestraße eine Mischung von Wohnen und wohnverträglichen gewerblichen Nutzungen, östlich davon bis zum Kanal überwiegend Wohnen vorgesehen. Die Bauweise des Quartiers soll sich durch eine bis zu sechsgeschossige Bockrandbebauung mit begrünten Innenhöfen auszeichnen.

Der Bereich östlich der Heidestraße ist regelmäßig in sechs größere und zwei kleinere Baufelder gegliedert, die durch zwei Straßenschleifen sowie ergänzend über Mischverkehrsflächen (Fußgängerbereiche) erschlossen werden. Blockdurchwegungen können das öffentliche Straßennetz ergänzen. Zum Schiffahrtskanal soll ein ausreichend breiter Bereich für die Anlage eines Uferweges freigehalten werden.

Die räumliche und strukturelle Mitte bildet ein großzügig dimensionierter Stadtplatz zwischen Heidestraße und Schiffahrtskanal (Hafenplatz), der ein neues etwa 40 x 100 m großes Wasserbecken mit Verbindung zum Kanal einfasst. Über Treppenanlagen auf der Nord- und Westseite, in die ein Pavillon für gastronomische oder ähnliche Nutzungen integriert ist, soll eine direkte Verbindung zum Wasser geschaffen werden. Bezüglich der Einordnung des Uferweges und der Anrampung zur hier vorgesehenen Brücke über den Kanal wird es noch eine städtebauliche Überarbeitung geben. Eine mögliche Nutzung des Wasserbeckens als Hafen wird durch eine Machbarkeitsstudie geklärt werden. Auf der Grundlage dieser Untersuchungen können sich auch im Bebauungsplan noch Veränderungen ergeben.

Um den Erhalt des denkmalgeschützten Kornspeichers im nördlichen Teil des neuen Wohnquartiers als markantes Einzelbauwerk zu sichern, soll für Nachnutzungsvorschläge eine möglichst weitgehende, jedoch mit der angrenzenden Wohnnutzung verträgliche Flexibilität gewährleistet werden. Aufgrund der knappen Flächenverfügbarkeit zum Kanalufer hin und zur angemessenen Berücksichtigung der Anforderungen des Denkmalschutzes wird dieser Bereich im weiteren Verfahren im Detail noch überarbeitet.

(e) Bereich westlich der Heidestraße

Westlich der Heidestraße sind bereits einige Wohnhäuser, ein Gewerbehof sowie weitere Gewerbegebäude mit gewerblichen und kulturellen Nutzungen vorhanden. Diese sollen in ein gemischt genutztes Quartier mit Büros, Gewerbe, Handel, Galerien und bereichsweise unterschiedlichen Wohnanteilen integriert werden. Der Masterplan geht übergreifend von einem Wohnanteil zwischen 20 und 50% aus, der sich vor allem im weniger lärmbelasteten südlichen Teilbereich konzentrieren wird, wo die nahe gelegenen Bahngleise in Trog- bzw. Tunnellage verlaufen. Eine Fläche entlang der Bahntrasse soll hier zu einem öffentlich nutzbaren Freiraum entwickelt werden. Da am Westrand des Plangebietes nach Konkretisierung der Eisenbahnplanung weniger Platz zur Verfügung steht, als bei der Bearbeitung des Masterplans angenommen, wurde dieser Bereich überarbeitet. In diesem Zusammenhang wurde unter anderem die Nord-Süd ausgerichtete Straße um wenige Meter nach Osten verschoben, der Zugangsbereich zur vorgesehenen Brücke über die Bahnanlagen soweit vergrößert, dass hier eine landschaftlich gestaltete Rampe integriert werden kann, und die Lage eines höhergeschossigen Gebäudes in den Bereich des südlich angrenzenden Blocks verschoben.

Weiter nördlich ist unmittelbar entlang der Bahntrasse, die hier auf oder über Geländeneiveau verläuft, eine abschirmende, in Teilen über zehngeschossige Bebauung ohne nennenswerten Wohnanteil geplant.

Entlang der Heidestraße und zum nördlichen Stadtplatz hin sollen sich im Erdgeschoss kleinteilige Einzelhandelseinrichtungen, Dienstleistungen und Gastronomiebetriebe entwickeln können. Analog zum Quartier östlich der Heidestraße sind Baublöcke mit etwa sechs Geschossen, entlang der Bahntrasse auch einzelne bis zu zehngeschossige Gebäude vorgesehen.

Während für den bereits teilweise bebauten südlichen Block keine zusätzliche öffentliche Erschließung geplant ist, soll der größere nördliche Bereich über 19 m breite Quartierstraßen erschlossen werden, die senkrecht zur Heidestraße angeordnet und rückwärtig durch eine 550 m lange, parallel zur Heidestraße verlaufende Erschließungsstraße verbunden sind.

(f) Bereich westlich des Nordhafens

Die westlich des Nordhafens gelegenen Baufelder sollen mit kerngebietstypischen Nutzungen den nördlichen Auftakt des neuen Stadtquartiers bilden. Städtebaulich prägende Merkmale dieses Bereiches sind die Ausrichtung auf den Nordhafenpark und der geplante S-Bahnviadukt mit dem längerfristig geplanten S-Bahnhof Perleberger Brücke.

Die Erschließung erfolgt über die Heidestraße und eine abzweigende breite Quartiersstraße, die auch für Busse befahrbar sein soll. An der Perleberger Straße und im Bereich der abknickenden Quartiersstraße sind an den Zugängen zum künftigen S-Bahnhof kleinere Platzflächen vorgesehen.

Südwestlich des Knotenpunktes Heidestraße/ Nordhafenbrücke ist ein weiträumiger, landschaftlich gestalteter Stadtplatz vorgesehen, der sich zum Uferpark am Nordhafen öffnet. Von dort aus soll auch eine Verbindung zum längerfristig vorgesehenen S-Bahnhof Perleberger Brücke geschaffen werden. Als repräsentativer Freiraum mit einem hohen Grünanteil soll dieser Platz eine besondere Funktion in dem zukünftig dicht bebauten Stadtraum übernehmen.

Das Bebauungskonzept geht von einer sechs- bis siebengeschossigen Bebauung aus, mit einem bis zu siebzehngeschossigen Hochhaus an der Perleberger Straße und einem weiteren „Hochpunkt“ am südlichen S-Bahnzugang.

(g) Uferpromenade und Döberitzer Grünzug

Das Planungskonzept sieht entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals zwischen Invalidenstraße und Kieler Brücke einen 6-13 m breiten Uferstreifen vor, dessen Gestaltung in einem Wettbewerbsverfahren erarbeitet werden soll. In diesem Verfahren soll auch die erforderliche Einbindung der vorhandenen und der beiden geplanten Kanalbrücken sowie der Nahtstellen zum Kunst-Campus und zum zentralen Stadtplatz betrachtet werden. Nördlich der Kieler Brücke sieht die Konzeption eine Weiterführung des Uferweges innerhalb einer erweiterten und neu zu gestaltenden öffentlichen Parkanlage (mit Kinderspielplatz) und innerhalb der vorhandenen Ufergrünanlage zwischen Nordhafenbrücke und Perleberger Brücke vor.

Durch variierende Breiten und Höhenlagen des Uferstreifens sollen abwechslungsreiche Raumsituationen entstehen, die Bezug nehmen auf ihr jeweiliges Umfeld. Während der Uferweg am Hamburger Bahnhof noch eher städtisch geprägt ist, weitet sich die Promenade weiter nördlich mehrfach auf. Hier kann auch die Möglichkeit geschaffen werden, über baumbestandene Rasenflächen ans Wasser heranzutreten. Die wohnungsbezogenen Freiflächen entlang des Ufers sollen von der Promenade gestalterisch deutlich abgesetzt werden.

Ein wichtiger Bestandteil der Wegekonzeption ist die Querverbindung von den Grünflächen nördlich des Zellengefängnis-Parks, deren Realisierung im Rahmen einer Ausgleichsmaßnahme gesichert ist, über die zu einer Fußgängerfläche umzugestaltenden Döberitzer Straße bis zur Heidestraße. Weiter östlich soll die Querverbindung über die privaten Freiflächen des Kunst-Campus verlaufen und von da aus über eine geplante Brücke über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal zum Invalidenfriedhof führen. Da eine gradlinige Weiterführung von der Döberitzer Straße zum Kunst-Campus aufgrund der für Museumszwecke genutzten Rieck-Halle erst langfristig umsetzbar ist, sieht das Konzept zunächst eine Verbindung über die Heidestraße und den Fußgängerbereich am Nordrand des Kunst-Campus vor.

II.3 Umweltbericht

II.3.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

In der Begründung zum Bebauungsplan 1-62 werden der Planungsgegenstand (I.3), die Planungsinhalte (II.2.2) und die Planungsziele (II.2.1) dieses Verfahrens ausführlich beschrieben. Die wesentlichen Planinhalte und Planziele werden daher an dieser Stelle nur kurz angerissen.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62 soll das ehemalige Bahn- und Gewerbegebiet beiderseits der Heidestraße in ein urbanes Stadtquartier nach Vorbild der europäischen Stadt verwandelt werden. Dem Bebauungsplanverfahren liegt ein abgestimmtes Bauungs- und Nutzungskonzept (Masterplan Heidestraße) zugrunde, das durch folgende Merkmale charakterisiert ist:

- Neustrukturierung des Gebietes zur Verwertung des Standortpotenzials der Flächen und Transformation des ehemaligen Bahngeländes in ein Stadtquartier mit berlintypischer Nutzungsstruktur,
- Einbindung des Quartiers Heidestraße in einen städtischen Kontext,
- Entwicklung stadtstruktureller und freiräumlicher Qualitäten mit besonderer Identität,
- Integrativer Ausbau des Verkehrs- und Wegenetzes,
- nachhaltige und klimagerechte Entwicklung des Quartiers Heidestraße.

II.3.2 Planrelevante Ziele des Umweltschutzes aus Fachgesetzen und Fachplanungen

II.3.2.1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542).

Die übergeordneten Ziele des Naturschutzrechts sind darauf ausgerichtet, Natur und Landschaft zu schützen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen, dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume, die Vielfalt, Eigenart, Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind (§ 1 BNatSchG).

Eingriffe in Natur und Landschaft, d.h. Veränderungen der Gestaltung oder Nutzungen von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind zu vermeiden, zu mini-

mieren bzw. - soweit dies nicht möglich ist - auszugleichen (§§ 18 bis 20 BNatSchG, § 14 BNatSchG). Die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft und die sich ggf. daraus ergebenden Eingriffe werden im Umweltbericht dargestellt. Aus dem BNatSchG wirken die Bestimmungen zum Artenschutz, insbesondere § 42 ff. direkt. Im Bebauungsplanverfahren ist die Beachtung artenschutzrechtlicher Handlungsverbote erforderlich.

II.3.2.2 Baugesetzbuch

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I, S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585).

Nach § 1 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen auch die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen. § 1a BauGB enthält ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz, die den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden fordern, z.B. durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung sowie die Begrenzung von Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß. In § 2a des Baugesetzbuches wird bestimmt, dass in der Begründung zum Bebauungsplan neben den Zielen, Zwecken und wesentlichen Auswirkungen des Bebauungsplans auch die aufgrund einer Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB ermittelten Belange des Umweltschutzes darzulegen sind.

II.3.2.3 Bundesbodenschutzgesetz

- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG) vom 17.03.1998 (BGBl. I 1998, S. 502), zuletzt geändert durch Art. 3 G. v. 09.12.2004 (BGBl. I 3214).

Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes und der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung ist es, den Boden in der Leistungsfähigkeit seiner natürlichen Funktionen und Nutzungen aller Art zu sichern oder wiederherzustellen. Unter Beachtung der bestehenden und künftigen Anforderungen an die Nutzung des Bodens sind Gefahren für den Boden und vom Boden ausgehende Gefahren für den einzelnen oder die Allgemeinheit abzuwehren. Weiterhin müssen vorsorgebezogene Anforderungen einen dauerhaften Schutz der Funktionen des Bodens gewährleisten. Das Bundesbodenschutzgesetz fordert - wie auch das Baugesetzbuch - den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden.

Außerdem liegt für Berlin ein Merkblatt zur Berücksichtigung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes vor, in dem Vorgaben zur Berücksichtigung des Bodenschutzes in Umweltberichten gemacht werden.

II.3.2.4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), Landesimmissionsschutzgesetz Berlin sowie die zugehörigen Verordnungen

- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 26. September 2002, zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 11.8.2009
- DIN 18005, Schallschutz im Städtebau
- DIN 4109, Schallschutz im Hochbau
- 22. BImSchV in der Fassung vom 04.06.2007
- Luftreinhalte- und Aktionsplan Berlin 2005-2010, von August 2005
- Lärmaktionsplan Berlin 2008 vom 20.01.2009

Zweck des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umweltauswirkungen zu schützen. Daneben soll schädlichen Umwelteinwirkungen vorge-

beugt werden und ein Schutz gegenüber den möglichen Auswirkungen von genehmigungsbedürftigen und nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen und in gewissem Umfang auch gegenüber den Verkehrsemissionen erreicht werden. Als schädliche Umweltauswirkungen gelten erhebliche Nachteile oder Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und vergleichbare Einwirkungen.

Die Orientierungswerte einer zumutbaren Belastung der Menschen durch Verkehrslärm sind in der DIN 18005 beschrieben. Diese sind bei der Festsetzung von Baugebieten in Bebauungsplänen anzuwenden. Können diese Werte bei einer bereits gegebenen Vorbelastung nicht eingehalten werden, muss die Planung zumindest sicherstellen, dass keine städtebaulichen Missstände auftreten.

Gemäß § 50 BImSchG sind Gebiete mit unterschiedlicher Nutzung so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Bereiche soweit wie möglich vermieden werden. Somit müssen die entstehenden Emissionen (Lärm, Licht) innerhalb des Bebauungsplangebietes so gestaltet werden, dass im umliegenden Einwirkungsbereich keine unzulässig hohen Immissionen auftreten werden. Technische Grundlage ist generell das BImSchG und bzgl. Lärmschutz die DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau und weiterführende Regelwerke.

Die für das Plangebiet relevanten Orientierungswerte sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

	Tagwerte DIN 18005	Nachtwerte DIN 18005
GE	65 dB (A)	55 dB (A)
MK	65 dB (A)	55 dB (A)
MI	60 dB (A)	50 dB (A)
WA	55 dB (A)	45 dB (A)

Tab. 1: Orientierungswerte zum Lärmschutz

(Anmerkung: Die DIN 18005 stellt Kerngebiete den Gewerbegebieten gleich).

Hinsichtlich der Luftgüte ist die 22. BImSchV von Bedeutung, die Immissionsgrenzwerte für die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) und andere Luftschadstoffe sowie für Feinstaub (PM10) enthält, die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht überschritten werden dürfen.

Berlin hat auf Grundlage der 22. BImSchV einen neuen Luftreinhalte- und Aktionsplan aufgestellt, in dem es insbesondere um die Reduktion von Feinstaub bis 2010 geht. Die Aufstellung dieses Aktionsplans war erforderlich geworden, da die Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge für Feinstaub (24h-Wert) und Stickstoffdioxid (Jahresmittel) in Berlin überschritten wurde.

II.3.2.5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) / Berliner Wassergesetz (BWG)

- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) vom 19.08.2002 (BGBl. I 3245), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008; Berliner Wassergesetz (BWG) in der Fassung vom 17. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Juni 2008 (GVBl. S. 139).

§ 3 Abs. 1 Nr. 6 des Wasserhaushaltsgesetzes bestimmt, dass das Entnehmen, Zutage fördern, Zutage leiten und Ableiten von Grundwasser als Benutzung gilt, für die eine behördli-

che Erlaubnis (§ 7 WHG in Verbindung mit den Bestimmungen des Berliner Wassergesetzes) erforderlich ist.

II.3.2.6 Baumschutzverordnung

- Verordnung zum Schutz des Baumbestandes in Berlin (Baumschutzverordnung – BaumSchVO) vom 11. Januar 1982 (GVBl. S. 250), zuletzt geändert durch Verordnung vom 05.10.2007 (GVBl. S.558).

Wegen ihrer Bedeutung für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes bestimmt die Baumschutzverordnung, dass die gemäß § 2 BaumSchVO geschützten Bäume erhalten und gepflegt werden müssen. Sie dürfen nicht ohne Genehmigung beseitigt oder in ihrem Weiterbestand beeinträchtigt werden. Gemäß § 3 Abs. 3 BaumSchVO ist bei der Planung und Durchführung von Vorhaben und Maßnahmen vom Vorhabenträger sicherzustellen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen der geschützten Bäume unterbleiben.

II.3.2.7 Flächennutzungsplan

Die Darstellungen des Flächennutzungsplans werden in Kapitel I.3.4.2 der Begründung näher erläutert.

II.3.2.8 Landschaftsprogramm Berlin

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm vom 29.07.1994 (ABl. 1994 S. 2331, zuletzt geändert am 28.06.2006) stellt die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie die darauf aufbauenden Maßnahmen zu den Bereichen Naturhaushalt, Umweltschutz, Landschaftsbild, Biotop- und Artenschutz sowie Erholung/ Freiraumnutzung für Berlin dar.

Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung des Landschaftsprogramms ordnet die bebauten Bereiche der Kategorie „sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren“ zu. Als Entwicklungsziele und Maßnahmen werden vorgegeben:

- Erschließung von Freiflächen und Erholungspotentialen,
- Entwicklung von Konzepten für die Erholungsnutzung,
- Entwicklung von Wegeverbindungen,
- Schutzpflanzungen bei angrenzender Wohn- und Erholungsnutzung sowie
- Dach- und Fassadenbegrünung an öffentlichen Gebäuden.

Der Bereich des Döberitzer Grünzugs und die Uferbereiche des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals sind als Grünfläche/ Parkanlage dargestellt. Hier sollten als Entwicklungsziel und Maßnahmen die Entwicklung und Neuanlage mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, die Auslagerung störender und beeinträchtigender Nutzungen sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität angestrebt werden.

Im Bereich Freiraum- und Erholungsnutzung verfolgt das Landschaftsprogramm zudem ein Parkringkonzept, das die Vernetzung von Grünzügen und Parkanlagen im Innen- und Außenbereich (innerer und äußerer Parkring) vorsieht. Teil dieses Konzeptes ist der in Ost-West-Richtung verlaufende Döberitzer Grünzug und die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Promenade entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals.

Der Programmplan Naturhaushalt und Umweltschutz des Landschaftsprogramms stellt nahezu das gesamte Masterplangebiet als Industrie- und Gewerbefläche dar. Entwicklungsziele und Maßnahmen für solche Flächen sind die Sanierung von Altlasten, der Schutz angrenzender Gebiete vor Immissionen, die Förderung platzsparender Bauweisen, Maßnahmen zum Boden- und Gewässerschutz sowie Dach- und Wandbegrünungen.

Lediglich der südliche Bereich rund um den Hamburger Bahnhof wird als Siedlungsgebiet mit Schwerpunkt Entsiegelung dargestellt. Entwicklungsziele und Maßnahmen für diesen Bereich sind die Erhöhung der naturwirksamen Flächen, kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtungen, Berücksichtigung des Boden- und Gewässerschutzes, dezentrale Regenwasserversickerung und die Förderung emissionsarmer Heizsysteme.

Der Programmplan Biotop- und Artenschutz des Landschaftsprogramms weist dem Plangebiet hinsichtlich seines Raumtyps dem städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen zu. Als Maßnahmen und Ziele werden vorgegeben:

- Erhalt der durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägten, außerordentlich hohen biologischen Vielfalt,
- Schutz, Pflege und Wiederherstellung von natur- und kulturgeprägten Landschaftselementen,
- Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna und Kompensation von Nutzungsintensivierungen (z.B. Dach- und Wandbegrünung),
- Erhalt wertvoller Biotope und Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterungen und Nachverdichtungen.

Der Uferbereich des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals ist Teil eines Biotopverbundsystems. Es soll als Bereich mit dem vorrangigen Ziel der Entwicklung von Artenreservoirien für Arten der Gewässerränder und Böschungen entwickelt, umgewandelt, erhalten und ausgebaut werden.

Auch der Programmplan Landschaftsbild kartiert das Masterplangebiet als städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen. Der Maßnahmenbedarf ist gerichtet auf:

- Erhalt und Entwicklung charakteristischer Stadtbildbereiche sowie markanter Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung,
- Berücksichtigung ortstypischer Gestaltungselemente und gesonderter Siedlungs- und Freiraumzusammenhänge,
- Quartiersbildung durch Entwicklung raumbildender Strukturen und Leitbaumarten in den Großsiedlungen,
- Entwicklung des Grünanteils auf Infrastrukturf Flächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen),
- Beseitigung der Landschaftsbeeinträchtigungen,
- Erhalt und Entwicklung prägender Landschaftselemente.

II.3.3 Beschreibung und Bewertung der derzeitigen Umweltauswirkungen

II.3.3.1 Schutzgut Mensch

(a) Lärm

Das Plangebiet liegt im Zentrum Berlins in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und ist verkehrstechnisch über die Perleberger Straße, die Nordhafenbrücke/ Sellerstraße und die Heidestraße sowie die Bahnanlagen im Westen sehr gut angebunden. Dies führt jedoch gleichzeitig zu einer hohen verkehrsbedingten Lärmbelastung des Bebauungsplangebietes. Vor allem im Umfeld der Heidestraße sind die Lärmbelastungen hoch.

Die strategische Lärmkarte des digitalen Umweltatlas (KONZEPTKARTE STRATEGISCHE LÄRMKARTE 07.05.14, 2008) weist die Heidestraße, Nordhafenbrücke/ Sellerstraße und Perleberger Straße als stark lärmbelastet aus. Dort werden tagsüber Werte von bis zu 75 dB(A), in den direkt an den Straßenraum angrenzenden Bereichen bis zu 70 dB(A) gemessen. Diese Werte liegen über den Orientierungswerten der DIN 18005.

Weitere Lärmimmissionen gehen von den westlich an das Plangebiet angrenzenden Bahnanlagen aus. Die vorhandenen, nördlich der Döberitzer Straße außerhalb des Tunnels und teilweise in Hochlage verlaufenden Bahnanlagen erzeugen zurzeit während des Nachtzeitraums bereits Lärmpegel von bis zu 70 dB(A). Die daran angrenzenden Bereiche bis zur Heidestraße unterliegen dadurch einer nächtlichen Geräuschbelastung von 50 bis 60 d(B)A (KONZEPTKARTE STRATEGISCHE LÄRMKARTE LN, LDEN 07.02.5, 07.05.6, 2005). Diese Werte liegen über den Orientierungswerten für Kern- und Gewerbegebiete. Mit dem vorgesehenen Ausbau des ÖPNV werden voraussichtlich neue Lärmquellen entstehen. So sollen unmittelbar westlich des Plangebietes künftig die Gleisanlagen der S 21 verlaufen. Für die entsprechende Planfeststellung findet zurzeit ein Änderungsverfahren statt.

Die Gesamtlärmbelastung im Plangebiet wird infolge der Geräuschemissionen von Individual- und Schienenverkehr im gesamten Plangebiet sowohl am Tag als auch in der Nacht als hoch eingestuft (vgl. KONZEPTKARTE STRATEGISCHE LÄRMKARTE GESAMTLÄRMINDEX LN, LDEN 07.02.1, 07.05.2, 2005/ 2006). Der Bereich zwischen Bahntrasse und Heidestraße ist dabei stärker lärmbelastet als der Bereich zwischen Heidestraße und Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal.

Die Beauftragung eines Fachgutachtens zur Ermittlung der verkehrsbedingten Lärmbelastung für Bestand und Planung ist in Vorbereitung. Die Ergebnisse dieses Gutachtens werden im weiteren Verfahren im Umweltbericht Berücksichtigung finden.

(b) Luftschadstoffe

Die hohe Verkehrsdichte wirkt sich auf die Schadstoffbelastung der Luft aus. Das gesamte Quartier Heidestraße weist eine schlechte Durchlüftung und eine zum Teil hohe verkehrsbedingte Belastung der Luft mit Schadstoffen auf (UMWELTATLAS, KONZEPTKARTE GRÜN- UND FREIFLÄCHENBESTAND 06.02). Die bioklimatische Belastung der Luft ist für die Bereiche östlich und westlich der Heidestraße unterschiedlich ausgeprägt. Während die Bereiche im Osten der Heidestraße zum Teil im Einwirkungsbereich von Kaltluftentstehungsgebieten liegen und nur gering belastet sind, weist das Gebiet westlich der Heidestraße eine mäßige (in Einzelfällen hohe) bioklimatische Belastung auf (KONZEPTKARTE PLANUNGSHINWEISE STADTKLIMA, 04.11.2, 2004).

Unterschiede ergeben sich auch in Hinblick auf die Durchlüftung sowie die Luftaustauschkapazität der Flächen. Eine für das angrenzende Bebauungsplangebiet Humboldthafen durchgeführte Studie zu den Belüftungsverhältnissen des Areals (WINDGUTACHTEN LOHMEYER GMBH & CO. KG, ABBILDUNG 5.1, 5.3, 5.5) zeigt für den südlichen Bereich des Plangebietes geringe Windgeschwindigkeiten von bis zu 1,2 m/s auf und ordnet sie der Kategorie „keine Windprobleme“ zu. Die Hauptwindrichtung ist hier West, Süd-West. Die Luftaustauschkapazität dieser Bereiche ist als gut einzustufen (UMWELTATLAS, KONZEPTKARTE VERKEHRSBEDINGTE LUFTBELASTUNG 03.11, 2005). Die zentralen Bereiche des Plangebietes sind hingegen gekennzeichnet durch eine geringe Luftaustauschkapazität bei Windgeschwindigkeiten von 1,5 bis 3,5 m/s und wechselnden Windrichtungen (UMWELTATLAS, KONZEPTKARTE VERKEHRSBEDINGTE LUFTBELASTUNG 03.11, 2005). Der Wind weht im nördlichen Plangebiet hauptsächlich von Osten. Aufgrund der Wasserlage (Nordhafen) besitzt der nördliche Bereich eine mittlere bis hohe Luftaustauschkapazität.

Das Plangebiet ist infolge seiner zentralen innerstädtischen Lage und guten verkehrlichen Anbindung durch eine hohe Ausgangsbelastung mit Luftschadstoffen gekennzeichnet. Die Erhebungen des Umweltatlas Berlin (KONZEPTKARTE LANGJÄHRIGE ENTWICKLUNG DER LUFTQUALITÄT 03.12, 2002) belegen eine sinkende Schadstoffbelastung der Luft. Weiterhin stark

belastet bleiben jedoch die Straßenbereiche, insbesondere der nördliche Teil der Heidestraße und die Invalidenstraße. Das Luftschadstoffgutachten zum Humboldthafen (WINDGUTACHTEN INGENIEURBÜRO LOHMEYER, 08/2008) zeigt eine Überschreitung der NO² Mittelwerte für den planungsrelevanten Teil der Invalidenstraße auf. Die weiteren Straßen im Plangebiet sind mäßig (Perleberger Straße) oder nur gering (Sellerstraße mit Nordhafenbrücke) belastet (UMWELTATLAS, KONZEPTKARTE VERKEHRSDINGTE LUFTBELASTUNG 03.11, 2005).

Aufgrund des prognostizierten starken Ansteigens des Verkehrsaufkommens (IVAS/EIBS 09/2008) in der Invalidenstraße und in der Heidestraße ist ein Anstieg der Schadstoffkonzentrationen zu erwarten. Nach aktuellem Kenntnisstand überschreiten die Immissions- und Schadstoffwerte die in der 22. BImSchV festgesetzten Grenzwerte für Stickstoffdioxidimmissionen (NO²-Jahresmittelwerte), Feinstaubimmissionen (PM10-Jahresmittelwerte) und Schwefeldioxidimmissionen (SO²-Jahresmittelwerte) jedoch nicht.

Aufgrund der sensiblen Ausgangslage ist die Beauftragung eines Fachgutachtens „verkehrsbedingte Luftschadstoffbelastung“ mit Aussagen zur Bestands- und Planungssituation in Vorbereitung. Die Ergebnisse dieses Gutachtens werden im weiteren Verfahren im Umweltbericht berücksichtigt.

(c) Wohnqualität

Im gesamten Plangebiet gibt es nur auf den Grundstücken an der Heidestraße 53 bis 55 eine Wohnbebauung. Die straßenbegleitenden Wohnblöcke genießen Bestandsschutz. Sie sind durch eine zentrale innerstädtische Lage gekennzeichnet, weisen jedoch infolge der umliegenden Verkehrs-, Industrie- und Gewerbebrachen sowie der hohen Verkehrsbelastung der Heidestraße kein attraktives Wohnumfeld auf.

Erholungsfunktion / Versorgung mit wohnungs- und siedlungsnahen Grünflächen

Der gesamte westliche Bereich erfüllt derzeit nicht die gestalterischen Ansprüche, die an ein Areal in so zentraler innerstädtischer Lage zu stellen sind. Ein Großteil der Flächen sind Brachen, ungenutzte Gewerbestandorte oder Verkehrsflächen. Eine Erholungsnutzung ist hier nicht möglich, öffentliche Grünflächen sind kaum vorhanden.

Südwestlich des Plangebiets befindet sich der 3 ha große „Geschichtspark ehemaliges Zellengefängnis“. Dieser Park kann aufgrund seiner geringen Größe zwar nicht zur Bedarfsdeckung mit siedlungsnahen Parkanlagen herangezogen werden (hierfür wäre eine Mindestgröße von 10 ha erforderlich), aufgrund ihrer Nähe zum Plangebiet kann diese Anlage jedoch zumindest den künftigen Bewohnern im südlichen Teil des Plangebiets für die wohnortnahe Erholung dienen.

Im Gebiet östlich der Heidestraße befindet sich eine 0,6 ha große Grünfläche zwischen Nordhafen und Heidestraße, die als öffentliche Parkanlage ausgewiesen ist. Trotz der starken Verlärmung durch die Heidestraße besitzt die schmale und sich am Ufer des Nordhafens entlang ziehende Grünanlage aufgrund ihres Wasserbezugs Aufenthaltsqualitäten und kann für den nordöstlichen Bereich der wohnungsnahen Versorgung mit Grünflächen dienen.

Im Südosten des Plangebietes befindet sich im Bereich des Museums Hamburger-Bahnhof eine gestaltete Uferpromenade entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals. Da bis auf diesen Bereich keine durchgängige Vernetzung und Begehrbarkeit des Uferstreifens gegeben ist, bietet die attraktive Wasserlage derzeit jedoch noch keine adäquate Möglichkeit zur Erholungs- und Freizeitnutzung.

Mit dem Fritz-Schloß-Park befindet sich eine siedlungsnah, über 10 ha große Grünfläche, in einer Entfernung von weniger als einem Kilometer. Durch die westlich an das Plangebiet angrenzende Bahnfläche wird die Erreichbarkeit der siedlungsnahen Grünfläche jedoch erheblich eingeschränkt. So ist eine Verbindung lediglich im südlichen Bereich, im Zuge der verlängerten Döberitzer Straße (auf eher informelle Art und Weise) und im nördlichen Bereich über die verkehrlich stark belastete Perleberger Brücke möglich. Der 1 km Abstand wird lediglich im äußersten nördlichen und im südlichen Teil des Plangebiets gewährleistet.

Auf der östlichen Seite des Schiffahrtskanals erstreckt sich mit dem Mettmannplatz, der Grünfläche am östlichen Ufer des Nordhafens, dem Sellerpark, dem unlängst ausgebauten Uferweg entlang des Schiffahrtskanals sowie dem Invalidenfriedhof ein Netz von Grünanlagen, deren Flächen in der Summe etwa die Größenordnung von 10 ha erreichen. Über die Boyenstraße, einen geplanten Fußweg in Höhe des BND-Geländes und die Invalidenstraße ist dieses Netz an Grünanlagen zudem mit dem entfernter gelegenen Panke-Grünzug bzw. dem Invalidenpark verbunden. Aus dem Plangebiet heraus lässt sich das Grünflächennetz zurzeit jedoch nur über die teilweise stark befahrenen Brücken im Norden (Nordhafenbrücke, Perleberger Brücke und Kieler Brücke) und die Invalidenbrücke im Süden gut erreichen. Im mittleren Abschnitt fehlt eine entsprechende Verbindung. Die Erreichbarkeit dieser für die siedlungsnah Grünversorgung anrechenbaren Grünanlagen ist somit erheblich eingeschränkt.

Die nächstgelegenen öffentlichen Grünflächen mit Spielplatzangebot sind der Geschichtspark Zellengefängnis, der Invalidenpark und die Grünanlage auf der östlichen Seite des Nordhafens. Sie sind schwer erreichbar und liegen für fast alle Bereiche des Planungsgebietes in einer Entfernung von über einem Kilometer. Spielplätze sind im Planungsgebiet selbst nicht vorhanden.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich im Umfeld des Plangebietes zwar einige öffentliche Grünanlagen und sonstige für die Erholung nutzbare Einrichtungen befinden, die Bahntrasse im Westen und der Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal im Osten jedoch eine stadtstrukturelle Barriere bilden und eine Vernetzung mit den angrenzenden Stadtquartieren teilweise erheblich behindern. Aufgrund der wenigen Bewohner im Bereich der Döberitzer Straße und der vorhandenen Grünflächen an der Invalidenstraße (Geschichtspark Zellengefängnis) und am Nordhafen ist die quantitative und qualitative Versorgung der Bewohner mit wohnungsnahen Grünflächen derzeit gesichert. Nicht ausreichend ist hingegen die Versorgung mit siedlungsnahen Grünflächen und Kinderspielplätzen.

(d) Aufenthaltsqualität

Als landschaftlich reizvolle Flächen mit großem Potential zur Erholungsnutzung sind die Uferbereiche am Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal anzusehen. Möglichkeiten zum Verweilen finden sich auf den Grünflächen im Uferbereich des Nordhafens zwischen Fennbrücke und Sellerbrücke. Auch der Museumsstandort „Hamburger Bahnhof“ bietet in seinem denkmalgeschützten Ehrenhof sowie der in diesem Bereich angelegten Uferpromenade am Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal die Möglichkeit für kurze Aufenthalte.

Das Plangebiet weist eine sehr geringe Baudichte auf und wird vereinzelt durch interessante stadträumliche Situationen geprägt, aufgrund der extensiven Gewerbenutzung, dem teilweise ungepflegten Erscheinungsbild, der großen Brachflächen und der in einigen Bereichen hohen Lärmbelastung hat das Plangebiet insgesamt jedoch eine geringe Aufenthaltsqualität.

II.3.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

(a) Flora

Biotoptypen

Im Mai 2009 wurde für das Neuordnungsgebiet eine Biotoptypenkartierung im Maßstab 1:1000 durchgeführt (Kartierung Dipl. Ing. E. Betzner). Dabei wurden vorherrschende Pflanzenarten bestimmt und das Gebiet entsprechend seiner naturräumlichen Ausstattung den jeweiligen Biotoptypen der Biotoptypenliste Berlin (Stand 05/2003) zugeordnet.

Als Folge der vorangegangenen langjährigen Gewerbe-, Dienstleistungs- und Eisenbahnnutzung des Quartiers Heidestraße sind die Flächen oft anthropogen überprägt. Die Bestandssituation ist gekennzeichnet durch eine Dominanz versiegelter bzw. teilversiegelter Areale (65 Prozent der Gesamtfläche). Auf den Freiflächen ist die Verbreitung von Ruderalgesellschaften vorherrschend. Das Neuordnungsgebiet weist einen großen Artenreichtum auf, wozu die Ruderalfluren wesentlich beitragen. Vereinzelt konnten Rote-Liste-Arten nachgewiesen werden. Unter dem besonderen Schutz des § 26 NatSchGBln steht der mehr als 1.000 m² große Trockenrasenstandort bestehend aus einer Silbergrasflur (*Corynephorus canescens*), der sich westlich der Kreuzung Nordhafenbrücke/ Heidestraße auf den Bahnbrachen befindet.

Von hoher Wertigkeit ist der zahlreiche, im gesamten Gebiet vorzufindende Ulmenaufwuchs. Ebenfalls wertvolle Biotopstrukturen sind die Uferböschung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals sowie die Pionierwaldstandorte im Bereich Kunstcampus. Genauere Ausführungen zu den Biotoptypen sind der Biotoptypenkartierung zu entnehmen (siehe auch Biotoptypenkarte Bestand und Bewertung BETZNER 2009).

Bäume

Im Zuge der Biotopkartierung wurde auch der Baumbestand erfasst. Insgesamt befinden sich im Plangebiet 371 Bäume, die nach der Berliner BaumSchVO geschützt sind. Davon machen mit 93 Exemplaren die Pappeln den größten Anteil aus. Es folgen Spitzahorn (34 Exemplare), Birken (33 Exemplare) und Eschenahorn (31 Exemplare). Die oft anzutreffenden Säulenpappeln besitzen gebietsprägenden Charakter. Die Vitalität der Bäume im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-62 ist überwiegend gut. (vergleiche auch Karte Baumbestand BETZNER 2009).

(b) Fauna

65 Prozent der Fläche des Plangebietes sind versiegelt oder teilversiegelt. Diesen sehr vegetationsarmen bzw. vegetationsfreien Bereichen kommt keine oder nur eine geringe Bedeutung als Lebensraum für Vögel, Insekten und anderer Kleinstlebewesen zu. Von geringer Bedeutung für Tierarten sind die südlichen Bereiche des Plangebietes. Die nördliche Hälfte weist hingegen Biotopstrukturen auf, die auch geschützten Tierarten als Lebensraum dienen. So konnten bei verschiedenen Untersuchungen zum Artenbestand innerhalb des Plangebietes, insbesondere im Bereich der Ruderalfluren, nach BNatSchG und BArtSchV besonders geschützte Arten nachgewiesen werden.

Fledermäuse

Das faunistische Fachgutachten zu potentiellen Fledermausvorkommen im Neuordnungsgebiet Heidestraße (Gutachter: Dipl. Biol. T. Teige) diente der Quartierermittlung und Einschätzung der Lebensraumeignung vorhandener Gebäude und Baumbestände. Dazu fanden zwischen August und November 2009 insgesamt vier Begehungen statt. Im Zuge dessen konnten zwei nach Roter Liste sowie gemäß § 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG sowohl besonders als auch streng geschützter Fledermausarten nachgewiesen werden. Die Studie zeigte, dass insbesondere die Wohnblockbebauung entlang der Heidestraße und der denkmalge-

geschützte Hafenspeicher Fledermäusen einen potentiellen Lebensraum bieten. Der im Untersuchungsgebiet vorhandene Baumbestand besitzt hingegen nur ein geringes bis sehr geringes Quartierspotential.

Für die Breitflügelfledermaus (*Eptesicus serotinus*) liegen zwei Einzelnachweise im Untersuchungsgebiet vor. Sie nutzt die westlich der Heidestraße gelegene Bahnbrache zu Jagdzwecken. Da sie häufig auf Dachböden, in Zwischenwänden, Rollladenkästen, hinter Fensterläden oder Wandverkleidungen nistet, besteht die Möglichkeit des Vorhandenseins von Einzelquartieren im angrenzenden Gebäudebestand. Die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) konnte bei den Begehungen regelmäßig im Untersuchungsgebiet beobachtet werden. Sie ist vorrangig ein Spaltenbewohner an Gebäuden, kann jedoch auch in Wäldern und Parkanlagen angetroffen werden. Für diese Fledermausart wird zusätzlich zur Jagdreviernutzung eine Quartiersnutzung in der Wohnbebauung entlang der Heidestraße vermutet. Ein direkter Quartiersnachweis wurde jedoch nicht erbracht. Auch konnten in Anbetracht des späten Untersuchungszeitraumes keine Aussagen über mögliche Wochenstubenquartiere von Fledermäusen getroffen werden.

Die Untersuchung der Fledermausfauna schließt das Vorkommen weiterer nach § 10 Abs. 2 Nr. 10, 11 BNatSchG bzw. nach Roter-Liste-Berlin geschützter Fledermausarten nicht aus. Es wird vermutet, dass die im Umfeld des Untersuchungsgebietes nachgewiesenen Arten insbesondere das östliche Planungsgebiet als Lebensraum oder Jagdrevier nutzen. Der Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal vernetzt die Jagdlebensräume am westlichen Stadtrand mit den innerstädtischen Lebensräumen im Bereich Tiergarten/ Potsdamer Platz. Die große Attraktivität der Flächen am Kanal entsteht durch das große Nahrungsangebot über den Wasserflächen. Für die Zweifarbenfledermaus (*Vespertilio murinus*) stellt der Schifffahrtskanal ein potentiell Jagdrevier dar. Für weitere Fledermausarten (Abendsegler (*Nyctalus noctula*), Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*), Wasserfledermaus (*Myotis daubentonii*)) kann eine Jagdreviernutzung der Uferbereiche und Wasserflächen gleichwohl nicht ausgeschlossen werden. Zu einer ähnlichen Einschätzung kam auch das im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Humboldthafen durchgeführte faunistische Gutachten (FLEDERMAUSGUTACHTEN, C. KALLASCH, 2008).

Eidechsen

Im Zeitraum zwischen August und September 2009 fand eine Begutachtung des Plangebietes auf Zauneidechsenvorkommen statt (Gutachter: Dipl. Ing. J. Scharon). Ein Nachweis für das Vorkommen der Zauneidechse konnte jedoch nicht erbracht werden. Limitierende Faktoren sind vermutlich die Kleinräumigkeit der zu Brutzwecken notwendigen Sandflächen sowie die starke Barrierewirkung der Bahntrasse.

Stechimmen

Zur Untersuchung der im Quartier vorkommenden Stechimmenfauna fanden zwischen Mitte Juni und Anfang September 2009 (Gutachter: Dr. C. Saure) vier Begehungen des Plangebietes statt. Dabei konnten insgesamt 102 Stechimmenarten (43 Wespen- und 59 Bienenarten) nachgewiesen werden. Da das Frühjahr als Untersuchungszeitraum nicht zur Verfügung stand, ist eine höhere Gesamtartenzahl von ca. 120 Arten zu erwarten. Dies entspricht einem durchschnittlichen Wert für innerstädtische Brachflächen in Berlin. Die Bereiche östliche und westliche Heidestraße wurden als regional bedeutsame Flächen mittlerer Wertigkeit eingestuft. Besonders wertvoll sind dabei die im nördlichen Plangebiet beiderseits der Heidestraße vorzufindenden unversiegelten Böden mit Kraut- und Staudenfluren sowie die Magerrasenbestände. Infolge der stärkeren Versiegelung der südlichen Bereiche kommt ihnen nur eine untergeordnete Bedeutung für die Stechimmenfauna zu.

Besonders geschützt sind gemäß § 10 BNatSchG alle heimischen Wildbienenarten sowie die Kreiselwespe (*Bembix rostrata*). Ein Teil der Stechimmenarten (13 Wespen- und 12 Bienenarten) sind überdies nur im Quartier und nicht in angrenzenden Flächen vorgefunden worden und damit möglicherweise Refugialarten.

Nachweise über die Existenz weiterer Rote-Liste-Arten bzw. nach BArtSchV geschützter Tierarten liegen derzeit nicht vor. Untersuchungen der Laufkäferpopulationen und Avifauna im Plangebiet sind beauftragt. Ergebnisse werden dazu Mitte 2010 vorliegen. Diese Ergebnisse finden dann im weiteren Bebauungsplanverfahren und im Umweltbericht Berücksichtigung.

II.3.3.3 Schutzgut Boden / Bodenbelastungen

(a) Boden

Das Plangebiet liegt in der Schmelzwasserrinne des in Ost-West-Richtung verlaufenden Berliner Urstromtals. Im Verlauf der eiszeitlichen Entwicklung wurden in der Spreeniederung ausgedehnte Talsande abgelagert, die zum Teil von Geschiebemergel unterlagert werden. Der Umweltatlas Berlin kartiert die Flächen des Bebauungsplanes 1-62 als Sande (mS, fS, Sl3) und sandige Lehme (SL3) mit einem hohen Anteil eckig-kantiger Steine im Ober- und Unterboden aus (KONZEPTKARTE BODENARTEN 01.06.1, 2006). Sie sind (KONZEPTKARTE BODENGESELLSCHAFTEN 01.01, 2005) als Verkehrsflächen oder innerstädtische Aufschüttungs- bzw. Abgrabungsflächen auf Lockersyrosem, Regosol und Pararedzina ausgewiesen (KONZEPTKARTE BODENGESELLSCHAFTEN 01.01, 2005).

Insgesamt sind ca. 65 Prozent der Flächen des Bebauungsplans versiegelt oder teilversiegelt. In den versiegelten Bereichen können die Böden ihre ökologische Funktion (Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion, Lebensraum, Ertrags- und Archivfunktion) nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt übernehmen. Den Böden der verbleibenden unversiegelten Flächen (ca. 35 Prozent der Gesamtfläche) kommt eine ökologische Funktion zu. Als Folge der ehemaligen Eisenbahnnutzung ist der Boden gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an Schutt, Schotter und Kies. Die Leistungsfähigkeit (KONZEPTKARTE LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER BÖDEN 1.12.6, 2006) sowie das Filter- und Puffervermögen (KONZEPTKARTE FILTER- UND PUFFERFUNKTION 01.12, 2006) der Böden im Plangebiet ist gering.

(b) Bodenbelastungen

Infolge kriegsbedingter Ablagerungen und späterer Gebäudeabrisse weisen die Böden im gesamten Berliner Stadtgebiet Schuttablagerungen und andere anthropogene Überformungen auf. Im Bodenbelastungskataster werden Teilbereiche des Plangebietes als Folge ihrer vorangegangenen Nutzung zudem als Verdachtsflächen oder Altlasten geführt.

Ein Teil der Flächen ist sanierungsbedürftig oder benötigt weitere Detailuntersuchungen, um Art und Verbreitung der Verunreinigungen einzugrenzen sowie Aussagen zur Gefahrenlage für Schutzgüter im Hinblick auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten ableiten zu können. Die notwendigen Untersuchungen werden im Auftrag der Vivico bzw. der DB AG und in enger Absprache mit dem Umweltamt des Bezirks Mitte durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen fließen in das weitere Bebauungsplanverfahren und den Umweltbericht ein. Außerdem dienen die Ergebnisse der Erarbeitung eines Sanierungskonzepts und sind im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren zu berücksichtigen. Über das Vorkommen von Kampfmitteln im Plangebiet liegen keine Erkenntnisse vor.

Altlastenauskunft, Bezirksamt Mitte – Umweltamt vom 28.03.2007

Kataster Nr. (BBK)	Standort	Kategorie BbodSchG	Bearbeitungsstand	derzeitiger Handlungsbedarf
831	Heidestr. 30	Altlastenverdächtige Fläche (Teile erfüllen die Kriterien einer Altlast)	detaillierte historische Recherche für den westlichen Bereich vorhanden, orientierende UG für NO-Teil vorhanden	Erkundung der aktuellen Arsen, Quecksilber, MKW und Pestizidbelastung im Südostteil erforderlich, orientierende Untersuchungen im NO-Teil empfehlenswert
10262	Heidestr. 39-44	Altlast	Bauaktenrecherche fehlt, Teilsanierungen wurden durchgeführt	weitere DetailUG erforderlich (Boden, GW-Schaden)
1283	Heidestr. 46-52	Altlastenverdächtige Fläche	Bauaktenrecherche vorhanden	orientierende Untersuchungen werden empfohlen
10758	Döberitzer Str. 3	Altlast	Bauaktenrecherche vorhanden, Detail UG vorliegend, GW-Schaden	GW-Monitoring erforderlich
383	Heidestr. 55	Altlastenverdächtige Fläche	Bauaktenrecherche fehlt	detaillierte historische Recherche durchführen
10762	Heidestr. 61	Altlast	Bauaktenrecherche vorhanden, DetailUG vorliegend (nicht jedoch unterhalb der Gebäude), GW-Schaden	eventuell Versiegelung der Fläche aufrecht erhalten
807	Heidestr. 2-20	Altlastenverdächtige Fläche	nur hist. Karten und Nutzungseinträge vorhanden, keine Luftbildinterpretation, nur punktuelle Untersuchungen bei Öl-Havarien	orientierende Untersuchungen werden empfohlen
1282	Heidestr. 17-19	Altlastenverdächtige Fläche	keine detaillierte historische Erkundung vorliegend, wahrscheinlich MKW-Schaden im Grundwasser	Detailerkundung im bekannten Schadensbereich der Erdtanks notwendig

II.3.3.4 Schutzgut Wasser

(a) Grundwasser

Die quartären Kiese und Sande bilden einen über 50 m mächtigen Grundwasserleiter. Als Entwässerungsbahn der Schmelzwasser sind die Böden des Berliner Urstromtals durch eine gute Grundwasserspeicherfähigkeit gekennzeichnet.

Da sich die Böden des Plangebiets aus Talsanden zusammensetzen (GEOLOGISCHER ATLAS VON BERLIN, GRUNDWASSERGLEICHENKARTE 2008), ist der Boden natürlicherweise durch Grundwasser beeinflusst. Der Umweltatlas Berlin (KONZEPTKARTE GRUNDWASSERFLURABSTAND 02.07, 2008) weist für das Plangebiet einen geringen Grundwasserflurabstand von 2 - 4 m aus. Teile des östlichen Gewerbegebietes und der Bereich des Hamburger Bahnhofs haben einen höheren Grundwasserabstand von bis zu 7 m.

Die Grundwasserneubildungsrate (KONZEPTKARTE GRUNDWASSERNEUBILDUNG 02.17, 2007) liegt mit 150-200 mm/a im mittleren Bereich. Ausgenommen davon sind die unversiegelten westlichen Bahnbrachen. Dort liegt die Grundwasserneubildungsrate bei 300 bis 350 mm/a, im Bereich der Gleisanlagen sogar bei bis zu 400 mm/a.

Da die oberen Bodenschichten infolge kriegs- und baubedingter Schuttablagerungen auch durch Verunreinigungen belastet sein könnten, kann eine Verschmutzungsgefahr für das Grundwasser nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund des geringen Grundwasserflurabstan-

des im Bereich westlich der Heidestraße wird dieses Areal im Umweltatlas Berlin (KONZEPTKARTE VERSCHMUTZUNGSEMPFINDLICHKEIT 02.05, 2004) als Fläche mit einer hohen Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers ausgewiesen.

(b) Niederschläge

Der mittlere Jahresniederschlag lag im Zeitraum von 1961-1990 bei 540-555 mm/a (UMWELTATLAS, KONZEPTKARTE LANGJÄHRIGE JAHRESNIEDERSCHLAGSVERTEILUNG 04.08, 1994). Dies liegt etwas unter dem Berliner Durchschnitt, der im gleichen Zeitraum 580 mm/a betrug. Die aktuellste Erhebung des Umweltatlas Berlin (KONZEPTKARTE GESAMTABFLUSS AUS NIEDERSCHLÄGEN 02.13.3, 2007) weist für das Plangebiet mit Werten von 300-400 mm/a einen hohen Gesamtabfluss von Niederschlägen aus. Der Gesamtabfluss wird aus der Differenz der langjährigen Jahresmittelwerte des Niederschlags und der realen Verdunstung berechnet. Die reale Verdunstung wird dabei neben der Niederschlagsmenge auch von der potentiellen Verdunstung sowie von den mittleren Speichereigenschaften der verdunstenden Flächen beeinflusst. Der nicht über die Kanalisation abgeleitete Rest der Niederschläge versickert auf den Freiflächen oder verdunstet.

Die Verdunstungsrate variiert je nach Versiegelungsgrad der Flächen. Östlich der Heidestraße liegt sie im mittleren Bereich bei 100-200 mm/a. Auf den versiegelten Flächen westlich der Heidestraße beträgt die Verdunstung 100 mm/a, auf den unversiegelten Bahnbrachen hingegen 200-250 mm/a (KONZEPTKARTE VERDUNSTUNG AUS NIEDERSCHLÄGEN 02.13.5, 2007).

II.3.3.5 Schutzgut Klima

Der Umweltatlas (KONZEPTKARTE KLIMAMODELL 04.11, 2004) kartiert das Plangebiet als Belastungsbereich mit einer geringen bis mäßigen, in Einzelfällen hohen bioklimatischen Belastung und einer hohen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen. Als Entwicklungsmaßnahmen für solche Flächen sollte der Verzicht auf eine weitere Verdichtung, die Verbesserung der Durchlüftung und Erhöhung des Vegetationsanteils, der Erhalt von Freiflächen, Entsiegelung und ggf. eine Begrünung von Blockinnenhöfen angestrebt werden.

Ursächlich für die bioklimatische Belastung ist das Fehlen von Kaltluftentstehungsgebieten im Plangebiet und im näheren Umfeld. Lediglich der Bereich um den Hamburger Bahnhof und die Uferbereiche zwischen Perleberger Straße und Nordhafenbrücke können vom Kaltluftstrom aus dem Humboldthafenareal bzw. aus dem Nordhafenpark/ Nordhafenvorbecken profitieren. Diese Bereiche sind als nicht belastet bzw. als klimatische Komfortbereiche im Umweltatlas ausgewiesen. Der Durchlüftungseffekt vom Humboldthafen dringt durch die Barrierewirkung der Gebäudekörper des Hamburger Bahnhofs jedoch nicht bis in die nördlich angrenzenden Gewerbeflächen vor.

Das Gebiet westlich der Heidestraße liegt zum Teil im Einwirkungsbereich von Kaltluftströmungen aus den Freiflächen westlich der Lehrter Straße (Poststadion, Fritz-Schloß-Park). Dies wirkt sich positiv auf die bioklimatische Belastung der Flächen aus (GEO-NET 2009). Die Lufttemperaturen im Plangebiet liegen in einer austauscharmen Sommernacht zwischen 18°C (nördlich) und 21°C (südlich) im mittleren Bereich.

Aufgrund eines hohen Temperaturgradienten (Temperaturgefälles) zwischen dem wärmeren Plangebiet und den kühleren Lufttemperaturen im Bereich des Fritz-Schloß-Parks kommt es zu autochthonen Luftaustauschprozessen (Temperaturgradient 4,0 Kelvin über eine Distanz von ca. 650 m). Dies führt bei sommernächtlicher Strahlungswetterlage zu Kaltluftströmungen, die Kaltluft von bis zu 450m³/s in das Gebiet und im Norden bis unmittelbar an die Heidestraße transportieren. Dies bewirkt eine Reduzierung der nächtlichen Temperaturbelas-

tung bei diesen Wetterlagen im Gebiet. Die bioklimatische Belastung wird gemildert (GEONET 2009).

Im Bereich der durch Verkehrsemissionen besonders belasteten südlichen Heidestraße wird der Immissionsgrenzwert der 22. BImSchV möglicherweise überschritten (KONZEPTKARTE KLIMAMODELL 04.11, 2004). Die autochthone Kaltluftströmung kann auch zu einer Ausbreitung verkehrsinduzierter Luftschadstoffe aus dem Straßenraum in das angrenzende Gebiet führen. Es besteht die Gefahr, dass bei autochthoner Wetterlage die NO² Grenzwerte der 22. BImSchV erreicht oder überschritten werden. Das Thema verkehrsinduzierte Luftbelastung wird in einem eigenen Fachgutachten erarbeitet, dessen Ergebnisse im weiteren Verfahren in den Umweltbericht einfließen (siehe auch Kapitel II.3.3.1 b, Luftschadstoffe).

II.3.3.6 Schutzgut Landschaft

Das Plangebiet Heidestraße kann hinsichtlich seiner Raumstruktur in verschiedene Teilbereiche untergliedert werden:

- Landschaftlich geprägt ist der Uferbereich zwischen Perleberger Straße und Nordhafenbrücke. Dieser Uferbereich wird als Grünfläche genutzt, befindet sich derzeit jedoch in einem schlechten und ungepflegten Zustand. Hier sind noch naturräumlich geprägte Landschaftsbestandteile vorzufinden.
- Westlich und östlich der Heidestraße erstreckt sich eine durch ehemalige Bahnanlagen und Lagerhallen geprägte Stadtlandschaft mit einer geringen Nutzungsintensität und geringer baulichen Dichte. Das Gebiet ist durch lang gestreckte Lagerhallen und Gleisanlagen, offene und teilversiegelte Böden sowie Hochstauden- und Ruderalfluren gekennzeichnet.
- Nördlich der Minna-Cauer-Straße befindet sich ein gründerzeitlich geprägter Altbaubestand, der Wohn- und Gewerbebezwecken dient. Die Gebäudekörper heben sich durch ihre Traufhöhe von 22 m deutlich von ihrem Umfeld ab und bilden durch ihre Insellage einen „Fremdkörper“ inmitten von Bahnbrachen.
- Im südlichen Bereich des Plangebietes befinden sich die denkmalgeschützten Gebäude des ehemaligen Hamburger Bahnhofs und des Landesozialgerichts sowie das Gebäude des Landesinstituts für gerichtliche und soziale Medizin.

Raumprägenden Charakter besitzen die Gebäude im Bereich des Hamburger Bahnhofs sowie der angrenzende Neubau des Berliner Hauptbahnhofs. Das Landschaftsbild prägend sind ferner die im gesamten Plangebiet vorzufindenden Säulenpappeln. Ein weiteres landschaftstypisches Element scheint zudem der verbreitete Ulmenjungwuchs zu sein, der darauf schließen lässt, dass das Plangebiet ein natürliches Verbreitungsgebiet für diese Baumart darstellt.

In seinem derzeitigen Zustand fällt dem Plangebiet bislang eine geringe Landschaftsbild prägende Funktion zu, da die Heterogenität der Gebietsstrukturen nur eine geringe Vielfalt an gestalterisch wertvollen Strukturen bietet.

II.3.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-62 befinden sich in der Invalidenstraße 50-52 der denkmalgeschützte Gebäudekomplex des ehemaligen Hamburger Bahnhofs und das Landesozialgericht. Des Weiteren steht auch der ehemalige Kornversuchsspeicher am Schifffahrtskanal unter Denkmalschutz. Die näheren Erläuterungen zum Denkmalschutz sind im Kapitel I.3.4.8 der Begründung dargelegt.

II.3.4 Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

II.3.4.1 Schutzgut Mensch

(a) Lärm

Die Lärmbelastung vor allem im Umfeld der Heidestraße wird mit der Entwicklung der durch den Bebauungsplan ermöglichten Baugebiete weiterhin sehr hoch sein, bzw. gegenüber der Bestandssituation noch weiter ansteigen.

Auch die unmittelbar an den Straßenraum angrenzenden Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 werden am Tag mit bis zu 75 dB(A) und in der Nacht mit über 65 dB(A) lärmbelastet sein. Starken Belastungen werden zudem die Grünflächen am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal bis zur Nordhafenbrücke, das zukünftige Hafenaerial und die Fläche in unmittelbarer Nähe zu der in Hochlage verlaufenden Fernbahntrasse ausgesetzt sein. Da der Schienenverkehr auch in den Nachtstunden stattfinden wird, werden dort bei Etablierung einer Wohnbebauung voraussichtlich Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sein.

Zu den verkehrsbedingten Lärmbelastungen ist ein Fachgutachten in Vorbereitung, das die Belastung des Plangebietes in Bestand und Planung untersucht und Maßnahmen zur Minderung der Lärmemissionen sowie räumlich differenzierte Maßnahmen zum Schutz vor Lärmimmissionen erarbeiten wird. Die Ergebnisse des Fachgutachtens finden im weiteren Verfahren im Umweltbericht Berücksichtigung.

(b) Luftschadstoffe

Die Realisierung der Mischgebietsbebauung aus Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung wird eine Steigerung des Zufahrtsverkehrs durch Angestellte, Besucher und Anwohner nach sich ziehen. Der damit einhergehende Ziel- und Quellverkehr wird zu einer gesteigerten Belastung des Quartiers mit Luftschadstoffen führen. Die Belastung der Luft mit Schadstoffen, verursacht durch die Heizung von Gebäuden, ist bei einer energiesparenden Bauweise als gering einzustufen.

Zur verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung ist ein Fachgutachten in Vorbereitung, das die Belastung des Plangebietes in Bestand und Planung inkl. Varianten untersucht und Maßnahmen zur Minderung der Luftschadstoffemissionen sowie räumlich differenzierte Maßnahmen zum Schutz vor Luftschadstoffimmissionen erarbeiten wird. Die Ergebnisse des Fachgutachtens finden im weiteren Verfahren im Umweltbericht Berücksichtigung.

(c) Wohnqualität

Die zentrale Wohnlage in Wassernähe in Verbindung mit der hervorragenden Verkehrsanbindung schafft eine hohe Wohnqualität. Eine geringe Entfernung zu Einkaufsmöglichkeiten ist für den südlichen Bereich des Plangebietes bereits durch die Einzelhandelsinfrastruktur im Hauptbahnhof gewährleistet. Im Umfeld des Bahnhofs sind auch attraktive Ziele (z.B. das Parlaments- und Regierungsviertel, der Humboldthafen, Hamburger Bahnhof) fußläufig zu erreichen. Die Wohnlage kann daher als gehoben bezeichnet werden.

Infolge der spärlichen Wohnbebauung im Umfeld des neuen Quartiers Heidestraße mangelt es an einer ausreichenden sozialen Infrastruktur. Im Plangebiet fehlen Arztpraxen, Kinderbetreuungsangebote und andere soziale Einrichtungen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass sich in Folge der angestrebten städtebaulichen Entwicklung des Gebiets auch bestimmte Infrastruktur- und Versorgungsangebote ansiedeln werden.

Die Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte entlang der Straßenbereiche erfordert eine möglichst geschlossene Blockbebauung mit einer Ausrichtung der Wohnnut-

zung in die geschützten Innenhofbereiche. Infolge der verkehrsbedingten Immissionsbelastung des gesamten Plangebietes sind zur Gewährleistung eines gesunden Wohnklimas schall- und lärmindernde Maßnahmen anzuraten bzw. notwendig. Die genauen Erfordernisse zur Sicherstellung eines gesunden Wohnklimas werden u.a. im Fachgutachten Lärm behandelt, dessen Beauftragung in Vorbereitung ist. Die Ergebnisse dieses Fachgutachtens werden im weiteren Bebauungsplanverfahren u. a. auch bei der Ausweisung von Wohngebieten Berücksichtigung finden.

(d) Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Die zentrale innerstädtische Lage des Plangebietes in unmittelbarer Nähe zu bedeutenden Sehenswürdigkeiten der Stadt, dem Regierungsviertel und zur Spree gewährleistet ein hohes Entwicklungspotential der vormals städtischen Randlege im Schatten der Mauer. Mit der baulichen Aufwertung, der Etablierung einer attraktiven Nutzungsmischung und dem Ausbau von Uferbereichen, Grün- und Freiflächen werden die Aufenthaltsqualität und die Erholungsfunktion des Gebietes im erheblichen Maße aufgewertet.

Der neue verlängerte Döberitzer Grünzug schafft eine Verbindung zum Fritz-Schloß-Park, dem Geschichtspark des ehemaligen Zellengefängnisses sowie dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal. Zusammen mit der geplanten Uferpromenade wird er zu einem wichtigen Bestandteil des Grünvernetzungsconzeptes werden. Die Anbindung des Quartiers Heidestraße an den angrenzenden Stadtraum erfolgt durch Brücken über die Bahntrasse bzw. über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal. Durch die vorgesehenen Fußgängerbrücken über den Schifffahrtskanal wird eine Anbindung an das großräumige Grünflächennetz auf der östlichen Seite des Kanals ermöglicht und kann eine wesentliche Verbesserung der Grünflächenversorgung erreicht werden.

Insgesamt ist festzuhalten, dass durch die neuen Wegeverbindungen zu angrenzenden Erholungsräumen und durch den Ausbau der Freiraumqualitäten neue Möglichkeiten zur innerstädtischen Erholung und zur sportlichen Betätigung geschaffen werden. Die Durchwegung des Quartiers sorgt zudem für eine gute Vernetzung der Flächen und der verschiedenen Nutzungen.

II.3.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

(a) Biotope

Die Umsetzung der Bauleitplanung kann zu einer weitgehenden Versiegelung der Fläche und damit zu einem fast vollständigen Verlust der vorhandenen Biotope (Ruderalfluren, Rohbodenstandorten, Vorwald- und Gebüschbereichen) führen. Lediglich im Bereich des Nordhafens ist eine Erweiterung der bestehenden öffentlichen Grünfläche um die Flächen im Bereich des derzeitigen Rückhaltebeckens vorgesehen. Eine weitere schmale und lang gestreckte Grünfläche soll parallel zu den Bahnflächen im südwestlichen Plangebiet entstehen.

Der weitgehende Verlust der Biotope würde auch eine Lebensraumzerstörung für Kleinlebewesen und Vögel darstellen. Durch eine Begrünung der Innenhofbereiche (zumeist über Tiefgaragen) sowie durch Dachbegrünungen ließe sich jedoch die Zerstörung des Lebensraums zum Teil gebietsnah kompensieren.

Eine genaue Bilanzierung des Verlustes an Biotopen sowie der neu zu schaffenden Biotope und deren Wertigkeiten erfolgt auf der Grundlage konkretisierter Planungsaussagen im weiteren Bebauungsplanverfahren.

(b) Bäume

Da die geplanten Baugebiete große Teile des derzeitigen Baumbestandes überlagern, werden zur Realisierung der Planung Baumfällungen erforderlich sein. Das Fällen von Bäumen, die unter dem Schutz der Baumschutzverordnung (BaumSchVO) stehen, stellt einen Eingriff dar, der gemäß § 6 BaumSchVO ausgeglichen oder ersetzt werden muss. Die Kompensation der geschützten Bäume erfolgt im späteren Baugenehmigungsverfahren und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

(c) Fauna

Stechimmen

Die Stechimmenfauna ist im besonderen Maße von einer großflächigen Bebauung und Versiegelung des Plangebietes betroffen, da eine direkte Umsiedlung von Stechimmen kaum möglich ist. Die Realisierung der Bebauungsplanung wird daher zum lokalen Erlöschen von Populationen, insbesondere der anspruchsvollen Arten, führen. Zum Erhalt der Lebensraumfunktion wird im Fachgutachten eine geringe Bodenversiegelung, die Entfernung floren- und standortfremder Gehölze (z.B. Robinie, Feldahorn), eine extensive Pflege von Grünflächen, der Erhalt möglichst großer Teile der Ruderalvegetation und der Magerrasenstandorte sowie die Begrünung von geeigneten Dachflächen empfohlen. Diesen empfohlenen Maßnahmen wird die Planung derzeit nur zum Teil gerecht. Auf Grundlage einer fortgeschrittenen Planung erfolgen im weiteren Bebauungsplanverfahren dezidierte Aussagen zum Artenschutz.

Fledermäuse

Auch die nachgewiesenen geschützten Fledermausarten werden durch eine großflächige Überbauung und der damit einhergehenden Reduzierung der Jagdgebietsfläche beeinträchtigt. Die Abnahme von Nahrungsressourcen kann zu einer Verringerung der Individuenstärke führen. Besonders betroffen davon sind Arten, die nur einen geringen Aktionsradius besitzen (Zwergfledermaus). Zum Ausgleich für den Verlust an Lebensräumen wird vom Gutachter eine Entsiegelung oder Renaturierung von Industrieflächen oder das Anpflanzen heimischer Gehölze und Pflanzen vorgeschlagen. Der mögliche Verlust an Gebäudequartieren könnte ferner durch die Ausstattung der neuen Gebäude mit künstlichen Fledermausquartieren ausgeglichen werden. Zur Minimierung baubedingter Individuenverluste wird vor Durchführung von Abriss- oder Sanierungsmaßnahmen eine Prüfung von Gebäuden auf potentielle Fledermausquartiere sowie eine Beschränkung solcher Maßnahmen auf das Ende der Wochenstubenzeit für den Zeitraum von August bis Mitte Oktober empfohlen.

Ob weitere Artengruppen (Avifauna, Laufkäfer) durch die Bebauungsplan bedingten Maßnahmen beeinträchtigt werden, wird sich aus den Fachgutachten zur Avifauna und zu den Laufkäfern ergeben. Die Ergebnisse dieser Gutachten finden im weiteren Bebauungsplanverfahren im Umweltbericht Berücksichtigung.

II.3.4.3 Schutzgut Boden / Bodenbelastungen

(a) Boden

Die Böden des Plangebietes sind stark anthropogen beeinflusst und damit als nicht sehr wertvoll anzusehen. Die Planung wird im Bereich der vorgesehenen Baugebiete zu einer Versiegelung von Freiflächen führen. Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind neben Abgrabungen bzw. Umlagerungen des Bodens von der beabsichtigten Unterkellerung der Flächen mit Stellplätzen zu erwarten. Der Boden verliert dadurch seine Funktion als Lebensraum für Bodenlebewesen, Vegetationsstandort, Wasserspeicher und Schadstoffspeicher/-filter.

(b) Bodenbelastungen

Die nachgewiesene Belastung einiger Grundstücksteile mit Altlasten ist bei der Planung zu berücksichtigen. Gegebenenfalls erforderliche Sanierungsmaßnahmen sind auf Ebene der Baugenehmigungsplanung festzusetzen und durchzuführen.

Eine präventive Untersuchung von Kampfmitteln vor Baubeginn liegt im Interesse des Bauherrn und ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

II.3.4.4 Schutzgut Wasser

(a) Grundwasser

Tief liegende Sohlen von Trogbauwerken werden in der Regel mit wasserundurchlässigem Beton ausgeführt. Infolge des niedrigen Grundwasserflurabstandes kann die Errichtung unterirdischer Garagen und Stellplätze daher grundsätzlich zu einer Unterbrechung des Grundwasserleiters führen. Um die Sperrwirkung der Tiefgeschosse möglichst gering zu halten, wird eine Begrenzung der Unterbaubarkeit empfohlen. Dadurch könnte eine vollständige Unterbrechung von Grundwasser leitenden Schichten verhindert werden.

(b) Niederschläge

Die mit einer Bebauung einhergehende großflächige Versiegelung von Freiflächen hat unmittelbare Auswirkungen auf den Gesamtabfluss von Niederschlägen und auf die Einspeisungsrate ins Grundwasser. Da der versiegelte Boden seine Wasser speichernde Funktion verliert und anfallendes Regenwasser in der Regel über die Kanalisation abgeführt wird, steigt bei Realisierung der Planung der Gesamtabfluss an Niederschlägen. Gleichzeitig sinkt die Grundwasserneubildungsrate auf der Fläche.

Ob weitere Möglichkeiten der Versickerung von Niederschlägen im Plangebiet bestehen, wird im weiteren Verfahren thematisiert und findet dann u.a. bei der Bewertung des Eingriffs in Natur und Landschaft im Umweltbericht Berücksichtigung.

II.3.4.5 Schutzgut Klima

Durch die beabsichtigte starke bauliche Verdichtung kommt es gegenüber der derzeitigen Klimafunktion zu Veränderungen. Die Überbauung und Versiegelung von Freiflächen wird die Verdunstungskapazität verringern, was zu einer sinkenden Luftfeuchtigkeit beitragen wird. Da das Plangebiet bereits gegenwärtig eine weitgehend schlechte Durchlüftung aufweist, wird die Barrierewirkung der geplanten Bebauung den Kaltluftstrom aus angrenzenden Freiflächen noch stärker hemmen, die Austauschkapazität verringern und zu einer Steigerung der Schadstoffbelastung der Luft führen. Eine ausreichende Durchlüftung der Baugebiete könnte durch die angestrebte Durchwegung in Ost-West-Richtung erzielt werden. Um den Eintrag von Luftschadstoffen in die Blockinnenbereiche zu vermeiden, sollte jedoch auf eine Öffnung der Gebäudekörper zum stark befahrenen Straßenbereich verzichtet werden.

II.3.4.6 Schutzgut Landschaft

Mit der Umsetzung der Planung wird das Neuordnungsgebiet Teil eines neuen Wohn- und Gewerbequartiers. Damit verändert sich das bisherige Stadt- und Landschaftsbild entscheidend.

Die angestrebte Durchlässigkeit der Bebauung in Ost-West-Richtung ermöglicht eine direkte Erreichbarkeit angrenzender Quartiere und wird zum Erhalt wichtiger Sichtachsen beitragen. Vor allem die vorgesehene Uferpromenade entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals, wie auch das geplante Wasserbecken mit seinem platzartigen Umfeld führen zu einer deutli-

chen Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes. Die Wasserflächen und Uferbereiche werden erlebbar und es werden öffentliche Aufenthaltsbereiche geschaffen. Durch eine ansprechende Begrünung der Blockinnenhöfe und Straßenräume kann das gesamte neue Wohnumfeld eine zusätzliche Aufwertung erfahren.

Mit der Realisierung der Planung kann daher ein wichtiger Beitrag zur Aufwertung des Areals rund um die Heidestraße und zur Verbesserung des Stadt- und Landschaftsbildes geleistet werden.

II.3.4.7 Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Nachteilige Auswirkungen auf die denkmalgeschützten Bau- und Gartendenkmale sind aufgrund der vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zu erwarten, da die denkmalgeschützte Bausubstanz in die Nutzungskonzepte integriert und dadurch aufgewertet werden sollen.

II.3.4.8 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Umweltgütern sind insbesondere infolge der geplanten großflächigen Versiegelung des Areals zu erwarten. Veränderungen und Einwirkungen auf den Boden durch Überbauung und Abgrabung wirken sich unmittelbar auch auf das Grundwasser aus. Der Verlust an ruderalen Freiflächen bewirkt eine Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion für Flora und Fauna. Die städtebauliche Aufwertung der Fläche durch die Entwicklung von Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbebauten beeinflusst wiederum die vom Anliegerverkehr ausgehende Lärmbelastung der Flächen. Um diese Wechselwirkungen zu minimieren, sollten die empfohlenen Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen besondere Beachtung finden.

Aus den Wechselwirkungen der Schutzgüter und Einflussfaktoren ergeben sich direkt keine weiteren Empfehlungen oder Maßnahmen.

II.3.5 Prognose zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Nicht-Durchführung der Planung

Eine Nichtdurchführung der Planung würde im Vergleich zur Bestandsituation kurzfristig zu keinen wesentlichen Veränderungen führen. Die weitere Zwischennutzung der Fläche hätte voraussichtlich keine gravierenden Auswirkungen auf die Ruderalvegetation des Grundstücks.

Wie sich der Umweltzustand mittelfristig entwickeln würde, ist in Abhängigkeit von der Einschätzung der planungsrechtlichen Gebietsqualität zu beurteilen. Eine Nutzung des Bebauungsgebietes gemäß § 34 BauGB bzw. Baunutzungsplan i.V.m. den Vorschriften der BO 58 ermöglicht eine Bebauung und großflächige Versiegelung des Gebietes. Dies bedeutet, dass auch bei Nichtdurchführung der Planung eine fast vollständige Versiegelung und großflächige Überbauung des Gebietes möglich und planungsrechtlich zulässig wäre. Dies würde zu erheblichen Versiegelungen, und damit zu Verlusten an Naturhaushalts- und Lebensraumfunktionen führen.

II.3.6 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

II.3.6.1 Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

(a) Rechtsgrundlage

Gemäß § 18 Abs. 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) ist über Vermeidung, Ausgleich und Ersatz nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden, wenn auf Grund der Aufstellung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff vorliegt, muss nach § 1a BauGB i.V.m. § 14 BNatSchG beurteilt werden.

Eingriffe in Natur und Landschaft sind gemäß § 14 Abs. 1 BNatSchG „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild einschließlich seiner Erholungsfunktion erheblich beeinträchtigen können.“ Ein naturschutzrechtlicher Eingriff liegt vor, wenn bei objektiver Betrachtung die Gestalt oder Nutzung des Grundstücks verändert wird und daraus in subjektiver Hinsicht eine erhebliche oder nachteilige Beeinträchtigung resultiert. Im Regelfall ist daher bei einer Neuversiegelung von Flächen und der Beseitigung von Vegetationsbeständen von einem Eingriff auszugehen.

Ein Ausgleich ist gemäß § 1a Abs.3 Satz 5 BauGB nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Für die Beurteilung dieses Sachverhaltes ist das bestehende Planungsrecht maßgebend (siehe II.3.6.1.c).

(b) Ermittlung des Eingriffstatbestandes

Der Bebauungsplan 1- 62 sieht eine großflächige Ausweisung von Misch-, Kern- und allgemeinen Wohngebieten vor. Im westlichen Randbereich ist zudem die Ausweisung eines Gewerbegebietes vorgesehen. Im Nordosten und Südwesten sind Grünflächen geplant, die sich zum Teil am Grünflächenbestand orientieren (Park am Nordhafenbecken), zum Teil aber auch bisher nicht als öffentliche Grünflächen genutzte Flächen umfassen. Für die geplanten Baugebiete sind hohe bauliche Dichten vorgesehen. Die vollständige Umstrukturierung des Plangebietes ist mit einer Neuversiegelung von Freiflächen im Geltungsbereich verbunden, die zum Verlust von Biotopflächen und zu Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes sowie des Landschaftsbildes einhergeht. Es ist daher von einem Eingriff auszugehen.

Die Planung sieht jedoch gleichzeitig eine differenzierte Freiraumstruktur mit öffentlichen Grünflächen, einem Uferweg und grüngerprägten Hofbereichen vor. Die Umstrukturierung des Gebietes ist ferner mit einer Aufwertung des Ortsbildes sowie einer Verbesserung der Freiraumstruktur und des Wegenetzes verbunden. Durch diese Maßnahmen wird der zu erwartende Eingriff gemindert.

Eine genaue Bilanzierung des Eingriffs erfolgt nach Konkretisierung der Planung im weiteren Bebauungsplanverfahren.

II.3.6.2 Kompensationsbedarf und Ausgleichsumfang

(a) Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 1a Abs. 3 BauGB

Wenn sich bei der Bilanzierung ergibt, dass mit dem Bebauungsplan ein erheblicher Eingriff verbunden ist, wird zu prüfen sein, inwieweit sich dieser vermeiden bzw. minimieren lässt. Soweit der mit dem Bebauungsplan ermöglichte Eingriff nicht bereits vor der planerischen

Entscheidung erfolgt bzw. zulässig war, besteht darüber hinaus eine Verpflichtung zur Durchführung von ausgleichenden Maßnahmen.

(b) Einschätzung des bestehenden Planungsrechtes

Die Einschätzung, welche baulichen Maßnahmen bereits ohne einen Bebauungsplan zulässig wären, erfolgt im Abschnitt I.3.4.12. Danach wäre im überwiegenden Teil des Plangebiets eine Bebauung gemäß § 34 BauGB zulässig. Unter Berücksichtigung der Bestandsituation könnten etwa 40 % der Fläche durch Gebäude überbaut werden. Einschließlich von Nebenanlagen, Stellplätzen und Zufahrten wäre ein Versiegelungsgrad von etwa 90 % zulässig. Für die bestandsgeprägten Grundstücke auf der westlichen Seite der Heidestraße, die gemäß Baunutzungsplan als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 eingestuft werden, würde eine GRZ von 0,5 gelten. Da die im Zusammenhang mit dem Baunutzungsplan geltende Bauordnung 58 hinsichtlich der Anrechnung der Flächen für Stellplätze, Zufahrten und Nebenanlagen auf die GRZ keine Regelungen trifft, wäre eine vollständige Versiegelung der Grundstücksflächen durch solche Anlagen zulässig. Für den Bereich des Hamburger Bahnhofs und das Sozialgericht wäre aufgrund der vorhandenen denkmalgeschützten Bebauung keine höhere bauliche Nutzung zulässig, als bereits vorhanden.

Eine detaillierte Einschätzung der Eingriffsdimension und des Ausgleichsbedarfs muss im weiteren Verfahren unter Berücksichtigung noch einzuholender Fachgutachten erfolgen. Die Art der Kompensation wird im weiteren Verfahren nach § 1a Abs. 3 BauGB über vertragliche Vereinbarungen nach § 11 BauGB oder durch andere vertragliche Vereinbarungen festgelegt.

(c) Ersatzpflanzungen gemäß Baumschutzverordnung

Die Überbauung bisher brachliegender Bereiche des Plangebietes wird auch Baumfällungen mit sich bringen. Diese Eingriffe in den Baumbestand sind nach den Vorschriften der Berliner Baumschutzverordnung unabhängig von den beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplanes im Rahmen der Baugenehmigungen auszugleichen.

II.3.6.3 Maßnahmen

Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich von Eingriffsfolgen werden folgende Maßnahmen empfohlen:

(a) Schutzgut Mensch:

- Beschränkung der zulässigen Heizsysteme auf solche mit niedrigen Emissionswerten
- Niedrigenergiebauweise
- Ausstattung von Wohnbauten mit mindestens einem straßenabgewandten Aufenthaltsraum
- Ausstattung von lärmgefährdeten Aufenthaltsräumen mit schallgedämmten Dauerlüftungseinrichtungen
- Verzicht auf oberirdische Garagen und Stellplätze
- Etablierung gebietsnaher Infrastruktureinrichtungen

(b) Schutzgut Tiere und Pflanzen:

- extensive Begrünung von Dachflächen mit geringer Neigung zur Schaffung potentieller Lebensräumen für Vögel und Kleinlebewesen
- Anbringung von künstlichen Fledermausquartieren an den neuen Gebäudekörpern
- Neupflanzungen bzw. geldwerter Ausgleich der Bäume nach Berliner Baumschutzverordnung im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren
- Schaffung von Lebensräumen für Kleinlebewesen (Stechimmen, Laufkäfer)

- Schutz oder Kompensation der nach § 26a NatSchGBIn geschützten Biotope

(c) Schutzgut Boden:

- Nutzung wasserdurchlässiger Bodenbeläge
- Vermeidung von Bodenverdichtungen in der Bauphase
- Lagerung des Bodenaushubs gemäß der Vorschriften der DIN 18915 (Bodenaushub)
- Reduzierung der Versiegelung durch Nebenanlagen auf ein Minimum

(d) Schutzgut Grundwasser:

- Begrünung geeigneter Dachflächen zur Speicherung eines Teils des Niederschlagswassers auf der Fläche
- Versickerung der Niederschläge auf Flächen mit Bodenanschluss

(e) Schutzgut Klima / Luft:

- Erhalt oder Etablierung von Vegetationsflächen, die abkühlend und Staub bindend wirken
- Beschränkung der Stellplätze und Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen
- Verwendung luft- und wasserdurchlässiger Wegebekanntnisse

(f) Schutzgut Landschaftsbild:

- Beschränkung von Dachaufbauten über der Gebäudeoberkante
- Erhalt wichtiger Sichtachsen
- Gewährleistung der Durchlässigkeit des Quartiers
- Begrünung von Blockinnerhöfen und Straßenräumen
- hochwertige Gestaltung von Blockinnerbereichen, Straßen- und Platzflächen

Welche der benannten Maßnahmen als Kompensationsmaßnahmen gemäß § 1a BauGB in der Eingriffsbilanzierung Berücksichtigung finden, wird im weiteren Bebauungsplanverfahren konkretisiert und geklärt.

II.3.6.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Grundsätzlich sind für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 auch andere Planungsmöglichkeiten geprüft worden. Die Prüfung erfolgte bereits im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens und in dem anschließend durchgeführten Verfahren zur Erarbeitung des Masterplans. Im Ergebnis wurden die anderweitigen Planungsmöglichkeiten jedoch ausgeschlossen, da sich die zum Masterplan führende Konzeption als der Planungsansatz herauskristallisiert hat, der am ehesten eine angemessene, städtebaulich sinnvolle und geordnete Entwicklung ermöglicht.

II.3.7 Zusätzliche Angaben

II.3.7.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

Die Umweltprüfung zum Bebauungsplan 1-62 umfasst folgende Bearbeitungsstufen:

- Zusammenstellung fachgesetzlicher Vorgaben und fachlicher Standards;
- Auswertung vorliegender Fachgutachten zum Plangebiet;
- Auswertung vorliegender Informationsquellen zur Umweltsituation, insbesondere des digitalen Umweltatlas Berlin;
- Bestandsaufnahme der Flächennutzung und der Biotope entsprechend der Beschreibung der Biotoptypen Berlins“, sowie des Baumbestandes; Bewertung der Bestandssituation;
- Erste überschlägige Ermittlung der Auswirkungen der Planung auf die Umweltsituation und der durch den Bebauungsplan ermöglichten Eingriffe.

Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen ergaben sich nicht. Die eingesetzten technischen Verfahren sind in den jeweiligen Fachgutachten erläutert.

II.3.7.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung

Ziel des gesetzlich vorgeschriebenen Monitoring ist es, die Prognose des Umweltberichts einer Kontrolle zu unterziehen. Im vorliegenden Fall kann dieser Anforderung dadurch Genüge getan werden, dass die Umsetzung der künftigen, noch nicht abschließend abgestimmten Festsetzungen zum Umweltschutz durch die zuständigen Behörden sichergestellt wird. Bei Sicherstellung der entsprechenden Maßnahmen ist mit signifikanten Abweichungen der Realentwicklung von der diesem Umweltbericht zugrunde liegenden Prognose des zukünftigen Umweltzustandes im Plangebiet nicht zu rechnen, so dass auf ein systematisches Monitoring verzichtet werden kann.

II.3.8 Zusammenfassung

Erfolgt später

II.3.9 Verwendete Fachgutachten / Karten

(a) Fachgutachten

- Verkehrsbedingte Immissionen (acouplan - Ingenieurbüro für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik 12/2007: Schalltechnische Untersuchung zum B-Plan Verfahren II-201d, Bericht Nr. B1150_2, Auftraggeber DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH Berlin)
- Verkehrsaufkommen (IVAS - Ingenieurbüro Für Verkehrsanlagen und –systeme Dresden und EIBS - Entwurfs- und Ingenieurbüro für Straßenwesen GmbH; „Entwicklungsmaßnahme B-Plan II-201d Humboldthafen, Verkehrstechnische Untersuchung“ 09/2008, Auftraggeber DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH Berlin)
- Windverhältnisse (Ingenieurbüro Lohmeyer, Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin-Parlaments- und Regierungsviertel“, Betrachtung der bodennahen Windverhältnisse zu den Bebauungsplanentwürfen II-201 da und II-201 db „Humboldthafen“ 08/2008, Auftraggeber DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH Berlin)
- Luftschadstoffe (Ingenieurbüro Lohmeyer, Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin-Parlaments- und Regierungsviertel“, Luftschadstoffgutachten zu den Bebauungsplanentwürfen II-201 da und II-201 db „Humboldthafen“ 08/2008, Auftraggeber DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH Berlin)
- Fledermäuse (Dipl. Biol. Tobias Teige, „Faunistisches Gutachten im Zuge des geplanten Bauvorhabens B-Plan 012.99 „Projekt Europacity“ in Bezug auf vorhandene Quartiere und Einschätzung als Jagdgebiet“ 11/2009, Auftraggeber Vivico Real Estate GmbH)
- Fledermäuse (C. Kallasch, „Vorkommen von Fledermäusen im Bereich des B-Planes II-201d Humboldthafen Berlin Mitte“ 10/2008; Auftraggeber DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH Berlin)
- Stechimmenfauna (Dr. Christoph Saure, Untersuchung der Stechimmenfauna im Projektbereich Europacity 11/2009, Auftraggeber Vivico Real Estate GmbH)
- Eidechsen (Dipl. Ing. Jens Scharon, Untersuchung des Vorkommens der streng geschützten Zauneidechse *Lacerta agilis* auf der Fläche des B-Plangebietes Europacity-Heidestraße in Berlin-Mitte 10/2009, Auftraggeber Vivico Real Estate GmbH)
- Baumkartierung (Dipl. Ing. Elke Betzner, Biotoptypenkartierung und Baumkartierung 06/2009; Auftraggeber Vivico Real Estate GmbH)

- Biotoptypenkartierung (Dipl. Ing. Elke Betzner, Biotoptypenkartierung und Baumkartierung 06/2009; Auftraggeber Vivico Real Estate GmbH)

(b) Grundlagen aus der Verwaltung

- Einschätzung der planungsrechtlichen Gebietsqualität nach § 34 BauGB (SenStadt Berlin, 10/2009)
- Biotoptypenliste Berlin (SenStadt IE 21, Stand Mai 2003: Biotoptypenliste Berlins, Erstellt durch Dr. H. Köstler und Büro Luftbild + Vegetation, Berlin)
- Altlasten (Altlastenauskunft, Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung)
- Denkmalliste Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Stand: 11.08.09, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/denkmalliste/downloads/denkmalliste_08_09.pdf)

(c) Kartengrundlagen des Umweltatlas von Berlin:

- Strategische Lärmkarte, Kartennr.: 07.05.14, Ausgabe 2008
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i705.htm>
- Langjährige Entwicklung der Luftqualität, Kartennr.: 03.12, Ausgabe 2002
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i312.htm>
- Verkehrsbedingte Luftbelastung, Kartennr.: 03.11, Ausgabe 2008, Bearbeitungsstand 2005
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ia311.htm>
- Bodenarten, Kartennr.: 01.06.1, Ausgabe 2006, Bearbeitungsstand 2001
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/din_106.htm
- Bodengesellschaften, Kartennr.: 01.01, Ausgabe 2005, Bearbeitungsstand 2001
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ia101.htm>
- Kriterien zur Bewertung der Bodenfunktion: Kartennr.: 01.11.01-01.11.10, Ausgabe 2009, Bearbeitungsstand 2005
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/kb111.htm>
- Leistungsfähigkeit der Böden, Kartennr.: 1.12.06, Ausgabe 2006
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ia112.htm>
- Grundwasserflurabstand, Kartennr.: 02.07, Ausgabe 2008, Bearbeitungsstand 2006
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ic207.htm>
- Grundwasserneubildung, Kartennr.: 02.17, Ausgabe 2007, Bearbeitungsstand 2005
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ia217.htm>
- Filter- und Puffervermögen von Böden, Kartennr. 01.12 Ausgabe 2006; Bearbeitungsstand 2005
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/da11203.htm>
- Verschmutzungsempfindlichkeit, Kartennr.: 02.05, Ausgabe 2004
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i216.htm>
- Langjährige Jahresniederschlagsverteilung, Kartennr.: 04.08, Ausgabe 1994, Bearbeitungsstand 2006
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i408.htm>
- Gesamtabfluss aus Niederschlägen, Kartennr.: 02.13.3, Ausgabe 2007, Bearbeitungsstand 2005
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ib213.htm>
- Verdunstung aus Niederschlägen, Kartennr.: 02.13.5, Ausgabe 2007, Bearbeitungsstand 2005
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/din_213.htm
- Klimamodell, Kartennr.: 04.11, Ausgabe 2004
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i411.htm>

(d) Geologischer Atlas von Berlin

- Grundwassergleichenkarte 2008
<http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>

II.4 Wesentlicher Planinhalt und Grundzüge der Planung

II.4.1 Wesentlicher Planinhalt

Der Bebauungsplan 1-62 trifft Festsetzungen im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB und bestimmt damit die planungsrechtlichen Vorgaben zur Umsetzung des Masterplans Heidestraße. Der überwiegende Teil der Baugebiete wird als Mischgebiet festgesetzt. Entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals ist ein zusammenhängendes allgemeines Wohngebiet vorgesehen. Im Norden und Süden des Plangebietes werden Kerngebiete, im Westen entlang der Bahn eingeschränkte Gewerbegebiete festgesetzt. Entlang der Invalidenstraße werden das Museum für Gegenwart als Sondergebiet und der Bereich des Sozialgerichts sowie des Landesinstituts für gerichtliche und soziale Medizin als Gemeinbedarfsfläche gesichert.

Die öffentlichen, überwiegend der Erschließung dienenden Flächen werden als Verkehrsflächen bzw. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Dazu gehört neben den vorgesehenen Straßen und Plätzen auch der Uferweg entlang des Kanals. Eine Festsetzung öffentlicher Grünflächen erfolgt für die teils vorhandene, teils neu herzustellende Grünfläche am Nordhafen und für eine kurze Grünverbindung entlang der Bahntrasse.

Die äußeren Abmessungen der Blöcke werden durch Baugrenzen festgelegt. Zum Maß der baulichen Nutzung gibt der Vorentwurf des Bebauungsplans zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zunächst nur die zulässige Anzahl der Vollgeschosse und die zulässige bauliche Dichte (GFZ) an. Zusätzliche Regelungen zum Maß der baulichen Nutzung (GRZ) werden im weiteren Verfahren bestimmt.

II.4.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans 1-62 werden aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelbar sein, wenn das laufende Änderungsverfahren Nr. 06/08 mit den zurzeit vorgesehenen Darstellungen abschlossen wird (s. Kap. I.3.4.2). Die folgenden Ausführungen nehmen insoweit bereits auf die künftig geänderten Darstellungen Bezug.

Die vorgesehenen Baugebiete (Allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, Kerngebiet und Gewerbegebiet) im nördlichen Teil des Plangebietes, sind im Regelfall aus der Darstellung einer gemischten Baufläche M 2 im Flächennutzungsplan entwickelbar, wenn im Gesamtgefüge der Charakter einer gemischten Baufläche erhalten bleibt, was hier der Fall ist. Die vorgesehenen Wohn- und Gewerbegebiete umfassen überdies jeweils weniger als 3 ha und liegen damit unterhalb der Darstellungsschwelle des Flächennutzungsplans. Die im Süden des Plangebietes vorgesehenen Baugebiete (Mischgebiet, Kerngebiet, sonstiges Sondergebiet) sind aus der hier im Flächennutzungsplan dargestellten gemischten Baufläche MI 1 im Regelfall entwickelbar. Dies gilt auch für die Gemeinbedarfsfläche, die kleiner als 3 ha ist.

Der Darstellung einer Grünverbindung entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals wird durch die Festsetzung einer besonderen Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Uferweg“ entsprochen, die ausreichend dimensioniert ist, um neben dem Weg selbst auch begleitende Grünbereiche aufzunehmen. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Grünverbindung im Zuge der Döberitzer Straße und ihrer östlichen Verlängerung zum Kanalufer wird im Bebauungsplan durch die Ausweisung einer Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ sowie der Festlegung von nicht überbaubaren Grundstücksflächen im Bereich des Kunst-Campus Rechnung getragen. Im weiteren Verfahren wird die öffentliche Nutzbarkeit dieser Verbindung über private Flächen durch ein Gehrecht oder auf andere Weise zu sichern sein.

Die Entwicklungsfähigkeit von Flächen für großflächige Einzelhandelsbetriebe – dazu zählen auch Kerngebiete – ist nach den „Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen“ zu prüfen. Danach ist „die Entwicklung von Baugebieten für großflächige Einzelhandelseinrichtungen innerhalb des S-Bahn-Rings (Innenstadt) zulässig, wenn die nähere Umgebung nicht wesentlich gestört wird und negative Auswirkungen auf die Zentrenstruktur nicht zu erwarten sind. Davon ist in der Regel bei Vorhaben mit weniger als 5.000 m² Brutto-Grundfläche auszugehen.“ (Ziff. 3.5.2). Dies wird im weiteren Verfahren zu prüfen und ggf. durch geeignete Festsetzungen sicherzustellen sein.

II.4.3 Grundzüge der Abwägung

Berlin befindet sich seit der Wende in einer immer noch anhaltenden Situation des Umbruchs, die mit einer Veränderung der Stadtstruktur einhergeht. Nördlich des Hauptbahnhofs soll ein Gebiet, das heute noch geprägt ist von aufgegebenen Bahnnutzungen und extensivem Gewerbe, wie es üblicherweise in Stadtrandlagen zu finden ist, zu einem hochwertigen innerstädtischen Quartier entwickelt werden. Dabei soll der erwartete Entwicklungsimpuls durch den Bau des Hauptbahnhofs und die Nähe zum Regierungsviertel und zu anderen zentralen Einrichtungen genutzt werden.

Mit der Entwicklung innerstädtischer ungenutzter und untergenutzter Flächen werden die strategischen Planungsziele des Flächennutzungsplans aufgenommen, die der Innenentwicklung und der Wiedernutzung von bereits für Siedlungszwecke in Anspruch genommenen Flächen Vorrang vor äußeren Erweiterungen der Stadt einräumen.

Eine der Innenstadtlage angemessene und für die weitere Umgebung charakteristische Dichteentwicklung liegt im Interesse des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB und entspricht dem im Flächennutzungsplan und im Stadtentwicklungsplan Verkehr festgelegten Ziel der Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten, dem hier mit kurzen Wegen für Fußgänger und Radfahrer und einer hervorragenden Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel in idealtypischer Weise Rechnung getragen werden kann.

Weiterhin wurden u.a. die folgenden Belange in die Abwägung über die Inhalte des Bebauungsplanes eingestellt:

- Die Belange der tertiären Wirtschaft und der Hauptstadtfunktion sowie der Sicherung eines angemessenen Arbeitsplatzangebotes in der Stadt,
- die Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung durch Errichtung neuer Wohnungen in einer voraussichtlich gut nachgefragten innerstädtischen Lage,
- die Sicherung vorhandener und die Ermöglichung zusätzlicher kultureller Einrichtungen und Angebote,
- die Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege, indem den Vorgaben des Landschaftsprogramms u.a. mit der Planung eines Uferweges, der Einbindung in das übergeordnete Grün- und Wegenetz sowie der Ausweisung zusätzlicher Freiflächen entsprochen wird.
- Hinsichtlich der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt stehen kleinräumigen Belastungseffekte den Vorteilen einer verdichteten Innenentwicklung gegenüber, die großräumig durch Begrenzung des Flächenverbrauchs zu weniger Belastungen führt.
- Nicht zuletzt sind die Belange des Verkehrs in der Abwägung zu berücksichtigen, die wesentlich durch die übergeordnete Verbindungsfunktion der das Neuordnungsgebiet querenden Bundesstraße B 96 bestimmt werden.

Diese Belange sind bereits in die Erarbeitung des Masterplans Heidestraße eingeflossen, der vom Bezirksamt Mitte und von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beschlossen

und somit als Ergebnis eines von der Gemeinde beschlossenen Entwicklungskonzeptes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB in der Abwägung zu berücksichtigen ist.

II.5 Abwägung und Begründung der einzelnen Festsetzungen

II.5.1 Art der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 1 Abs. 3 BauNVO die Art der baulichen Nutzung fest und unterscheidet dabei fünf Baugebiete (Allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, Kerngebiet, eingeschränktes Gewerbegebiet und sonstiges Sondergebiet). Weiterhin setzt der Bebauungsplan eine Fläche für den Gemeinbedarf fest. Mögliche ergänzende Festsetzungen zur Zulässigkeit/ ausnahmsweisen Zulässigkeit/ Unzulässigkeit bestimmter Nutzungen innerhalb der Baugebiete oder in bestimmten Teilen der Baugebiete gemäß § 1 Abs. 4-9 BauNVO sind im Vorentwurf zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung noch nicht enthalten, sondern werden im weiteren Verfahren abgestimmt.

II.5.1.1 Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO

Mit Ausnahme eines 50 m breiten Mischgebietsstreifens entlang der Heidestraße und des Bereichs um den Kornversuchsspeicher werden die Baufelder östlich dieser Straße und nördlich des Kunst-Campus als allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO festgesetzt. Damit wird der Vorgabe des Masterplans entsprochen, das Plangebiet zu einem gemischt genutzten Quartier zu entwickeln, in dem neben Arbeiten und Kultur auch das Wohnen eine herausgehobene Rolle spielte. Für eine Wohnnutzung bieten sich vor allem die Wasserlagen an, während entlang der Heidestraße und der Bahnflächen - schon aufgrund der Immissions-situation - nur ein geringerer, auf Teilbereiche beschränkter Wohnanteil städtebaulich vertretbar und wirtschaftlich umsetzbar ist. Mit der Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes wird eine überwiegende Wohnnutzung gewährleistet. Weitere nach § 4 BauNVO zulässige Nutzungen können zur Belebung des Gebietes beitragen und sollen deshalb nicht ausgeschlossen werden.

II.5.1.2 Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO

Ein 50 m breiter Streifen östlich der Heidestraße, die westlich an die Heidestraße angrenzenden Blöcke zwischen Döberitzer Straße und dem Knoten Heidestraße/ Nordhafenbrücke sowie der überwiegende Teil des Kunst-Campus hinter dem Hamburger Bahnhof werden als Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO festgesetzt. Auf den Grundstücken nördlich der Döberitzer Straße ist eine entsprechende Nutzungsmischung bereits realisiert und soll gesichert bzw. zur Bahntrasse hin ergänzt werden. Bei der Festsetzung des Mischgebietes wird davon ausgegangen, dass sich in den Gebäudeteilen, die unmittelbar an die Heidestraße angrenzen, eher gewerbliche Einrichtungen ansiedeln, die das Wohnen nicht wesentlich stören, während sich die dem Lärm abgewandten Seiten auch für eine Wohnnutzung eignen. Der Bebauungsplan trifft hierzu jedoch keine differenzierende Regelung, da auch an der Heidestraße zu den Blockinnenbereichen hin ausgerichtete Wohnformen städtebaulich vertretbar sind und nicht ausgeschlossen werden sollen. Einzelhandel ist im Mischgebiet zulässig, soweit es sich nicht um Einkaufszentren oder großflächige Einzelhandelshandelsbetriebe handelt, die sich nach Art, Lage oder Umfang auf die Zentrenstruktur oder die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können.

Im nordöstlichen Bereich werden der denkmalgeschützte Gebäudekomplex des Speichers und seine unmittelbare Umgebung ebenfalls als Mischgebiet festgesetzt. Mit den damit verbundenen Nutzungsoptionen soll der besonderen Bestandssituation entsprochen und die Umsetzung eines Bebauungs- und Nutzungskonzeptes ermöglicht werden, das sowohl wirtschaftliche als auch denkmalpflegerische Belange angemessen berücksichtigt.

Im Bereich des Hafenplatzes wird die Errichtung eines zweigeschossigen kleineren Gebäudes ermöglicht, z.B. für eine gastronomische Einrichtung. Das hier zulässige Nutzungsspektrum ist noch abzustimmen.

II.5.1.3 Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO

Dem Masterplan folgend werden der südliche Teil des Plangebietes beiderseits der Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und Döberitzer Straße, der in einem engeren Zusammenhang mit dem vorgesehenen Kerngebiet am künftigen Europaplatz zu sehen ist, und der Bereich südwestlich des Nordhafens bis zur Perleberger Straße als Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Hier sollen vor allem Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzungen, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungsgewerbes ermöglicht werden.

Art und Umfang der in den unterschiedlichen Teilen des Kerngebietes allgemein oder ausnahmsweise zulässigen Wohnnutzungen und Einzelhandelsnutzungen müssen nach Maßgabe der noch zu ermittelnden Immissionsbelastungen bzw. in Abstimmung mit dem Stadtentwicklungsplan Zentren und dem Zentrenkonzept des Bezirks noch festgelegt werden.

II.5.1.4 Eingeschränktes Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO

Längs der Bahntrasse wird ein 32 bis 40 m breites Baugebiet als eingeschränktes Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVO in Verbindung mit § 1 Abs. 5 BauNVO festgesetzt. Abweichend vom östlich anschließenden Mischgebiet soll hier wegen der Lage unmittelbar an der über Geländeneiveau ansteigenden Bahntrasse und der geringen Grundstückstiefe eine Wohnnutzung nicht ermöglicht werden. Die Zulässigkeit von Nutzungen soll sich nach § 8 BauNVO bestimmen, mit der Einschränkung, dass hier nur Gewerbebetriebe zulässig sein sollen, die das Wohnen nicht wesentlich stören (die genaue Formulierung der Einschränkung wird im weiteren Verfahren festgelegt). Als mögliche Nutzungen kommen somit vor allem Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, aber auch sonstige Gewerbebetriebe und Anlagen für sportliche Zwecke mit geringerem Störungsgrad in Frage. Einzelhandel ist nur insoweit zulässig, als es sich nicht um Einkaufszentren oder großflächige Einzelhandelshandelsbetriebe handelt, die sich nach Art, Lage oder Umfang auf die Zentrenstruktur oder die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht nur unwesentlich auswirken können.

II.5.1.5 Sonstiges Sondergebiet „Kunst und Kultur“ gemäß § 11 BauNVO

Der Bereich des ehemaligen Hamburger Bahnhofs soll als sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Kunst und Kultur“ festgesetzt werden. Hiermit wird die vorhandene Nutzung durch das Museum für Gegenwart planungsrechtlich gesichert; zugleich wird die Möglichkeit anderer kultureller Nutzungen eröffnet. Die Zulässigkeit sonstiger Nutzungen, z.B. auf die Hauptnutzung bezogener Einzelhandel und Gastronomie, wird durch eine zugeordnete textliche Festsetzung noch zu regeln sein.

II.5.1.6 Gemeinbedarfsfläche

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB für das städtische Grundstück mit dem Sozialgericht und dem Landesinstitut für gerichtliche und soziale Medizin eine Gemeinbedarfsfläche fest und sichert damit die derzeit ausgeübten, dem Gemeinbedarf dienenden Nutzungen. Die genaue Zweckbestimmung der Gemeinbedarfsfläche wird im weiteren Verfahren geklärt.

Die Festsetzung weiterer Gemeinbedarfsflächen ist zum gegenwärtigen Stand der Planung noch nicht vorgesehen. Aufgrund der mit dem Bebauungsplan ermöglichten Wohnungsbau-

vorhaben ist langfristig von rund 3.400 Einwohnern im Plangebiet auszugehen. Daraus ergibt sich nach den gängigen Richtwerten ein Bedarf an 204 Grundschulplätzen und 143 Kindertagesstättenplätzen. Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob, zu welchen Anteilen und unter welchen Voraussetzungen dieser Bedarf in einer der umliegenden bestehenden Einrichtungen abgedeckt werden kann bzw. inwieweit Flächen im Plangebiet dafür vorzuhalten sind. Als Voraussetzung kommt insbesondere die Herstellung der geplanten Verbindungen in die Nachbargebiete zur Gewährleistung kurzer und sicherer Schul- und Kindertagesstättenwege in Frage. Grundsätzlich sind Anlagen für soziale Zwecke auch in den vorgesehenen Baugebieten zulässig.

II.5.2 Maß der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 16 BauNVO das Maß der baulichen Nutzung fest. Zum gegenwärtigen Verfahrensstand zeigt der Vorentwurf des Bebauungsplans zunächst die zulässige Anzahl der Vollgeschosse (zur Verdeutlichung der geplanten Höhenentwicklung im Gebiet) und die zulässige Geschossflächenzahl (zur Verdeutlichung der angestrebten baulichen Dichte). Zur zulässigen Grundfläche bzw. Grundflächenzahl gemäß § 19 BauNVO trifft der Bebauungsplan-Entwurf zunächst noch keine Festlegungen.

II.5.2.1 Zahl der Vollgeschosse gemäß § 20 Abs. 1 BauNVO

In den meisten Teilen des Plangebietes soll sich die künftige Bauhöhe an der üblichen Berliner Traufhöhe orientieren. Entsprechend wird die zulässige Zahl der Vollgeschosse auf maximal sechs begrenzt. Hiervon ausgenommen sind die Kerngebiete und das eingeschränkte Gewerbegebiet, wo in der Regel zwar ebenfalls sechs bis sieben Vollgeschosse als Höchstmaß festgesetzt werden; an ausgewählten, im Wettbewerbsverfahren genauer geprüften und im Masterplan festgelegten Punkten sollen jedoch auch Hochhäuser mit zehn bis siebzehn Vollgeschossen ermöglicht werden. Im Vorentwurf des Bebauungsplans wird auf diese punktuellen Überschreitungen zunächst durch eine in Klammern gesetzte Angabe der zulässigen Geschosshöhe hingewiesen. Der Umfang dieser Überschreitungen wird im weiteren Verfahren noch genauer festzulegen sein.

II.5.2.2 Geschossflächenzahl gemäß § 20 Abs. 2 BauNVO

Der Bebauungsplan sieht für das Plangebiet unterschiedliche aus dem Masterplan und dem städtebaulichen Konzept entwickelte bauliche Dichtemaße vor und definiert diese durch die Geschossflächenzahl (GFZ) gemäß § 20 Abs. 2 BauNVO. Im Wesentlichen werden vier verschiedene Bereiche mit jeweils gleicher GFZ unterschieden.

Für das nördliche Kerngebiet an der Perleberger Brücke und das eingeschränkte Gewerbegebiet wird eine GFZ von 4,0 ausgewiesen. Mit dieser hohen Dichte soll längs der Bahn eine weitgehend geschlossene abschirmende Bebauung mit einigen 10- bis 17-geschossigen Hochpunkten ermöglicht werden. Die übrigen Kerngebiete und die Mischgebiete beiderseits der Heidestraße, mit Ausnahme des nördlichen Kunst-Campus, erhalten eine GFZ von 3,3. Dieses Maß ermöglicht eine geschlossene, überwiegend sechsgeschossige Blockrandbebauung, die sich an der innenstadtüblichen Bauweise orientiert.

Für die Wohngebiete und den nördlichen Teil des Kunst-Campus ist eine GFZ von 2,4 vorgesehen. Auch dieses Maß ermöglicht eine überwiegend sechsgeschossige Blockrandbebauung, berücksichtigt jedoch die städtebauliche Vorgabe, wonach in Teilen der Wohnblöcke eine geringere Geschosshöhe und eine Öffnung der Blockrandbebauung entstehen sollen, um angemessene Besonnungs- und Belüftungsverhältnisse sicherzustellen und die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu erfüllen. Für die beiden schmalen Baugebiete un-

mittelbar am Schifffahrtskanal sind wegen der geringeren verfügbaren Fläche etwas höhere Baudichten vorgesehen. Aufgrund der umliegenden Freiflächen kann hier jedoch von ausreichenden Besonnungs- und Belüftungsverhältnissen ausgegangen werden.

Für die bestandsgeprägten Flächen des Sondergebiets „Kunst und Kultur“ und der Gemeinbedarfsfläche, die überwiegend dem Denkmalschutz unterliegen und für die keine wesentlichen baulichen Veränderungen ermöglicht werden sollen, wird die Festsetzung von Nutzungsmaßen für nicht erforderlich erachtet.

Baugebiet	Fläche / m ²	GFZ	GF / m ²
Allgemeines Wohngebiet (WA)	29.760	2,4 (3,0)	72.220
Mischgebiet (MI)	95.260	3,3 (2,4)	294.540
eingeschr. Gewerbegebiet (GEe)	11.760	4,0	47.040
Kerngebiet (MK)	51.420	3,3 / 4,0	182.580
Sondergebiet Kunst und Kultur	17.490	-	20.000
Gemeinbedarfsfläche	4.900	-	10.560
insgesamt	210.590	2,98¹⁾	626.940

¹⁾ durchschnittliche GFZ

Die Umsetzung der städtebaulichen Ziele des beschlossenen Masterplans in verbindliches Baurecht erfordert innerhalb des Plangebietes eine erhebliche Überschreitung der in § 17 BauNVO festgelegten Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Das besondere städtebauliche Erfordernis dafür wird im weiteren Verfahren nachzuweisen sein. Des Weiteren werden die Festsetzungen des Bebauungsplans auf der Grundlage von Qualifizierungsverfahren weiter zu differenzieren und teilbereichsbezogen ein Nachweis zur Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, u.a. auf der Grundlage von Besonnungs- bzw. Schattendiagrammen zu führen sein.

II.5.3 Überbaubare Grundstücksflächen und Bauweise

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB die überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen fest.

Die Baugebiete werden überwiegend als überbaubare Grundstücksflächen festgesetzt. Ausgenommen davon sind die platzartigen Vorflächen in den Kerngebieten an der Perleberger Straße und südlich der Döberitzer Straße, der innere Platzbereich und die Durchgänge in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung auf dem Kunst-Campus, sowie eine dreiecksförmige platzartige Vorzone und zwei Durchgänge im Mischgebiet westlich der Heidestraße, die von Bebauung freigehalten werden sollen, um eine Vernetzung von internen bzw. übergeordneten Wegeverbindungen zu ermöglichen. Bei der Festlegung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen lehnt sich der Bebauungsplan eng an die Vorgaben des Masterplans an, der hier von einer auch öffentlichen Nutzbarkeit ausgeht. Wie diese gesichert und zugleich eine Privatnützigkeit der Flächen, z.B. durch Unterbaubarkeit mit Tiefgaragen, gewährleistet werden kann, ist im weiteren Verfahren festzulegen. Im Übrigen wird die Lage von gebäudebezogenen Freiflächen, z.B. eine Freihaltung von Blockinnenbereichen, im Vorentwurf des Bebauungsplans nicht geregelt, da die Flexibilität für unterschiedliche Bebauungsformen erhalten bleiben soll und dieses Planungsziel im weiteren Verfahren auch durch die Festsetzung einer entsprechenden Grundfläche oder Grundflächenzahl erreicht werden kann.

In den Teilen des allgemeinen Wohngebiets, die an Grünflächen, an den Uferweg oder an den südlichen Fußgängerbereich grenzen, wird ein 6 m breiter Grundstücksstreifen als nicht überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt. Diese Flächen sollen als Vorgarten- oder Hausgartenbereiche der Wohnnutzung zugeordnet werden und eine Distanz- und Pufferzone zu den öffentlichen Flächen schaffen. Im weiteren Verfahren wird zu prüfen sein, ob im Bebauungsplan gestalterische Regelungen für diese Flächen zu treffen sind.

Die denkmalgeschützten Gebäude des Hamburger Bahnhofs und der Justizeinrichtungen werden durch eine enge Baukörperfestsetzung in ihrem Bestand gesichert. Eine Ausnahme ist an der nordwestlichen Seite des Hamburger Bahnhofs vorgesehen, da hier eine bauliche Ergänzung etwa im historischen Umfang symmetrisch zu dem in den 90er Jahren angefügten Ostflügel ermöglicht werden soll.

Im weiteren Verfahren ist zu prüfen, ob in Teilen des Plangebietes die Festsetzung einer Bauweise gemäß § 22 BauNVO erforderlich ist.

II.5.4 Verkehrsflächen und Wegerechte

II.5.4.1 Straßenverkehrsflächen

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung fest. Damit werden die für die Verkehrserschließung und die öffentliche Durchwegung erforderlichen Flächen gesichert. Die Festsetzungen folgen dem städtebaulichen Konzept des Masterplans und unterscheiden zwischen Verkehrsflächen, die allen Verkehrsarten gleichrangig zur Verfügung stehen sollen und solchen, die in erster Linie durch Fußgänger und Radfahrer, ggf. auch für einen begrenzten Anliegerverkehr genutzt werden sollen.

(a) Straßenverkehrsflächen

Die zukünftig zu verbreiternde Verkehrsfläche der Heidestraße ist nicht Teil des Plangebietes, sondern Gegenstand des parallel durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aufgestellten Bebauungsplans 1-63. Die neuen Baufelder östlich dieser Hauptachse werden durch zwei neu anzulegende Straßenschleifen erschlossen, die westlichen Baufelder durch drei im rückwärtigen Bereich miteinander verbundene Stichstraßen. Diese Erschließungsstraßen werden überwiegend in einer Breite von 19 m als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Damit sollen eine 5,5 m breite Fahrbahn sowie beidseitige Parkstreifen mit eingestellten Bäumen und großzügig bemessenen Gehwegen ermöglicht werden. Lediglich im nordwestlichen Teil des Plangebietes wird die Breite der Straßenverkehrsfläche auf 20 m festgesetzt, da hier eine Busvorfahrt zum südlichen Eingang des langfristig vorgesehenen S-Bahnhofs Perleberger Straße ermöglicht werden soll, die wiederum eine Fahrbahnbreite von 6,5 m benötigt. Die beschriebene Aufteilung der Straßenräume ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

(b) Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Der Bebauungsplan setzt weiterhin Verkehrsflächen mit den besonderen Zweckbestimmungen „Stadtplatz“, „Fußgängerbereich“, „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ sowie „Uferweg“ fest.

Die Zweckbestimmung „Stadtplatz“ wird den vorgesehenen größeren Platzflächen gegenüber dem Nordhafen (Nordhafenplatz) und auf der östlichen Seite im mittleren Abschnitt der Heidestraße (Hafenplatz) zugeordnet. Sie soll u.a. den vorrangigen Aufenthaltscharakter dieser Flächen verdeutlichen und schließt auch eine grüneprägte Gestaltung, wie sie insbe-

sondere für den Nordhafenplatz vorgesehen ist, nicht aus. Eine Erschließung der Randbebauung über die Platzfläche soll möglich sein.

Die Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ wird für die Verbindung nördlich des Kunst-Campus von der Heidestraße zum Kanalufer mit der dort geplanten Brücke sowie für eine etwa 2.500 m² große Flächen am Westrand des Plangebietes gewählt. Die letztgenannte Fläche soll in erster Linie als Zugangsbereich für die geplante Brücke über die Bahnanlagen dienen und die dazu notwendige Rampenanlage aufnehmen. Die besonderen Verkehrsflächen mit der Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ sollen vor allem der Fortbewegung von Fußgängern in einem von Belastungen des Kfz-Verkehrs freien Umfeld dienen; ggf. ist auch der Kfz-Verkehr durch Anlieger zu ermöglichen.

Die Döberitzer Straße, die künftig neben erhöhten Erschließungsaufgaben vor allem eine wichtige Funktion als Teil des Döberitzer Grünzuges übernehmen soll, wird als besondere Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung Fußgänger- und Radfahrerbereich festgesetzt. Fragen der Gestaltung und der konfliktfreien Abwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten, einschließlich des notwendigen Anlieger- und Rettungsverkehrs, müssen im weiteren Verfahren vertieft bearbeitet werden.

Ein im Mindestmaß 6 m breiter Uferstreifen entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals erhält die Zweckbestimmung „Uferweg“. Damit wird das Planungsziel verdeutlicht, hier eine durchlaufende Fuß- und Radwegeverbindung herzustellen. Lediglich am Hamburger Bahnhof muss der Uferweg auch begrenzte Erschließungsaufgaben wahrnehmen. Die Festsetzung als Verkehrsfläche schließt eine Begrünung derjenigen Teilflächen, die nicht für den Weg selbst oder für die Anrampungen zu den geplanten Brücken über den Kanal benötigt werden, nicht aus. Die Lage, die Gestaltung und der genaue Flächenbedarf dieser Rampen muss im weiteren Verfahren noch entwurflich geklärt werden; daraus können sich Änderungen der Abgrenzung der Verkehrsfläche ergeben. Zur Gestaltung des Uferweges ist ein Wettbewerbsverfahren vorgesehen.

Im Bereich des denkmalgeschützten früheren Kornspeichers verengt sich der Uferstreifen soweit, dass zur Realisierung des Uferweges Teilflächen im Böschungsbereich des Kanals, die im Eigentum des Bundes liegen, in Anspruch genommen werden müssen. Auch in anderen Teilabschnitten überplant der Bebauungsplan mit der Festsetzung des Uferweges solche Randbereiche des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals, um eine einheitliche Gestaltung und rechtliche Zuordnung der Gesamtfläche zwischen den Baufeldern und der Uferbefestigung zu gewährleisten. Die Inanspruchnahme solcher Bereiche für einen Uferweg ist nach Aussage der zuständigen Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSA) grundsätzlich möglich, sofern der Schiffsverkehr nicht beeinträchtigt wird. Eine diesbezügliche Klärung soll auf der Grundlage einer Nachvermessung der Grundstücksgrenzen und der Uferbefestigungen im Rahmen der Behördenbeteiligung mit der WSA erfolgen.

II.5.4.2 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB Flächen fest, die mit einem Geh-, Fahr- oder Leitungsrecht zugunsten der Allgemeinheit oder eines beschränkten Personenkreises zu belasten sind und bereitet so die grundbuchliche Sicherung dieser Rechte vor.

Im Vorentwurf werden zunächst fünf Flächen entsprechend ausgewiesen. Von besonderer Bedeutung ist die im Masterplan vorgesehene Querverbindung in Ost-West-Richtung, in Höhe des Hafenplatzes, über die eine Verknüpfung zwischen der westlichen Brücke über das Bahngelände zur Brücke über den Schifffahrtskanal geschaffen werden soll. Des Weiteren werden im nördlichen Kerngebiet zwei entsprechende Flächen ausgewiesen, die den Fuß-

gängerzugang zum langfristig geplanten S-Bahnhof Perleberger Straße gewährleisten sollen. Am westlichen Rand des Mischgebiets nördlich der Döberitzer Straße (Hamburger Höfe) soll eine 7,5 m breite Fläche mit einem öffentlichen Gehrecht belastet werden, um hier eine fußläufige Verbindung zwischen dem Döberitzer Grünzug und dem Fußgängerbereich östlich der geplanten Bahnüberbrückung zu sichern. Eine weitere Fläche, die mit entsprechenden Rechten belastet werden soll, liegt östlich und nördlich der Gemeinbedarfsfläche. Sie dient bereits heute überwiegend der Erschließung und muss auch künftig eine Funktion als Eingangs- und Zufahrtsbereich für den Kunst-Campus erfüllen. Darüber hinaus werden über diese Fläche auch Zugangsmöglichkeiten zu den Justizgebäuden zu sichern sein.

Für die im Masterplan enthaltenen öffentlichen Durchwegungen durch verschiedene Baugebiete, die der Realisierung übergeordneter und örtlicher Wegebeziehungen dienen, sowie für die Freifläche im Zentrum des Kunst-Campus und die Vorflächen der Bebauung in dem Kerngebiet südlich der Döberitzer Straße ist im weiteren Verfahren zu klären, ob, in welchem Umfang und mit welchen Festsetzungen hier die öffentliche Zugänglichkeit gewährleistet werden soll.

II.5.5 Öffentliche Grünflächen

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB drei Grünflächen mit der Zweckbestimmung öffentliche Parkanlage fest. In zwei Bereichen wird die Zweckbestimmung öffentliche Parkanlage um die Zweckbestimmung „Kinderspielplatz“ ergänzt. Die Gesamtfläche der festgesetzten Grünflächen beträgt rund 18.500 m². Die entsprechenden Flächen befinden sich am Nordhafen beiderseits der Nordhafenbrücke und im südwestlichen Randbereich des Plangebietes.

Die schmale öffentliche Grünfläche nördlich der Nordhafenbrücke (Flurstück 111/4) war ursprünglich Teil des Nordhafens und befindet sich zum größeren Teil noch im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Bundeswasserstraßenverwaltung). Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat mit Schreiben vom 20. April 2010 mitgeteilt, dass diese Fläche, die zurzeit bereits als öffentliche Grünfläche genutzt wird, entbehrlich ist. Vor einer den Bestand sichernden Festsetzung durch den Bebauungsplan ist jedoch eine Entwidmung erforderlich.

Mit der Grünflächenfestsetzung südlich der Nordhafenbrücke soll ein Grünflächenangebot für die neuen Baugebiete, einschließlich eines Kinderspielplatzes geschaffen und eine Verbesserung der wohnungsnahen Erholungssituation sowie für Naturhaushalt und Landschaftsbild erreicht werden. Die Festsetzung bezieht sich auf Flächen, die teils noch gewerblich genutzt sind bzw. brach liegen, teils durch Rückbau des Straßenknotens Heidestraße/ Nordhafenbrücke sowie eines planfestgestellten Regenrückhaltebeckens der Bahn frei gemacht werden sollen. Die Inanspruchnahme der Straßenverkehrsfläche steht in Übereinstimmung mit dem Planungsziel, den Straßenknoten auf ein stadtverträgliches Maß zurückzubauen und entspricht den vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans 1-63, der die planungsrechtlichen Grundlagen für den Umbau der Heidestraße schaffen soll. Das Regenrückhaltebecken soll aufgegeben werden. Für die künftigen Bahnflächen soll ein neues Regenrückhaltebecken außerhalb des Plangebiets hergestellt werden. Für die Entwässerung des ehemaligen Containerbahnhofsgeländes sind die künftigen Entsorgungsmöglichkeiten im weiteren Verfahren noch näher zu prüfen.

Die schmale Grünfläche am südwestlichen Rand des Plangebietes steht in Verbindung mit den Grünflächen in westlicher Verlängerung der Döberitzer Straße und soll deren Erreichbarkeit aus Richtung Norden verbessern. Ob die im Masterplan vorgesehene Einordnung

eines Kinderspielplatzes unter Berücksichtigung einer veränderten Westgrenze des Plangebietes und der Erschließung des anliegenden Baugebietes noch sinnvoll ist, bleibt zu prüfen.

Für weitere Ausführungen zu den Grünflächenfestsetzungen wird auf den Umweltbericht verwiesen.

Bei einem Einwohnerzuwachs um 3.400 Personen ergibt sich nach dem gängigen quantitativen Richtwert für wohnungsnahen Grünflächen (6 m² je Einwohner) ein Zusatzbedarf von 20.400 m². Dieser Bedarf kann zum größten Teil durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Grünflächen abgedeckt werden. Zur Bedarfsdeckung können weiterhin Teilflächen der Stadtplätze und des Uferweges herangezogen werden, die im Bebauungsplanentwurf als besondere Verkehrsflächen festgesetzt sind, nach ihrer Gestaltung und ihren Nutzungsmöglichkeiten jedoch den Charakter öffentlich nutzbarer Freiflächen erhalten sollen. Der Bedarf an siedlungsnahen Grünflächen muss durch Anlagen außerhalb des Plangebietes abgedeckt werden.

Zur Deckung des künftigen Kinderspielplatzbedarfs innerhalb des Plangebiets sind rund 5.100 m² Kinderspielplatzfläche (1,5 m² Bruttofläche je Einwohner) erforderlich. Die Zweckbestimmung der ausgewiesenen Grünflächen wird deshalb als „Öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplatz“ angegeben. Damit wird die Anlage von Spielplätzen in der erforderlichen Größenordnung innerhalb der Grünflächen grundsätzlich ermöglicht. Bezüglich der genauen Lage und Größe der künftigen Kinderspielplätze innerhalb der öffentlichen Grünflächen trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen.

II.5.6 Wasserflächen

Der Bebauungsplan setzt gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB im mittleren Bereich des Plangebietes zwischen Heidestraße und Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal entsprechend dem Masterplan eine etwa 37 m x 95 m große Wasserfläche mit der Zweckbestimmung „Hafen“ fest, die in den hier vorgesehenen Stadtplatz eingebunden ist. Durch dieses Wasserbecken soll das Wohnquartier eine besondere Qualität erhalten. Eine Machbarkeitsstudie soll u.a. Auskunft darüber geben, welche Funktionen das Hafenbecken aufnehmen kann und wie in planungsrechtlicher Hinsicht damit umzugehen ist. Klärungsbedürftig ist auch Gestaltung der Ufer und die Breite, Lage und Gestaltung der Anbindung des Beckens an die Wasserstraße unter Berücksichtigung der Rampenanlage für die hier geplante Brückenverbindung zum Ostufer des Kanals.

II.5.7 Festsetzungen zum Immissionsschutz

II.5.7.1 Lärmschutz

Durch den Verkehr auf der Heidestraße, der Perleberger und der Invalidenstraße sowie durch den Schiffsverkehr am östlichen Rand und den Bahnbetrieb am westlichen Rand des Plangebietes sind auch zukünftig Lärmbelastungen zu erwarten (siehe II. 3.3.1). Da aktive Schallschutzmaßnahmen innerhalb der Straßenverkehrsflächen und im Bereich der Wasserstraße weder räumlich noch gestalterisch unterzubringen sind, wird der Bebauungsplan voraussichtlich passive Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Regelungen zur Grundrissgestaltung festsetzen müssen. Die Ausformulierung der entsprechenden Regelungen erfolgt im weiteren Verfahren. Während die zu berücksichtigenden Lärmwerte dem noch ausstehenden Lärmgutachten zu entnehmen sein werden, sind die Anforderungen an die einzuhaltenden Lärmwerte in der DIN 4109 festgelegt. Wie mit den bereits vorhandenen, bahnbedingten Immissi-

onen und den künftigen, durch die geplante S 21 verursachten Immissionen umzugehen ist, muss ebenfalls im weiteren Verfahren geklärt werden.

II.5.7.2 Schutz vor Luftschadstoffen

Das Plangebiet liegt in dem im Flächennutzungsplan dargestellten Vorranggebiet für Luftreinhaltung. Entsprechend ist davon auszugehen, dass im weiteren Verfahren auch Festsetzungen auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB getroffen werden. In Frage kommt hier vor allem die Festsetzung zur zulässigen Verwendung von Erdgas und Heizöl EL als Brennstoffe. Darüber hinaus wird ein Gutachten zu den verkehrsbedingten Emissionen beauftragt, auf dessen Grundlage ggf. weitere Festsetzungen zu prüfen sind.

II.5.8 Grünfestsetzungen

Der Bebauungsplan soll - ausgehend von den in Kapitel II.2 aufgeführten Planungszielen und den im Masterplan vereinbarten Nutzungsmaßen - in weiten Teilen des Plangebietes eine Bebauungsdichte ermöglichen, die die in § 17 BauNVO festgelegten Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung insgesamt erheblich überschreitet. Das besondere städtebauliche Erfordernis dafür wird im Einzelnen zu begründen sein, und es werden ausgleichende Maßnahmen erforderlich werden, die sicherstellen, dass die Überschreitungen nicht zu einer Beeinträchtigung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse führen und dass nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Der Bebauungsplan wird daher aller Voraussicht nach Pflanzbindungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 enthalten müssen. Auch aus städtebaulichen Gründen und zur Minderung, ggf. auch zum Ausgleich von bebauungsplanbedingten erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft können solche Festsetzungen erforderlich werden. Sie sind auf der Grundlage der Aussagen des Umweltberichts im weiteren Verfahren noch zu erarbeiten.

II.5.9 Gestaltungsregelungen

Ob zur Sicherstellung der angestrebten städtebaulichen und architektonischen Qualitäten der neuen Baugebiete Gestaltungsregelungen auf Grundlage von § 12 des Ausführungsgesetzes zum Baugesetzbuch (AGBauGB) erforderlich werden, wird ebenfalls im weiteren Verfahren geprüft.

II.5.10 Außerkrafttreten bestehender Rechtsvorschriften

Durch textliche Festsetzung soll geregelt werden, dass alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der im § 9 Absatz 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, im Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgehoben werden. Dies gilt im vorliegenden Fall für die Regelungen des übergeleiteten Baunutzungsplans und der ebenfalls übergeleiteten Straßen- und Baufluchtlinien im Bereich der Invalidenstraße, der Heidestraße und der Döberitzer Straße.

II.6 Nachrichtliche Übernahmen

Die in das Verzeichnis der Denkmale in Berlin eingetragenen Garten- und Baudenkmale an der Invalidenstraße und am nördlichen Abschnitt des Schiffahrtskanals (siehe I.3.4.8) sind nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

II.7 Hinweise

In die Planzeichnung wird im weiteren Verfahren ein Hinweis zu den planfestgestellten Flächen im Bereich der Döberitzer Straße aufgenommen, die temporär für Baustelleneinrichtungen genutzt werden sollen. Für diese Flächen gilt, dass sie erst nach Fertigstellung der Baumaßnahme S 21 entsprechend der zulässigen Nutzungen nach Bebauungsplan hergestellt werden können.

Es wird darauf hingewiesen, dass südlich der Döberitzer Straße Flächen (Flurstück 209 und 260 aus der Flur 43) von einem noch nicht festgesetzten 25 m breiten Sicherheitsstreifen entlang des künftigen S-Bahntunnels betroffen sind. Innerhalb dieses Streifens können bauliche Anlagen nur mit der Zustimmung der Deutschen Bahn AG errichtet werden. Dies ist Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens.

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass im unmittelbaren Umfeld der Bahnanlagen ein erhöhter Abstimmungsbedarf besteht.

III. Auswirkungen des Bebauungsplans

(Nicht Gegenstand der Begründung zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung)

IV. Verfahren

(a) Aufstellungsbeschluss

Das Bezirksamt Mitte hat am 18. August 2009 für das Plangebiet die Aufstellung eines Bebauungsplans mit der Bezeichnung 1-62 beschlossen. Der Beschluss ist im Amtsblatt für Berlin (Nr. 41) vom 4. September 2009 auf Seite 2192 bekannt gemacht worden.

(b) Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden mit Schreiben vom 26.3.2010 von der Planung unterrichtet und zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert.

V. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585)

Gesetz über die Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S.578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. November 2005 (GVBl. S.692)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S.132), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466).

Aufgestellt:
Berlin, den2010

Bezirksamt Mitte
Abteilung Stadtentwicklung
Amt für Planen und Genehmigen
Fachbereich Stadtplanung

.....
Kristina Laduch
Fachbereichsleiterin Stadtplanung

Anhang

Abkürzungen

Abs.	Absatz
Abschn.	Abschnitt
Abt.	Abteilung
AGBauGB	Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BauOBln	Bauordnung für Berlin
BEP	Bereichsentwicklungsplanung
BezVG	Bezirksverwaltungsgesetz
BGBl.	Bundesgesetzblatt
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 11.9.2002
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
dB(A)	Dezibel (A - Kurve)
FNP	Flächennutzungsplan
GF	Geschossfläche
GFZ	Geschossflächenzahl
GR	Grundfläche
GRZ	Grundflächenzahl
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
LaPro	Landschaftsprogramm
Lkw	Lastkraftwagen
MI	Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO
MK	Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO
NatSchGBln	Berliner Naturschutzgesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PlanzV	Planzeichenverordnung
SO	Sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO
WA	Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO