

Verordnung
über die Festsetzung des Bebauungsplans I-52a
im Bezirk Mitte von Berlin, Ortsteil Mitte

Vom 11. April 2006

Auf Grund des § 10 Abs. 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 21 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1824), in Verbindung mit § 6 Abs. 5 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. November 2005 (GVBl. S. 692), wird verordnet:

§ 1

Der Bebauungsplan I-52a vom 19. November 1999 für das Gelände zwischen Gartenstraße, Invalidenstraße, Am Nordbahnhof, Zinnowitzer Straße, der westlichen Begrenzung des ehemaligen Nordbahnhofes sowie der Nord-Süd S-Bahn im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte, mit Deckblatt vom 7. März 2005 (zuletzt geändert am 5. Januar 2006) wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplans kann beim Bezirksamt Mitte von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Vermessungsamt, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplans können beim Bezirksamt Mitte von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Fachbereich Stadtplanung und Fachbereich Bau- und Wohnungsaufsicht, während der Dienststunden kostenfrei eingesehen werden.

§ 3

Auf die Vorschriften über

1. die Geltendmachung und die Herbeiführung der Fälligkeit etwaiger Entschädigungsansprüche (§ 44 Abs. 3 Satz 1 und 2 des Baugesetzbuchs) und
 2. das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen bei nicht fristgemäßer Geltendmachung (§ 44 Abs. 4 des Baugesetzbuchs)
- wird hingewiesen.

§ 4

(1) Wer die Rechtswirksamkeit dieser Verordnung überprüfen lassen will, muss

1. eine beachtliche Verletzung der Verfahrens- oder Formvorschriften, die in § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 des Baugesetzbuchs bezeichnet sind,
2. eine nach § 214 Abs. 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans,
3. nach § 214 Abs. 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs,
4. eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften, die im Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs enthalten sind,

innerhalb von zwei Jahren seit der Verkündung dieser Verordnung gegenüber dem Bezirksamt Mitte von Berlin schriftlich geltend machen. Der Sachverhalt, der die Verletzung begründen soll, ist darzulegen. Nach Ablauf der in Satz 1 genannten Frist werden die in Nummer 1 bis 4 genannten Mängel gemäß § 215 Abs. 1 des Baugesetzbuchs und gemäß § 32 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs unbeachtlich.

(2) Die Beschränkung des Absatzes 1 gilt nicht, wenn die für die Verkündung dieser Verordnung geltenden Vorschriften verletzt worden sind.

§ 5

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

Berlin, den 11. April 2006

Bezirksamt Mitte von Berlin

Zeller
Bezirksbürgermeister

Dubrau
Bezirksstadträtin

Bebauungsplan I-52 a

- Nordbahnhof -

für das Gelände zwischen

Gartenstraße, Invalidenstraße, Am Nordbahnhof,
Zinnowitzer Straße, der westlichen Begrenzung des
ehemaligen Nordbahnhofes sowie der Nord-Süd S-Bahn
im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

Bezirksamt Mitte von Berlin
Fachbereich Stadtplanung

Inhalt

I. PLANUNGSGEGENSTAND	1
1. Veranlassung und Erforderlichkeit	1
2. Plangebiet	1
2.1 Geltungsbereich	1
2.2 Stadt- und landschaftsräumliche Einbindung	2
2.3 Bebauung und Nutzung	2
2.4 Natur und Landschaft	3
2.5 Soziale und technische Infrastruktur	6
2.6 Verkehrliche Erschließung	7
2.7 Altlasten	8
2.8 Eigentumsverhältnisse, Mieter und Pächter	9
3. Planerische Ausgangssituation	10
3.1 Darstellungen der Flächennutzungsplanung	10
3.2 Darstellungen des Landschaftsprogramms (LAPro Berlin 1994)	10
3.4 Bereichsentwicklungsplanung	10
3.5 Rahmenplan (Wettbewerbsüberarbeitung)	10
3.6 Denkmalschutz	11
II. PLANINHALT	11
4. Entwicklung der Planungsüberlegungen	11
5. Ziele der Planung	12
6. Wesentlicher Planinhalt, Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen	14
6.1 Baugebiete	14
6.1.1 Kerngebiet MK	14
6.1.2 Mischgebiet MI	19
6.2 Grün- und Freiflächen	21
6.3 Bahnflächen	23
6.4 Straßenverkehrsflächen	24
6.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	26
6.6 Immissionsschutzfestsetzungen	26
6.7 Höhenlage der Grundstücke zum Stadtplatz, Einfriedungen	27
6.8 Nachrichtliche Übernahmen	27
7. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	27
III. AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS	28
8.1 Auswirkung auf die Bevölkerungsentwicklung und die Versorgung mit Wohnfolgeeinrichtungen	28
8.2 Auswirkungen auf die Umwelt	28
8.2.1 Eingriff in Natur und Landschaft	28
8.2.2 Begrünung auf den Baugrundstücken, Vermeidung und Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft	30
8.2.3 Umweltverträglichkeitsprüfung	31
8.3 Verkehrliche Auswirkungen	32
8.4 Bodenordnende Maßnahmen	32
8.5 Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung	33
IV. VERFAHREN	34
9.1 Aufstellungsbeschluss	34
9.2 Frühzeitige Bürgerbeteiligung	34
9.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	34

9.4	Beschluss zum Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	34
9.5	Beschluss zur Teilung des Bebauungsplans und zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	34
9.6	Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	35
9.7	Beschluss zum Ergebnis der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	35
9.8	Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB und Änderung des Geltungsbereiches	35
9.9	Beschluss zum Ergebnis der erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB	36
9.10	Beschluss zur zweiten erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB	36
9.11	Beschluss zum Ergebnis der zweiten erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB	36
9.12	Vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB	40
9.13	Verfahren nach Baugesetzbuch	40
9.14	Anzeigeverfahren	40
9.15	Beschluss zum Ergebnis der dritten erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB	41
9.16	erneutes Anzeigeverfahren	41
9.17	Beschluss über den Bebauungsplan und Veröffentlichung	41
V.	RECHTSGRUNDLAGEN	41
VI.	TEXTLICHE FESTSETZUNGEN	43

I. PLANUNGSGEGENSTAND

1. Veranlassung und Erforderlichkeit

Das Gelände des früheren Stettiner Bahnhofs wird nur noch zu kleinen Teilen für den S-Bahnbetrieb genutzt, die Anlagen für den Fernverkehr sind seit langem aufgegeben und auch zukünftig für diesen Zweck entbehrlich.

Nach der Wiedervereinigung Berlins wurden die bis dahin im Grenzbereich gelegenen Bahnflächen interessant für neue, der gut erschlossenen innerstädtischen Lage angemessene Nutzungen. Insbesondere entstand das Projekt eines festen Kultur- und Veranstaltungsstandortes. Zugleich wurde das Potenzial der weitgehend freigeräumten Bahnflächen für die Realisierung zusätzlicher Grünflächen und Sportanlagen in einem in dieser Hinsicht stark unterversorgten Teil der Stadt erkannt. Weiterhin entstand die Notwendigkeit besserer Verkehrsverbindungen in Ost-West-Richtung über die Bernauer und die Invalidenstraße, sowohl für den öffentlichen Verkehr (Straßenbahn zum Hauptbahnhof), als auch für den Kraftfahrzeugverkehr ("Kleiner Innenstadtring"), mit Verknüpfungen über das Nordbahnhofsgelände hinweg. Ein Teil des Bahngeländes wird im Zusammenhang mit der Wiedereröffnung des Nordringes für eine Abstellanlage der S-Bahn benötigt.

Zur Zusammenfassung dieser unterschiedlichen Zielsetzungen zu einem Gesamtkonzept wurde 1995 ein städtebaulich-landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb ausgelobt, dessen Ergebnisse 1996 durch die ersten Preisträger überarbeitet wurden und in dieser überarbeiteten Form eine breite Zustimmung bei den betroffenen Verwaltungen und Planungsträgern fanden.

Nachdem sich die Planungsabsichten der Deutschen Bahn weiter konkretisiert haben, ist zur Realisierung die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Insbesondere setzen der Bau der neuen Erschließungsstraßen, die geplanten Hochbauten sowie die Anlage von Grün- und Sportflächen auf ehemaligen Bahnflächen eine Planungsgrundlage voraus. Für die Planungen einer Straßenbahn und für den sogenannten "Kleinen Innenstadtring" ist noch ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Bis zur Planfeststellung ist davon auszugehen, dass die Caroline-Michaelis-Straße nicht an die Invalidenstraße angebunden wird.

2. Plangebiet

2.1 Geltungsbereich

Der vorgesehene Geltungsbereich des Bebauungsplans I-52 (Plangebiet) liegt im Nordwesten des Bezirks Mitte. Im Norden und im Nordosten entlang der Gartenstraße grenzt er an den ehemaligen Bezirk Wedding jetzt Ortsteil Gesundbrunnen. Er umfasst insgesamt etwa 20 ha.

Zum Plangebiet gehören die Flächen des früheren Stettiner Bahnhofs (nach 1945: Nordbahnhof), einschließlich des S-Bahnhofs, des Stettiner Vorortbahnhofs und des Güterbahnhofs sowie der zugehörigen Gleisvorfelder bis zur Liesenstraße im Norden. Weiterhin gehören dazu die ehemaligen Bahnhofsvorplätze zur Invalidenstraße vor dem Stettiner Bahnhof und dem Vorortbahnhof sowie eine Reihe von Einzelgrundstücken zwischen dem S-Bahnhof und der Gartenstraße. Durch diese Abgrenzung liegen die gesamten für eine Umnutzung vorgesehenen Bahnflächen sowie die geplante Grünfläche und die geplante Straßenverbindung von der Bernauer zur Invalidenstraße zur Gänze im Plangebiet.

Der Geltungsbereich wird im Norden durch die südliche Straßenbegrenzungslinie der Liesenstraße, im Nordosten durch die westliche Straßenbegrenzungslinie der Gartenstraße begrenzt, die hier zugleich ehemalige Bezirksgrenze ist. Südlich der Einmündung der Bernauer Straße versetzt die Geltungsbereichsgrenze in die Mitte der Gartenstraße, knickt dann nach Westen in die Mitte der Invalidenstraße, später nach Norden in die Mitte der Straße Am Nordbahnhof und schließlich für ein kurzes

Stück nach Westen in die Straßenmitte der Zinnowitzer Straße ab. Von hier folgt sie nordwärts der westlichen Begrenzung der Flurstücke 83 und 82 der Flur 121 und des Flurstücks 26 der Flur 221.

2.2 Stadt- und landschaftsräumliche Einbindung

Die ausgedehnten Freiflächen des ehemaligen Nordbahnhofs bilden eine ausgeprägte Zäsur zwischen dem dicht bebauten Wohn- und Gewerbequartier um die Chausseestraße im Westen und den in der Nachkriegszeit grundlegend umstrukturierten Wohngebieten des Gesundbrunnen im Osten. Sie sind zugleich Teil des in mehr oder weniger großer Breite freigeräumten ehemaligen Mauerstreifens zwischen der West- und der Osthälfte Berlins. Östlich und nördlich des Plangebietes wird dieser Freiraum noch aufgeweitet durch die Friedhöfe mehrerer innerstädtischer Kirchengemeinden.

Die naturräumliche Lage am Rand der Barnim-Hochfläche wird verdeutlicht durch das um etwa 3 m gegenüber den benachbarten Stadtgebieten angehobene Niveau der ehemaligen Bahnanlagen, das nördlich der Liesenbrücke in einen Einschnitt in die Hochfläche übergeht. Durch die erhöhte Lage und die Ausdehnung des Bahngeländes werden weite Fernblicke, insbesondere auf das Stadtzentrum im Süden ermöglicht.

Diesen Freiflächen gegenüber haben sich deutliche Stadtkanten herausgebildet: Im Westen grenzen neben dem markanten Baudenkmal des Postamtes 4 fünfgeschossige Gewerbegebäude an, die noch auf das seit 1830 entstandene "Maschinenbauviertel" entlang der Chausseestraße verweisen, im Osten die - im Bereich des früheren Grenzstreifens lückenhafte - Bebauung entlang der Gartenstraße, während im Süden die Baukante entlang der Invalidenstraße durch den Baumbestand der öffentlichen Grünanlage der sogenannten "Plansche" unterbrochen wird. Die Freiflächen im Geltungsbereich selbst wirken unaufgeräumt und sind in ihrem jetzigen Zustand eine Beeinträchtigung des Stadtbildes und der Stadtstruktur.

Innerhalb dieser großen Freiflächen bildet vor allem das Empfangsgebäude des früheren Stettiner Vorortbahnhofs ein wichtiges Identifikations- und Merkzeichen. Weitere Festpunkte des Stadtbildes sind die flach gelagerten Eingangsbauwerke des S-Bahnhofs mit ihren kleinen Türmchen. Die Neubebauung an der Gartenstraße stellt ein wichtiges Bindeglied zu den angrenzenden, dichter bebauten Nachbarquartieren dar.

2.3 Bebauung und Nutzung

Die Bebauungs- und Nutzungsstruktur des Plangebietes ist durch die Nachbarschaft zum früheren Maschinenbauviertel entlang der Chausseestraße und die Lage an der innerstädtischen Grenze zwischen den ehemaligen Bezirken Mitte und Wedding, vor allem aber durch die ausgedehnten, jetzt weitgehend abgeräumten Flächen des Nordbahnhofs geprägt. Jenseits des Bahngeländes gehört die Bebauung entlang der Gartenstraße strukturell bereits zu den östlich angrenzenden Innenstadtquartieren.

Nordbahnhof

Der Bereich des ehemaligen Nordbahnhofs wird durch die überwiegend abgeräumten und teils gewerblich genutzten, überwiegend jedoch brachliegenden Flächen der ehemaligen Bahnanlagen geprägt.

Im Südwesten des Geländes nahe der Straße Am Nordbahnhof ist noch das Empfangsgebäude des ehemaligen Stettiner Vorortbahnhofs vorhanden, das als Einzeldenkmal in die Berliner Denkmalliste eingetragen ist. Das Gebäude ist derzeit ungenutzt und in schlechtem baulichem Zustand.

Nördlich daran anschließend erstreckt sich ein bei Planaufstellung weitgehend freigeräumter Bereich, auf dem bisher vornehmlich ein- bis zweigeschossige Lagerhallen und Garagen standen. Das Gelände wurde 1999 mit Ausnahme eines zweigeschossigen Gebäudes im nördlichen Teilbereich abgeräumt und mit einem Verwaltungskomplex für die Deutsche Bahn bebaut.

Die Fläche des früheren Bahnhofsvorplatzes am Vorortbahnhof ist unbefestigt und ungenutzt.

Auf dem Gelände des ehemaligen Fern- und Güterbahnhofs sind im Bereich des Bahnhofsvorplatzes noch kleinere Reste der Umfassungsmauer des kriegszerstörten und später abgetragenen Stettiner Bahnhofs vorhanden. Der überwiegende Teil der früheren Fern- und Güterbahnhofsflächen ist abgeräumt und liegt brach.

Der gesamte nördliche Teil des Fernbahngeländes außerhalb des früheren Bahnhofsgebäudes liegt etwa 3 m über dem Niveau der umliegenden Bereiche. Der Niveausprung wird durch eine Stützmauer markiert, die im Westen die Nutzungsgrenze zu den gewerblich genutzten Flächen im Vorfeld des ehemaligen Vorortbahnhofs bildet, sich nördlich bis zu den Widerlagern der Brücke über die Liesenstraße fortsetzt, im Osten entlang der Gartenstraße verläuft und im Süden den Grundriss des ehemaligen Bahnhofsgebäudes umfährt.

Im westlichen Teil des Bahngeländes liegt in Verlängerung der Schwartzkopffstraße ein dreigeschossiges, heute ungenutztes Stellwerksgebäude in der reichsbahntypischen Bauweise der Zwischenkriegszeit. Nördlich davon münden die beiden Richtungstunnel der Nord-Süd-S-Bahn, die von hier zur Liesenbrücke hin ansteigt.

An der Invalidenstraße liegt das 1936 fertiggestellte Eingangsbauwerk der S-Bahnstation "Nordbahnhof", das 1994 im hinteren Teil um einen Zugangsraum für die neu angelegten Fahrstühle erweitert wurde. Straßenseitig befindet sich ein Kiosk, die östlich anschließende Grundstücksfläche wird durch einige Stellplätze genutzt.

Die S-Bahnstation Nordbahnhof ist ein eingetragenes Baudenkmal.

Der vor einigen Jahren wiederhergerichtete nördliche Zugang erfolgt über einen etwa 50 m langen Fußgängertunnel, der vom Verteilergeschoss zu einem kleinen, in die Stützmauer des Bahngeländes eingebauten Eingangsraum gegenüber der Einmündung der Bernauer Straße in die Gartenstraße führt.

Ein weiterer, heute geschlossener Zugang führte direkt aus der nördlichen Verteilerhalle zu einem Seitenbahnsteig des Fernbahnhofs. Das zugehörige Gebäude, das früher weitere Bahnbetriebsräume aufnahm, die heute leer stehen, steht auf der höheren Ebene des Bahnhofsgeländes und ist im wesentlichen erhalten. Nach einer Begehung Mitte 2003 durch den Bezirk wird der bauliche Zustand als recht gut eingeschätzt, daher wird gegenwärtig geprüft, ob ein Erhalt und die Reaktivierung als Zugang sinnvoll und möglich ist.

Der Bahnhofsvorplatz des früheren Stettiner Bahnhofs ist im Grundriss noch erkennbar und wird gelegentlich zum Parken genutzt, teilweise wird er durch einen dichten Gehölzaufwuchs eingenommen. Auch die Zufahrt zur früheren Ladestraße des Güterbahnhofs ist noch erkennbar.

Gartenstraße

Die Grundstücke Gartenstraße 91 bis 93 (Ecke Invalidenstraße) wurden nach 1990 neu bebaut. Das siebengeschossige Eckhaus ist Hauptsitz der S-Bahn Berlin GmbH, die Nachbargebäude Nr. 91 und 92 enthalten überwiegend Wohnungen, in den Erdgeschossen auch Ladengeschäfte, in den ersten Obergeschossen Büros. Die unbebauten Grundstücke Nr. 86 bis 90 werden als extensive Lager- und Stellplatzflächen genutzt oder liegen brach.

2.4 Natur und Landschaft

Bestandsaufnahmen 1992 und 2002

Die der Begründung zu Grunde gelegte Bestandsaufnahme der Flora und Fauna im Geltungsbereich entstammt dem Jahr 1992. Mehrmalige sporadische Begehungen und zuletzt die detaillierte aktuelle

Untersuchung aus dem Jahr 2002 zum Landschaftsprogramm Berlin ergaben keine weitreichenden Veränderungen der vor 10 Jahren vorgefundenen Vegetationsstrukturen. Obwohl sich die Vegetation in Teilbereichen verdichtet hat und auch Bereiche des vormals frisch planierten Grenzgeländes erreicht hat, bleibt die folgende Bestandsbeschreibung zutreffend.

Vegetationsstruktur

Die Vegetationsstruktur des Plangebietes wird im nördlichen Teilbereich im wesentlichen durch die weithin offene Brachfläche des Nordbahnhofs mit Ruderalvegetation unterschiedlicher Entwicklungsstadien geprägt. Neben mehr oder weniger vegetationslosen Flächen, die durch Abräumung, Ablagerungen und Befahren in ihrer Vegetationsentwicklung beeinträchtigt sind, sind großflächig kurzlebige Ruderalfluren sowie ausdauernde Ruderalfluren (Staudenfluren) und deren Übergangsstadien zu finden. Darüber hinaus ist auf Teilflächen die Entwicklung zu Vorwäldern ruderaler Standorte zu beobachten. Die östliche Grenze des Plangebietes wird durch einen schmalen Gehölzstreifen am Rande der Brachfläche zur Gartenstraße hin markiert, während an der südlichen Untersuchungsgebietsgrenze punktuelle Gehölzflächen sowie Straßenbaumpflanzungen die Vegetationsstruktur bestimmen, denen weitgehend vegetationslosen Lager- und Bauflächen vorgelagert sind.

Der Einzelbaumbestand wurde für das Untersuchungsgebiet gesondert erfasst und bewertet. Als Vegetationsstrukturen mehr oder weniger flächiger Ausprägung wurden folgende Biotoptypen festgestellt (nach Auhagen & Partner 1994):

Ruderales Krautflur

Der Großteil der Brachfläche des Nordbahnhofs wird von kurzlebigen (ein- bis zweijährige Arten), ruderalen Krautfluren eingenommen, die darüber hinaus auf den gestörten Böden häufig nur einen geringen Deckungsgrad von maximal 50 % erreichen. Die artenarmen ruderalen Krautfluren werden vom Steinklee (*Melilotus officinalis*) dominiert; daneben kommen hauptsächlich die Nachtkerze (*Oenothera biennis*), Kanadisches Berufkraut (*Conyza canadensis*) und Klebriges Greiskraut (*Senecio viscosus*) vor (Fugmann & Janotta 1992).

Ruderales Staudenflur

Ruderales Staudenfluren sind ebenfalls großflächig auf der Brachfläche des Nordbahnhofs zu finden, nehmen jedoch einen deutlich geringeren Flächenanteil ein als die kurzlebigen Ruderalfluren. Bestandsbildend sind hier vor allem Beifuß (*Artemisia vulgaris*) und Goldrute (*Solidago canadensis*) sowie Scharfer Mauerpfeffer (*Sedum acre*) und Tüpfel-Johanniskraut (*Hypericum perforatum*). Die Pflanzenbestände sind als artenarm einzustufen und weisen darüber hinaus zum Teil nur einen geringen Bedeckungsgrad auf.

Die Artenarmut, der geringe Bedeckungsgrad sowie das Vorkommen herbizidverträglicher Arten wie Johanniskraut und Mauerpfeffer weisen auf eine Herbizidanreicherung im Boden hin (Fugmann & Janotta 1992).

Ruderales Halbtrockenrasen

Ruderales Halbtrockenrasen kommen in artenarmer Ausprägung nur sehr kleinflächig und saumartig entlang von Grundstücksgrenzen vor. Bestandsdominierend ist das Land-Reitgras (*Calamagrostis epigeios*). Es kommt zumeist in Reinbeständen vor.

Trittrassen, artenarmer Parkrasen

Im südlichen Bereich der Untersuchungsfläche ist, angrenzend an die Invalidenstraße, kleinflächig artenarmer Parkrasen vorzufinden. Des Weiteren sind solche Vegetationsbestände mit geringen Flächenanteilen innerhalb der Gewerbeflächen zu verzeichnen. Hier kommen, neben verschiedenen Grasarten, vor allem Löwenzahn (*Taraxacum officinale*) und Vogel-Knöterich (*Polygonum aviculare*) vor.

Einschichtiger Baumbestand

Das Vorkommen einschichtiger, zumeist linearer, zum Teil auch punktueller Baumbestände beschränkt sich innerhalb des Plangebietes ausschließlich auf Grundstücksrandbereiche. Ein besonders ausgeprägter Bestand befindet sich an der östlichen Grenze des Nordbahnhofes zur Gartenstraße. Es dominieren verschiedene Pappelarten (*Pop. balsamifera*, *Pop. nigra*, *Pop. trichocarpa*), Ahornarten (*Acer platanoides*, *Acer negundo*), Birke (*Betula pendula*), daneben kommen Götterbaum (*Ailanthus altissima*), Robinie (*Robinia pseudoacacia*), Weide (*Salix spec.*) und Holunder (*Sambucus nigra*) vor.

Mehrschichtiger Baumbestand

Als Teilbereich öffentlicher Grünflächen befindet sich ein kleinflächiger mehrschichtiger Baumbestand überwiegend nicht autochthoner Arten nördlich der Invalidenstraße. In der Strauchschicht dominieren Ziergehölze, z.B. Felsenmispel (*Cotoneaster spec.*), Forsythie (*Forsythia intermedia*), Pfeifenstrauch (*Philadelphus coronarius*), Rose (*Rosa spec.*), Liguster (*Ligustrum vulgare*), Hartriegel (*Cornus sanguineum*) und Essigbaum (*Rhus typhina*). Darüber hinaus sind in der Baumschicht Linden (*Tilia spec.*), Pappeln (*Pop. nigra*), Eschenahorn (*Acer negundo*), Bergahorn (*Acer pseudoplatanus*), Götterbaum (*Ailanthus altissima*) und Robinie (*Robinia pseudoacacia*) zu verzeichnen.

Vorwälder ruderaler Standorte

Als Vorwald ruderaler Standorte sind Teilflächen des brachliegenden Nordbahnhofes anzusehen. Hier ist die Birke (*Betula pendula*) fast ausschließlich bestandsbildend.

Rubus-Gestrüpp

Ein Rubus-Gestrüpp kommt punktuell auf der Brachfläche des Nordbahnhofes im nördlichen Bereich vor.

Neben den vegetationsgeprägten Biotoptypen gibt es zahlreiche Flächen, besonders im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes, die aufgrund ihrer Beanspruchung durch den Menschen nur eine sehr geringe bzw. gar keine Vegetation aufweisen. Neben den versiegelten Siedlungs-, Verkehrs- und Hofflächen (Straßen, Bürgersteige, Gleiskörper, Gewerbeflächen - teil- und vollversiegelt) sind auch die halboffenen Flächen (offener, z.T. verdichteter Boden, unbefestigte Parkplätze und Wege) innerhalb des Untersuchungsgebietes weitgehend vegetationslos.

Bei der im Rahmen der Bearbeitung des Landschaftsplans "Grenzstreifen Nordbahnhof" durchgeführten umfangreichen floristischen und vegetationskundlichen Untersuchung (Fugmann & Janotta 1992) konnte im Untersuchungsraum nur eine seltene bzw. gefährdete Art auf der Brachfläche nachgewiesen werden (*Conium maculatum* - Gefleckter Schierling - vom Aussterben bedroht). Insgesamt wurden hier 233 Arten nachgewiesen, wobei in der Auswertung des Artenbestandes der hohe Anteil ursprünglich nichtheimischer Arten auf eine stark anthropogene Prägung der Flora hinweist.

Baumbestand

Der Großteil der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Bäume befindet sich im öffentlichen Straßenraum sowie in den öffentlichen Flächen nördlich der Invalidenstraße. Auf den Gewerbeflächen sowie der Brachfläche des Nordbahnhofes befinden sich nur wenige Einzelbäume.

Es wurden 18 unterschiedliche Arten kartiert. Die als Straßenbaum gepflanzte Wildbirne (*Pyrus calleryana* 'Chanticleer') sowie Spitzahorn (*Acer platanoides*) und unterschiedliche Lindenarten (*Tilia*) kommen am häufigsten vor. Insgesamt sind 41 Einzelbäume nach der Berliner Baumschutzverordnung geschützt. Darüber hinaus fällt der geschlossene Baumbestand des Gehölzstreifens, der sich auf der Brachfläche parallel zur Gartenstraße erstreckt, unter den Schutz der Berliner Baumschutzverordnung.

Fauna

Für das Untersuchungsgebiet liegen genauere Untersuchungen für die Organismengruppen Vögel, Laufkäfer und Heuschrecken vor (Fugmann & Janotta 1992):

Als ausgeprägter Trockenstandort ist der Nordbahnhof derzeit insbesondere für die Insektenfauna von besonderer Bedeutung. Es konnten insgesamt 28 Laufkäferarten mit einer zum Teil sehr hohen Individuendichte nachgewiesen werden, wobei drei hochgradig gefährdete Arten (zwei vom Aussterben bedrohte Arten, eine stark gefährdete Art) festgestellt wurden. Für diese Organismengruppe sind die extremen mikroklimatischen Standortbedingungen und die besondere Bodenstruktur der Schotterflächen auf der Brachfläche von besonderer Qualität.

Darüber hinaus konnten auch gefährdete Heuschreckenarten (2 gefährdete Arten) nachgewiesen werden. Bei den Heuschrecken ist die Artenzahl jedoch ausgesprochen gering (fünf Arten). Zu beachten ist, dass die Standortbedingungen auf dem Untersuchungsgelände durch massive und andauernde menschliche Eingriffe geprägt sind; für den Erhalt der daraus entstandenen Vegetationsstrukturen mit offenen Bodenflächen wären weiterhin Maßnahmen zur Störung der natürlichen Vegetationsentwicklung notwendig.

Hinsichtlich der Brutvögel ist das Vorkommen auf den parallel zur Gartenstraße verlaufenden Gehölzstreifen beschränkt. Bei den nachgewiesenen Arten handelt es sich durchweg um solche, die in den Innenstadtbezirken allgemein verbreitet sind. Ein Vorkommen seltener oder gefährdeter Brutvogelarten ist nicht zu verzeichnen, es ist nur eine geringe Besiedlungsdichte festzustellen.

Wertigkeit der Biotoptypen

Auf der Grundlage der vorliegenden Untersuchungen sowie der durchgeführten Biotopkartierung wird die Wertigkeit der Biotoptypen nach Auhagen & Partner (1994) wie folgt eingeschätzt:

sehr geringe bis geringe Bedeutung:

- Gebäude, versiegelte Flächen, halboffene Flächen, Lager- und Bauflächen;

geringe bis mittlere Bedeutung:

- kurzlebige, ruderale Krautfluren, ruderale Staudenfluren, artenarmer Parkrasen und Trittrasen;

hohe Bedeutung:

- einschichtiger Baumbestand, mehrschichtiger Baumbestand, Vorwald ruderaler Standorte.

Danach ist die im Untersuchungsraum vorhandene Biotopstruktur überwiegend als von mittlerer bis geringer Bedeutung einzustufen. Stark beeinträchtigte Standorte (versiegelte Flächen, Lagerflächen, halboffene, verdichtete Standorte) und Ruderalflächen machen den größten Flächenanteil aus.

Als wertvoll und erhaltenswert kann zum einen der durchgängige Gehölzbestand entlang der Gartenstraße sowie der Gehölzaufwuchs auf der Brachfläche (Birken-Vorwald) eingestuft werden. Diese Vegetationsstrukturen besitzen eine Bedeutung im Biotopverbund und sind bei der weiteren Planung auch gestalterisch miteinzubeziehen.

Zum anderen sind die nach Berliner Baumschutzverordnung geschützten Einzelbäume als wertvolle Vegetationsstrukturen vorrangig zu erhalten. Die Standortbedingungen der Straßenbäume bedürfen zum Teil der Verbesserung (Vergrößerung der Baumscheiben).

2.5 Soziale und technische Infrastruktur

Soziale Infrastruktur

Entsprechend der gegenwärtigen Nutzungsstruktur sind im Plangebiet keine Wohnfolgeeinrichtungen vorhanden. Es liegt jedoch teilweise im Einzugsbereich von Einrichtungen in den südlich und westlich angrenzenden Wohnquartieren des Bezirks Mitte; das östlich anschließende Wohngebiet liegt im ehemaligen Bezirk Wedding; im Rahmen der Durchführung der Bezirksreform erscheint zukünftig auch eine Mitversorgung durch Einrichtungen in diesem Bereich denkbar.

Zwei Kindertagesstätte in freier Trägerschaft mit insgesamt 153 Plätzen liegen im westlichen Teil der Habersaathstraße. Der westliche Teil des Plangebietes gehört zum Einzugsbereich dieser Standorte.

Die nächstgelegenen Kindertagesstätten für den südöstlichen Teil des Plangebietes befinden sich im Bereich der Torstraße, in einer Fußwegentfernung von etwa 500 m.

Angrenzend an das Plangebiet liegt an der Gartenstraße die 3. Grundschule. Weitere Schulen des Bezirks liegen im Wohngebiet um die Torstraße.

Unmittelbar südlich des Plangebietes an der Invalidenstraße liegt am Rand dicht bebauter Wohngebiete die wohnungsnaher Grünfläche der "Plansche", zu der auch ein Kinderspielplatz gehört. Die nächstgelegenen größeren Grünflächen sind der Humboldthain im Gesundbrunnen und der Volkspark am Weinberg, beide etwa einen Kilometer vom Plangebiet entfernt. Eine gewisse Bedeutung für das Gebiet hat auch der Pankegrünzug, dessen Verlängerung nach Süden in der Planung ist. Insgesamt ist die Freiflächenversorgung als ungünstig einzuschätzen.

Im Ortsteil Gesundbrunnen befindet sich unmittelbar östlich des Plangebietes an der Gartenstraße (Ecke Bernauer Straße) das Lazarus-Krankenhaus mit Altenheim sowie am Gartenplatz die Sebastiankirche mit angeschlossener Kindertagesstätte und Seniorenwohnhaus.

Technische Infrastruktur

Im Bereich des ehemaligen Bahngeländes verlief eine wichtige Leitungstrasse (zwei Abwasserdruckrohre DN 1000, eine Gasleitung DN 600), die in Verlängerung des ehemaligen Grenzstreifens südlich der Bernauer Straße in mehrfach abgeknickter Trassierung bis etwa zum Stettiner Vorortbahnhof und von dort weiter nach Norden bis zur Grenze des Plangebietes an der Schwarzkopffstraße führte. Eine Haupt-Wasserleitung (DN 800) zweigte westlich des S-Bahnhofs aus dieser Trassenlage ab und führte über den ehemaligen Bahnhofsvorplatz zur Invalidenstraße. Weitere Leitungen außerhalb der öffentlichen Straßenräume, aber von eher örtlicher Bedeutung lagen im Bereich der (zuletzt gewerblich genutzten) ehemaligen Bahnhofsanlagen.

Die Trassen konnten im Zuge der Herstellung der Planstrassen in das öffentliche Straßennetz verlegt werden. Gartenstraße, Invalidenstraße und Schwarzkopffstraße weisen den für die örtliche Erschließung erforderlichen Leitungsbestand auf.

Zusätzlich betreibt die BEWAG eine Fernwärmetrasse, die aus der Habersaathstraße kommend über die Grundstücke Chausseestraße 34, 35 und 37 verläuft und im westlichen Randbereich des Plangebietes mit einem Anschlusspunkt endet.

2.6 Verkehrliche Erschließung

Kfz-Verkehr

Bei Planaufstellung war das Plangebiet lediglich an seiner Peripherie durch vorhandene Straßen erschlossen. Die Nutzungen auf dem weitläufigen Bahngelände wurden vom ehemaligen Vorplatz des Stettiner Bahnhofs und von der Straße am Nordbahnhof aus angefahren; von der Gartenstraße aus ist das Gelände wegen der Hochlage der ehemaligen Bahnanlagen nicht erreichbar. Innerhalb des Bahngeländes verläuft in Nord-Süd-Richtung in Verlängerung der ehemaligen Ladestraße der befestigte frühere Grenzkontrollweg, der jedoch derzeit nicht öffentlich zugänglich ist.

Die Bernauer Straße und die Invalidenstraße haben schon heute eine überörtliche Bedeutung für den Ost-West-Verkehr und die Umfahrung der Innenstadt; mangels einer direkten Verknüpfung wird die Verbindung - zweifach abknickend - über die Gartenstraße hergestellt; die Aufnahmefähigkeit dieser Verbindung ist dadurch sowie durch den Knoten Chausseestraße/ Invalidenstraße eng begrenzt.

Derzeit sind die Tiefbauarbeiten für die Planstraßen im Geltungsbereich fast beendet. Die Anschlüsse an das Straßenverkehrsnetz für den Durchgangsverkehr sind nicht hergestellt. Hierzu ist ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

Öffentlicher Verkehr

Die Erreichbarkeit des Plangebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist sehr gut. Der S-Bahnhof Nordbahnhof sowie die Bahnhöfe Zinnowitzer Straße und Schwarzkopfstraße der U-Bahn bieten hervorragende Verbindungen in Nord-Süd-Richtung, insbesondere mit dem Stadtzentrum um die Friedrichstraße.

Die S-Bahnstation "Nordbahnhof" hat neben ihrem Hauptzugang an der Invalidenstraße, der kürzlich um Behindertenaufzüge ergänzt wurde, einen weiteren Zugang von der Gartenstraße in Höhe der Bernauer Straße, der in die Böschung des Bahngeländes eingebaut ist. Dieser Zugang, der erst kürzlich nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten rekonstruiert wurde, hat eine wichtige Funktion für die umliegenden Wohngebiete und stellt eine kurze Verbindung zu den dortigen Bushaltestellen her. Ein weiteres, heute ungenutztes Eingangsbauwerk befindet sich westlich davon über den S-Bahnsteigen, in günstiger Zuordnung zu dem zukünftigen Stadtplatz und der darauf geplanten Straßenbahnhaltestelle.

Entlang der Invalidenstraße führen mehrere Straßenbahnlinien, die verschiedene Stadtteile im Norden und Osten Berlins mit der Stadtmitte verbinden; die Haltestelle vor dem Nordbahnhof ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt mit dem S-Bahnnetz.

Zusätzlich zur Straßenbahn wird das Gebiet durch eine Buslinie mit Haltestellen in der Invalidenstraße und in der Gartenstraße bedient, die von Tiergarten über den Lehrter Bahnhof, die Invaliden- und die Gartenstraße in Richtung Wedding (Leopoldplatz) verkehrt. Eine weitere Buslinie hat an der Einmündung Bernauer Straße / Gartenstraße ihre Endstelle und Wendeschleife; sie erschließt von hier aus den Süden des Ortsteils Gesundbrunnen und den Norden des Ortsteils Mitte.

Fußgänger- und Radverkehr

Wegeverbindungen für Fußgänger sind im Plangebiet auf die peripheren öffentlichen Straßen beschränkt, gesonderte Radverkehrsanlagen nicht vorhanden. Insbesondere in Ost-West-Richtung stellen die Bahnanlagen eine starke Barriere zwischen den benachbarten Quartieren der Ortsteile Gesundbrunnen und Mitte dar; der Fußgängertunnel zwischen der Schwarzkopfstraße und der Feldstraße ist seit langem geschlossen, sein gegenwärtiger baulicher Zustand ist nicht bekannt.

2.7 Altlasten

Im Bodenbelastungskataster der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (Stand März 1993) sind im Bereich des ehemaligen Bahngeländes die folgenden Altlastenverdachtsflächen aufgeführt:

Nr. 6976: 2,0 ha (Herstellung von Beton und Mörtel, Kfz-Werkstatt, Autowaschanlage) Bereich MK3.1/MK3.2

Nr. 7052: 2,8 ha (Chemikalienlager der Deutschen Reichsbahn, Wartung von S-Bahnen) Bereich MI/MK2

Nach einer ersten Vorabschätzung der Altlastensituation auf dem gesamten Bahngelände ist dort von einer vergleichsweise geringen Kontamination auszugehen. Eine Betankung von Diesellokomotiven hat hier nicht stattgefunden. Der Einsatz von Pestiziden im Rahmen der Grenzsicherung ist auf längere Sicht nicht relevant, da sich diese Stoffe biologisch abbauen; zu prüfen ist jedoch, ob dieser Boden auf dem Gelände bleiben muss.

Zur genaueren Untersuchung wurden für die Altlastenverdachtsflächen (Bereich MI/MK2 und MK3.1/MK3.2) historische Altlastenrecherchen, orientierende Untersuchungen der GFE GmbH im Jahr 1997, eine partielle Detailuntersuchung 1998, eine Nachuntersuchung der Grundwasserbelastung durch das Laboratorium Dr. Weßling GmbH & Co. KG im Jahr 2002 sowie eine geologische Untersuchung der GUD GmbH Ende 2002 durchgeführt.

Die Untersuchungen ergaben im Bereich des (inzwischen abgerissenen) eingeschossigen Gebäudes der ehemaligen Schmiede unmittelbar an der Plangebietsgrenze südlich der Grundstücke Schwartzkopffstraße 8-9 auf einer etwa 1500 m² großen Fläche Kontaminationen des Grundwassers durch LHKW (Tri- und Tetrachlorethen) und PAK sowie der Bodenluft durch LHKW in schadenswert- bzw. gefahrenwertüberschreitenden (Berliner Liste) Konzentrationen.

Hinsichtlich einer künftigen Nutzung des betreffenden Areals wurde vom Umweltamt darauf hingewiesen, dass bei einer anschließenden Wohnbebauung, ohne vorherige Bodenluftsanierung, eine Diffusion von LCKW in Keller- und Wohnräume nicht ausgeschlossen ist, somit eine vorherige Sanierung oder Isolierung erforderlich werden kann. Die GFE kam in ihrem Gutachten im Jahr 1998 zu dem Schluss, dass bei einer Nutzungsänderung, z.B. zu einer Wohnnutzung, von einer Gefährdung der menschlichen Gesundheit auszugehen ist; die Gutachter empfahlen deshalb eine Sanierung von Grundwasser und Bodenluft. (s. Abschn. 6.1.2).

Eine weitere Altlastenverdachtsfläche liegt innerhalb der nachrichtlich zu übernehmenden Fläche für Bahnanlagen im nördlichen Teilbereich des Plangebietes. Auf dieser Fläche wurden Kontaminationen des Bodens und des Grundwassers festgestellt, die jedoch nach gutachterlicher Einschätzung bei einer Fortsetzung der bisherigen Nutzung als Bahnanlage keine Sicherungs- bzw. Dekontaminationsmaßnahmen erfordern.

Weitere Altlasten wurden punktuell im oberflächennahen Bereich der anthropogenen Aufschüttungen auf dem ehemaligen Betonwerk (nördlich des früheren Bahnhofsvorplatzes) festgestellt. Nach Aussage der Gutachter ergibt sich daraus auch im Hinblick auf die geplanten zukünftigen Nutzungen kein Handlungserfordernis zur Abwehr von Gefahren. Es sollte aber der im Zuge von Baumaßnahmen anfallende Erdaushub deklariert werden, um bei erhöhtem Schadstoffgehalt eine fachgerechte Entsorgung des Materials gewährleisten zu können.

2.8 Eigentumsverhältnisse, Mieter und Pächter

Der weitaus überwiegende Teil des Geltungsbereichs liegt im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Dazu gehören der frühere Stettiner Bahnhof, einschließlich des Vorortbahnhofs, des Güterbahnhofs und des S-Bahnhofs sowie der zugehörigen Gleisvorfelder bis zur Brücke über die Liesenstraße im Norden des Plangebietes. Im Eigentum des Landes Berlin befinden sich das öffentliche Straßenland der Gartenstraße, der Straße Am Nordbahnhof und der Zinnowitzer Straße sowie der Invalidenstraße, der ehemaligen Vorplätze des Stettiner Bahnhofs und des Vorortbahnhofs sowie des Zufahrtsbereichs zum früheren Güterbahnhof. Die Grundstücke Gartenstraße 88-93 befinden sich überwiegend in privatem Einzeleigentum; das Grundstück Gartenstraße 86-87 gehört dem Land Berlin, das frühere Grundstück Gartenstraße 85 ist heute Teil des Bahngeländes im Eigentum der Deutschen Bahn AG.

Zwischenzeitlich ist ein Grundstückskauf- und -tauschvertrag zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Land Berlin abgeschlossen worden. Der ehemalige Vorplatz des Stettiner Vorortbahnhofs ist in Besitz der DB AG übergegangen (Baufeld MK1). Dafür sind Teile des Bahngeländes für die Planstraßen und den Stadtplatz an das Land Berlin übertragen worden, sowie ein Pachtvertrag (60 Jahre) über die öffentliche Grünanlage geschlossen worden.

Für das Teilgebiet des ehemaligen Bahngeländes bestehen vor allem für den gewerblich genutzten Teilbereich nördlich des ehemaligen Vorortbahnhofs noch vereinzelt Mietverhältnisse mit unterschiedlichen Laufzeiten. Im Bereich der Grundstücke Gartenstraße 91 - 92 überwiegt eine kleinteilige Mieterstruktur mit unterschiedlichen Nutzungszeiträumen.

3. Planerische Ausgangssituation

3.1 Darstellungen der Flächennutzungsplanung

Der gültige Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 08. Januar 2004 (ABl. S. 95), zuletzt geändert am 16. März 2004 (ABl. S. 1441) stellt im südlichen und westlichen Teil des Plangebietes "gemischte Baufläche, M2", im nordwestlichen Teil "Bahnfläche" mit dem Symbol "Betriebshof", auf den Restflächen, insbesondere für einen Streifen entlang der Gartenstraße nördlich der Bernauer Straße "Grünfläche" mit den Symbolen "Parkanlage" und "Sport" dar. Der Straßenzug Bernauer Straße - Invalidenstraße ist als übergeordnete Hauptverkehrsstraße (Teil des "Kleinen Innenstadtrings") dargestellt, mit einer geradlinigen Verbindung zwischen den Einmündungen Bernauer / Gartenstraße und Am Nordbahnhof / Invalidenstraße. Im Zuge der Invalidenstraße verläuft eine U-Bahntrasse in Tunnellage (Langfristige Option für eine Strecke vom Lehrter Bahnhof in Richtung Lichtenberg - Marzahn).

3.2 Darstellungen des Landschaftsprogramms (LAPro Berlin 1994)

Im Teilplan "Naturhaushalt/Umweltschutz" des Landschaftsprogramms Berlin wird der westliche Teil des Plangebietes als Industrie- und Gewerbefläche, der östliche Teil als Grün- und Freifläche dargestellt; der gesamte Bereich liegt im Vorranggebiet Luftreinhaltung.

Der Teilplan "Biotop- und Artenschutz" stellt die Fläche als Teil der Innenstadt dar, mit entsprechenden Entwicklungszielen des Freiflächenerhalts, der Schaffung zusätzlicher Lebensräume, der Kompensation von baulichen Verdichtungen und der Verwendung standortgemäßer Wildpflanzen bei der Grüngestaltung. Im Zuge der Bahnanlagen und der Bernauer Straße sollen Verbindungsbiotope für "sonstige Arten" entwickelt werden. Nach Senatsbeschluss vom 17.12.2002 zur Ergänzung des Landschaftsprogramms/Artenschutzprogramms ist die öffentliche Parkanlage auf den Flächen des ehemaligen Nordbahnhofs als Bestandteil des inneren Parkrings in die gesamtstädtische Ausgleichskonzeption aufgenommen worden.

Der Teilplan "Erholung und Freiraumnutzung" sieht entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan die Entwicklung einer Grünfläche/Parkanlage auf Teilen des Bahngeländes vor.

Im Teilplan "Landschaftsbild" ist das gesamte Plangebiet als Innenstadtbereich mit entsprechend auf überwiegend bebaute Gebiete bezogenen Entwicklungszielen dargestellt, die Bahnfläche entlang der Gartenstraße zusätzlich als prägende und gliedernde Grün- und Freifläche (Stadtbrache).

3.4 Bereichsentwicklungsplanung

Für das Bebauungsplangebiet folgt das Nutzungsstrukturkonzept der Bereichsentwicklungsplanung (Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung Mitte vom 18. November 2004) in einer der Maßstabsebene entsprechend abstrahierten Form dem Wettbewerbskonzept und Bebauungsplanentwurf.

3.5 Rahmenplan (Wettbewerbsüberarbeitung)

Der Entwurf der ersten Preisträger des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ideenwettbewerbs „Nordbahnhof“ von 1995 (Atelier Loegler, Fugmann und Janotta) wurde in Form einer Rahmenplanung aus dem Jahr 1996 überarbeitet. Diese trifft differenzierte Aussagen zur Größe und Lage der Straßenräume, der Baufelder, der Parkanlage und der S-Bahnabstellanlage sowie zur Trassenführung der Straßenbahn durch das Plangebiet. Diese wurden im Zusammenhang mit der Rahmenplanung mit den zuständigen Stellen abgestimmt und in den Plan eingearbeitet.

Der Bebauungsplan hat den Rahmenplan zur Grundlage. Wegen teilweise veränderter Rahmenbedingungen (insbesondere durch Aufgabe des Bauvorhabens des ehemaligen Staatszirkus"), modifizierter Vorgaben (z.B. zur S-Bahn-Abstellanlage) und ergänzender Untersuchungen wurden die Aussagen des Rahmenplans in Teilbereichen nochmals überarbeitet.

3.6 Denkmalschutz

Die folgenden Gebäude sind in das Öffentliche Verzeichnis der Denkmale in Berlin (Denkmalliste Berlin, Stand 08. März 2001) eingetragen:

- Invalidenstraße 20, S-Bahnhof Nordbahnhof, 1934-36 von Lüttich.
- Invalidenstraße 24-27, Stettiner Vorortbahnhof, Empfangsgebäude, 1895-1903 von Wegner.

Am 17.08.2001 wurden die Teile der Hinterlandmauer des Grenzbereiches in das öffentliche Verzeichnis der Denkmale in Berlin eingetragen

Die folgenden Eintragungen in die Denkmalliste beziehen sich auf Objekte in unmittelbarer Nähe des Plangebietes:

- Chausseestraße 42, Secura-Werke, Maschinenfabrik, 1910 von M. Richter (?).
- Liesenstraße 8, Friedhof der St. Hedwigs-Gemeinde, angelegt 1834; mit Grabstätten und Friedhofskapelle, 1865-66, Wiederaufbau 1987. (Gartendenkmal)
- Gartenstraße, Liesenbrücken, 1890-96 von B. Hildebrand und Bathmann, 1956-57, Ergänzungsbrücken.
- Gartenplatz, kath. St. Sebastians-Kirche, 1890-92 von Max Hasak.
- Gartenstraße 25, Lehrerwohnhaus des Humboldt-Gymnasiums, 1875 von Jacobsthal.
- Invalidenstraße 120-121, Hotel, um 1911 von Hans Bernoulli.
- Invalidenstraße 122, Mietshaus, Treppenanlage, 1845.
- Invalidenstraße 130-131, Verwaltungsgebäude der Deutschen Reichsbahn, 1936.
- Am Nordbahnhof 3/5, Postamt N4, 1934-35 von Werner.

II. PLANINHALT

4. Entwicklung der Planungsüberlegungen

Bereits relativ kurze Zeit nach der Vereinigung Berlins wurde die potentielle ökologische und Freiraumbedeutung der Freiflächen des Nordbahnhofsgeländes erkannt. Dazu wurden seit 1992 im Rahmen der Bearbeitung des Landschaftsplans "Grenzstreifen Nordbahnhof" umfangreiche floristische, vegetationskundliche und faunistische Untersuchungen durchgeführt, die im Jahr 2002 aktualisiert worden sind.

Die mögliche Weiterführung des im Osten der Stadt fast geschlossenen inneren Straßenhalbringes über das Nordbahnhofsgelände hinweg in Richtung Westen war ebenfalls bereits frühzeitig Gegenstand verkehrsplanerischer Überlegungen. Diese führten zu intensiven Diskussionen insbesondere im Zusammenhang mit der Aufstellung des Flächennutzungsplans Berlin (1994), in dem der "Kleine Innenstadtring" eine Schlüsselstellung im Netz der Hauptverkehrsstraßen der Innenstadt erhielt. Der Lückenschluss in diesem zur Entlastung der Innenstadt konzipierten Straßenzug wurde in Form von Varianten überprüft, die u.a. in den "Materialien zum Stadtentwicklungsplan Verkehr" der Senatsverkehrsverwaltung dokumentiert sind.

Auch die Herstellung einer Straßenbahnverbindung von der Bernauer in die Invalidenstraße wurde bereits frühzeitig diskutiert und erstmals 1993 in das Straßenbahnkonzept des Berliner Senats aufge-

nommen. Mit der Festlegung auf den Lehrter Bahnhof als neuen Zentralbahnhof für Berlin erhielt die Linie als Zulaufstrecke eine besondere Bedeutung.

Zur Entwicklung eines räumlichen Gesamtkonzeptes für das Gelände des Nordbahnhofs unter Berücksichtigung der vielfältigen und teilweise widersprüchlichen Anforderungen an diese Fläche wurde 1993 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz ein städtebaulich-landschaftsplanerischer Ideenwettbewerb ausgelobt. Im Vorfeld dieses Wettbewerbs wurden im Rahmen der Formulierung der Ausschreibungsunterlagen die Ziele und Vorplanungen der unterschiedlichen Planungsträger für den Bereich in abgestimmter Form zusammengestellt.

Die Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses durch die ersten Preisträger (Atelier Loegler, Fugmann und Janotta) wurde durch eine Steuerungsrunde begleitet, in der neben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz auch die Senatsverwaltungen für Verkehr und Betriebe, für Jugend und Sport und für Finanzen, der Bezirk Mitte, die Deutsche Bahn AG, die S-Bahn Berlin GmbH und die BVG vertreten waren. Im Rahmen dieser Abstimmungsrunden wurde weitgehendes Einvernehmen über die in Form eines Rahmenplans überarbeitete Planung erzielt.

Der Rahmenplan wurde zur Grundlage für die Darstellungen in der Bereichsentwicklungsplanung.

Ein Vorentwurf der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zur Trassierung der neuen Straßenbahnlinie von der Bernauer zur Invalidenstraße wurde den Bezirken zur Stellungnahme übermittelt. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wird derzeit vorbereitet.

An der Invalidenstraße sollte zunächst ein Kultur- und Veranstaltungsstandort entstehen; Nutzungsüberlegungen, die sich auf ein festes Haus für Zirkusdarbietungen bezogen, haben jedoch zu keinem konkreten Ergebnis geführt, da die vorgesehenen Betreiber sich von dem Projekt zurückzogen.

Der Lückenschluss im "Kleinen Innenstadtring" über die verlängerte Bernauer zur Invalidenstraße wurde seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung weiterhin als "zwingend erforderlich" angesehen.

Nach der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde der Bebauungsplan I-52 in die Teilpläne I-52 a und I-52 b aufgeteilt, da über Verlauf und die Breite des "Durchbruchs" der verlängerten Habersaathstraße noch kein Ergebnis erzielt werden konnte, die "unstrittigen" Teilbereiche des Plangebietes jedoch unabhängig von dieser Problematik zügig weiter bearbeitet werden sollten.

Auf Grund veränderter Planungsziele bezüglich der Trassenführung des "Kleinen Innenstadtringes" wurde nach der ersten öffentlichen Auslegung seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eine neue Verkehrsführung erarbeitet, die einen Trassenverlauf von der verlängerten Bernauer Straße zur Invalidenstraße ohne Inanspruchnahme der "Schleife" über die Habersaathstraße vorsieht. Damit soll die Öffnung der Zinnowitzer Straße als Durchgangsstraße für abbiegende Verkehrsströme die verkehrliche Entlastung des kritischen Knotenpunkts Invalidenstraße / Chausseestraße bewirken. Das Vorhaben wurde in die vom Senat beschlossene Investitionsplanung als "Neubau einer Straßenverbindung von Chausseestraße bis Gartenstraße" eingestellt.

Auf Grund von Änderungen im Verkehrsplanungsrecht auf europäischer Ebene und dem Berliner Straßengesetz kann der Bebauungsplan nicht mehr planungsrechtliche Grundlage für die Herstellung der übergeordneten Straßenverbindung sein. Hierfür wird ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchgeführt.

5. Ziele der Planung

Mit dem Bebauungsplan I-52 a wird - ausgehend von den Ergebnissen des Ideenwettbewerbs von 1993 und seiner Überarbeitung - eine Reihe unterschiedlicher Planungsziele verfolgt, die untereinander in einem engen räumlichen bzw. inhaltlichen Zusammenhang stehen:

- Der Plan soll die Voraussetzungen für die Anlage einer neuen Grünfläche von übergeordneter Bedeutung mit darin integrierten Sportanlagen schaffen. Damit soll ein Beitrag zur Reduzierung des Defizits an Grünflächen und Sportanlagen in den umliegenden Stadtvierteln geleistet werden. Die Grünfläche stellt zudem ein wichtiges Glied im innerstädtischen Grünsystem mit Vernetzungen in Richtung Norden, Osten und Süden dar. Zugleich soll durch ihre Anlage ein Ausgleich für bevorstehende Eingriffe in Natur und Landschaft an anderer Stelle im Stadtgebiet ermöglicht werden.
- Am westlichen Rand des Plangebietes soll auf bisherigen Bahnflächen eine Neubebauung ermöglicht werden, die das Baugebiet Chausseestraße im Osten abrundet und gegen die neu zu schaffende Parkanlage abschließt. Die Lage eignet sich vor allem für gewerbliche Nutzungen, insbesondere für Büros, im nördlichen Teilbereich soll auch Wohnen eingeordnet werden.
- An der Invalidenstraße soll auf der Fläche des ehemaligen Fernbahnhofs eine Neubebauung ermöglicht werden, die den besonderen Qualitäten dieser zentralen und gut erschlossenen Lage gerecht wird und zur Aufwertung des Standortes insgesamt beiträgt; wünschenswert sind insbesondere auch kulturelle und Veranstaltungsnutzungen.
- Die Neubebauung soll einen neuen Stadtplatz über dem unterirdischen S-Bahnhof begrenzen, der zugleich die geplante Parkanlage im Norden und den Grünzug des ehemaligen Mauerstreifens mit den Freiflächen der "Plansche" südlich der Invalidenstraße verbindet.
- Der Stadtplatz soll darüber hinaus eine Straßenbahnverbindung aufnehmen können, die von der Bernauer Straße über die Invalidenstraße zum Lehrter Bahnhof führen und hier eine Umsteige-Haltestelle zur S-Bahn erhalten soll. Die Straßenbahntrasse soll nach Möglichkeit auch für den Busverkehr nutzbar sein.
- Auf den ehemals bebauten Einzelparzellen entlang der Gartenstraße soll eine Weiterführung der zur Invalidenstraße hin bereits begonnenen Neubebauung ermöglicht werden. Diese soll zugleich eine städtebauliche Fassung für den genannten Platzraum und für die Gartenstraße selbst herstellen und einen überzeugenden nördlichen Abschluss für die Gebäudezeile formulieren.
- Weiterhin sollte der Plan eine der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung eines Teilabschnittes des "Kleinen Innenstadtringes" bilden, der als Verbindung von der Bernauer Straße zur Invalidenstraße zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt beitragen soll. Auf Grund von Änderungen im Verkehrsplanungsrecht auf europäischer Ebene und dem Berliner Straßengesetz kann der Bebauungsplan nicht mehr planungsrechtliche Grundlage für die Herstellung der übergeordneten Straßenverbindung sein. Eine Anbindung der Caroline-Michaelis-Straße an die Invalidenstraße wäre erst nach einem abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren zulässig.
- Teilflächen des Bahngeländes werden auch weiterhin für betriebliche Zwecke, insbesondere für einen Abstellbahnhof der S-Bahn benötigt, dessen Planung parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt.
- Über das Bahngelände und die geplante Parkanlage soll eine neue Querverbindung für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Schwarzkopffstraße in Mitte und der Feldstraße in Gesundbrunnen geschaffen werden, die in Nachfolge des vor dem Krieg vorhandenen Tunnels die benachbarten Stadtviertel wieder miteinander verbindet und die Erreichbarkeit der Parkanlage von Westen her verbessert.

Für die Umsetzung der genannten Ziele sind parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans entsprechende Regelungen getroffen worden. Die Bauflächen sind aus der Planfeststellung entlassen und für die Parkanlage wird die Widmung für Funktionslos erklärt. Ein Pachtvertrag zwischen der Deutschen Bahn AG und dem Land Berlin ist abgeschlossen. Der Bau der Planstraßen und des

Stadtplatzes ist auf Grundlage eines Erschließungsvertrags zwischen DB AG und Land Berlin begonnen. Für die Park- und Sportanlage wurde eine BPU erstellt.

6. Wesentlicher Planinhalt, Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen

6.1 Baugebiete

6.1.1 Kerngebiet MK

Art der Nutzung

Die Baugebiete entlang der Gartenstraße, der Invalidenstraße und der neu geplanten Caroline-Michaelis-Straße werden wegen ihrer zentralen und auch durch öffentliche Verkehrsmittel sehr gut erschlossenen Lage sowie der attraktiven Zuordnung zum Freiraum der neu zu schaffenden Parkanlage gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 7 BauNVO als Kerngebiet (MK) festgesetzt.

Aufgrund dieser zentralen Lagegunst und um das mögliche Nutzungsspektrum zu erweitern sowie eine vielfältige und lebendige Nutzungsmischung zu ermöglichen, sind Wohnungen oberhalb des 4. Obergeschosses gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 7 Abs. 2 Nr. 7 und 1 Abs. 7 Nr. 3 BauNVO zulässig. Die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebietes bleibt gewahrt.

Die bauordnungsrechtliche Prüfung kann ergeben, dass wegen der teilweisen Lage der Baugebiete an den übergeordneten Hauptverkehrsstraßen Schallschutzmaßnahmen getroffen werden müssen. Die durch die begrenzte Blockgeometrie schwer nachweisbaren wohnungsbezogene Freiflächen und Spielplätze werden durch die unmittelbare Lage an der großen öffentlichen Parkanlage des ehemaligen Nordbahnhofes und der sogenannten „Plansche“ ausgeglichen.

Für den Bereich an der Gartenstraße im Kerngebiet (MK4 und MK5) sind zwingend festgesetzte Wohnanteile vorgesehen. Nach dem Verkehrskonzept sind hier geringere Verkehrsmengen zu bewältigen und erlaubt die Blockgeometrie und festgelegten Höhenentwicklung eine Verortung. Eine zwingende Festsetzung von Wohnen bei MK 1-3 verbot sich auf Grund der ungünstigen Lage an der geplanten Hauptverkehrsstraßenanbindung, den ungünstigen Blockzuschnitten und durch das geplante Großbauvorhaben der Deutschen Bahn entlang der Caroline-Michaelis-Straße.

Von dem kerngebietstypischen Nutzungsspektrum werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO Tankstellen wegen ihrer Unvereinbarkeit mit dem vorgesehenen Stadtbild entlang der übergeordneten Hauptverkehrsstraßen und der Parkanlage ausgeschlossen.

Um eine städtebaulich unverträgliche Konzentration von Einzelhandelsbetrieben mit Auswirkungen von gesamtstädtischer Relevanz zu vermeiden, setzt der Bebauungsplan - ebenfalls für die Kerngebiete (mit Ausnahme MK3.2) - gemäß § 9 Abs.1 Nr.1 BauGB i.V.m. §1 Abs. 5 BauNVO fest, dass großflächiger Einzelhandel unzulässig ist. Die Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel in der Baufläche MK3.2 ist bis auf eine Größe von maximal 5000 m² Bruttogeschossfläche im 1. Vollgeschoss begrenzt. Dies entspricht der Größe eines Ortsteilzentrums. Diese Lage orientiert sich an der fußgängerfreundlichen Ausrichtung zum Stadtplatz mit den Zugängen zur S-Bahn und den Straßenbahnhaltstellen. Auch ist die Anbindung des Individualverkehrs über die Julie-Wolfthorn-Straße gesichert.

Mit dieser Nutzungseinschränkung folgt der Bebauungsplan dem Gebot der Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan (§ 8 Abs.2 BauGB) und berücksichtigt die Ergebnisse des Stadtentwicklungsplans „Zentren und Einzelhandel“ (Teil 1) als (am 9.3.1999 durch den Berliner Senat) beschlossene sonstige städtebauliche Planung (§ 1 Abs.5 Nr. 10 BauGB). Auf der Grundlage der Ziele einer wohnungsnahen Versorgung und einer polyzentralen Struktur der Stadt geht der Flächennutzungsplan in seinen Darstellungen von gemischten Bauflächen und Einzelhandelskonzentrationen von einem hierarchischen

Zentrengefüge in Berlin aus. Das Plangebiet ist als gemischte Baufläche Typ 2 ohne Einzelhandelskonzentration dargestellt und wird im Planungskonzept zur Zentren-Hierarchie in Berlin (Erläuterungsbericht S.136) nicht erwähnt. In den "Gemeinsamen Richtlinien zum Darstellungsumfang (Entwicklungsrahmen) sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplanes Berlin (RL-FNP)" der Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Umweltschutz und für Bau- und Wohnungswesen vom 23. Januar 2001 (Abl. Nr.16 vom 29. März 2001, S. 1261 ff) ist ausdrücklich festgelegt, dass "die Entwicklung von Kerngebieten mit der Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben im Sinne des § 11 Abs.3 BauNVO ... im Bereich der Bauflächen des Typs M2 grundsätzlich nur in Bereichen mit dargestellter Einzelhandelskonzentration in Betracht" kommt.

Auch der Stadtentwicklungsplan "Zentren und Einzelhandel" sieht für den Bereich des Nordbahnhofs keine Zentrumsfunktion vor. Leitsatz Nr. 4 spezifiziert: "sofern großflächige Einzelhandelsbetriebe an Standorten außerhalb der mit dem Flächennutzungsplan definierten Zentren entwickelt werden sollen, sind in den Bebauungsplänen bzw. innerhalb der Baugenehmigungen Sortimentsbeschränkungen festzusetzen, wenn sie zur Vermeidung negativer Auswirkungen auf die Zentrenstruktur erforderlich sind".

Auf der Grundlage dieses Leitsatzes sollen im Baugenehmigungsverfahren im Einzelfall Einzelhandelsbetriebe mit bestimmten Sortimenten den Nachweis der Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Zentrenstruktur, insbesondere auch auf benachbarte Zentren, führen.

Um eine städtebaulich oder verkehrlich unverträgliche Konzentration von Vergnügungsstätten, insbesondere von Spielhallen, Peep-Shows oder ähnlichen Einrichtungen abwenden zu können, sollen solche Einrichtungen gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO im gesamten Kerngebiet nur ausnahmsweise zulässig sein.

Maß der Nutzung

Bis auf das Kerngebiet MK 2 wird in den Kerngebieten das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs.1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und Abs. 3 BauNVO durch die Festsetzung von Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) sowie der Zahl der Vollgeschosse ausreichend bestimmt. Im MK 2 erfolgt auf Grund eines konkreten Vorhabens zur erneuten öffentlichen Auslegung eine Baukörperausweisung.

Um eine darüber hinausgehende, mit den jeweiligen städtebaulichen Zielen für die Teilgebiete nicht mehr zu vereinbarende bauliche Verdichtung zu verhindern, wird durch textliche Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V .m § 20 Abs. 3 BauNVO bestimmt, dass Flächen von Aufenthaltsräumen einschließlich der dazugehörigen Treppenträume auch dann auf das Maß der Nutzung angerechnet werden, wenn sie in Geschossen liegen, die keine Vollgeschosse sind (z.B. Keller- oder Dachgeschosse).

Bauweise

Entsprechend der Charakteristik der umliegenden Baugebiete und der Gestaltungsvorgaben aus dem Wettbewerbsverfahren wird zur Ausprägung geschlossener Straßenansichten und Bebauungskanten, insbesondere gegenüber den vorhandenen und neuen Verkehrsstraßen, dem geplanten Stadtplatz, der weiträumigen neuen Parkanlage, der S-Bahnabstellanlage und dem denkmalgeschützten Postamt sowie zur Abschirmung der Innenbereiche gegen verkehrsbedingte Immissionen nach § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 22 Abs. 4 BauNVO festgesetzt, dass an die seitlichen Grundstücksgrenzen über alle Geschosse in einer Tiefe von mindestens 10 m, gerechnet von der straßenseitigen Baugrenze oder Baulinie, angebaut werden muss. Dahinter darf – entsprechend der geschlossenen Bauweise – an seitliche Grundstücksgrenzen herangebaut werden, es sei denn, dass die vorhandene Bebauung eine Abweichung erfordert.

In den Baugebieten sind die Dachflächen mit einer Neigung unter 15 Grad auszubilden. Dies dient einerseits der Identitätsbildung und einheitlichen Gestaltung der Neubauareale, andererseits wird mit der textlichen Festsetzung sichergestellt, dass eine Dachbegrünung als ausgleichende Maßnahme zur

Überschreitung des Nutzungsmaßes (MI, MK1, MK4 und MK5) darstellt, des weiteren dient sie der Minimierung des Eingriffs in Natur und Landschaft (MK3.1/MK3.2).

Das Kerngebiet gliedert sich in sechs Teilbereiche mit den Bezeichnungen MK1, MK2, MK3.1/MK3.2, MK4, MK5 und MK6, für die entsprechend ihrer jeweiligen Lage und Funktion im Stadtgefüge teilweise unterschiedliche Festsetzungen gelten, die im Einzelnen in den folgenden Abschnitten dieser Begründung erläutert werden.

Kerngebiet MK1

Die festgesetzte Zahl von sechs Vollgeschossen als Obergrenze orientiert sich an der Höhe dieser Altbebauung, die für das benachbarte neue Baufeld prägend sein soll. Aufgrund der stadtbildprägenden Ecklage des Baufeldes zur geplanten Parkanlage und der Nachbarschaft zu den gleichhohen bzw. höher geplanten Baukörpern der Baufelder MK2 und 3 ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 4 BauNVO ein zusätzliches Vollgeschoss zulässig, wenn es als Staffelgeschoss gegenüber den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen um mindestens 1,5 m zurückgesetzt oder als Dachgeschoss mit einer Dachneigung von maximal 65° ausgebildet ist. Diese Höhengliederung ermöglicht eine angemessene Vermittlung zwischen der Höhenstaffelung des Bestandes und der Höhenentwicklung der Planung, die durch die Lage entlang der Grünfläche bzw. des Stadtplatzes geprägt ist.

Bei einer Bebauung, die sich in einer Höhe von sechs Geschossen plus Staffelgeschoss entlang der öffentlichen Straßenräume entwickelt, ist unter Berücksichtigung von Lichthöfen u.ä. eine Geschossflächenzahl von 5,5 erreichbar und wird so festgesetzt. Angesichts der beengten Blockgeometrie wird durch Festsetzung einer Grundflächenzahl von 1,0 eine vollständige Überbauung des Grundstücks zulässig gemacht.

Die Überschreitung der in der Baunutzungsverordnung für das Maß der baulichen Nutzung festgelegten Obergrenzen einer GFZ von 3,0 in Kerngebieten ist angesichts der Höhe und Dichte der Bebauung in den umliegenden Blöcken notwendig sowie zur Ausformung geschlossener Straßenräume gegenüber den denkmalgeschützten Gebäuden des Postamtes und des Stettiner Vorortbahnhofs im Sinne des Wettbewerbskonzeptes städtebaulich erforderlich. Sie wird insbesondere durch den Umstand ausgeglichen, dass große Teile des in unmittelbarer Nähe gelegenen ehemaligen Nordbahnhof-Geländes im Bebauungsplan als Grünfläche bzw. als Stadtplatz gesichert werden. Die Überschreitung des Nutzungsmaßes gemäß § 17 BauNVO wird auch mit den Maßnahmen aus den textlichen Festsetzungen zur Begrünung der Grundstücke ausgeglichen. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt mit ausgleichenden Maßnahmen zur Begrünung auf den Baugrundstücken vermieden. Mit der beabsichtigten verdichteten Bebauung wird dem Postulat Innen- vor Außenentwicklung gefolgt und den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung getragen.

Kerngebiet MK2

Das Maß der Nutzung wird mit einer Baukörperfestsetzung definiert. Es ergibt sich eine Geschossflächenzahl von ca. 3,0, wobei die Abstandsflächenregelungen des § 6 BauO Bln mit $\frac{1}{2} H$ eingehalten werden.

Die maximal zulässige Traufhöhe von 22 m entspricht der Zahl von 6 Vollgeschossen als Obergrenze und orientiert sich an der Höhe der umliegenden Altbebauung, die für das neue Baufeld prägend ist. Aufgrund der direkten Nachbarschaft zu den Freiflächen der Grünanlage ist eine Erhöhung der Geschossigkeit gegenüber der umliegenden Altbebauung städtebaulich verträglich und sinnvoll.

Für die Regelung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 4 BauNVO, bei der in der flächenmäßigen Ausweisung in den anderen Baufeldern ein zusätzliches Vollgeschoss zulässig ist, wenn es als Staffelgeschoss gegenüber den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen um

mindestens 1,5 m zurückgesetzt oder als Dachgeschoss mit einer Dachneigung von maximal 65° ausgebildet ist, ist im Baufeld MK2 die zeichnerische Darstellung mit einer Oberkante von 25,5 m festgesetzt worden.

Mit einer repräsentativen Vorgartenzone von vier Metern zur Caroline-Michaelis-Straße, wird eine den Berliner Proportionen entsprechende Straßenbreite zum anschließenden bis zu drei Meter über Straßenniveau liegenden Bahngelände erreicht.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt mit ausgleichenden Maßnahmen zur Begrünung auf den Baugrundstücken vermieden. Mit der beabsichtigten verdichteten Bebauung wird dem Postulat Innen- vor Außenentwicklung gefolgt und den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung getragen.

Kerngebiet MK6

Nach der erneuten öffentlichen Auslegung wurde aus einem Teilbereich des Kerngebiets mit der Bezeichnung MK2 - um das denkmalgeschützte Eingangsgebäude des ehemaligen Stettiner Vorortbahnhofs - ein Kerngebiet MK6 gebildet. Die Baukörperdarstellung wurde in eine flächenmäßige Ausweisung geändert und ein Verfahren nach § 13 BauGB durchgeführt.

Die beabsichtigte räumliche Wirkung des eingetragenen Baudenkmals zum Kreuzungsbereich wird beibehalten, da eine Baugrenze eine Bebauung des Grundstücks nur in westliche Richtung zulässt. Die Änderung hat sich ergeben, da eine erste Projektentwicklung eines Interessenten vorliegt. Da die Festsetzung jedoch einfach und flexibel für künftige bauliche Entwicklungen gehalten werden soll, wurde in der flächenmäßigen Ausweisung eine höchstzulässige Geschossflächenzahl von 1,9 bei bis zu sechs Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss gewählt. Hiermit ließe sich das vorgestellte Vorhaben, aber auch Andere verwirklichen. Die Änderung erwies sich als Notwendig um das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude einer ordentlichen Nutzung zuführen zu können. Ohne ausreichendes Flächenangebot für eine zukünftige Nutzung kann der Erhalt auch Wirtschaftlich nicht dargestellt werden.

Die höchst zulässige Gebäudehöhe entspricht denen der Nachbargrundstücke. Das Maß der Nutzung bleibt im Rahmen der Obergrenzen des § 17 BauNVO. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erkennen.

Kerngebiet MK3.1/MK3.2

Im Baugebiet zwischen der verlängerten Bernauer Straße, dem geplanten Stadtplatz, der Invalidenstraße, der Julie-Wolfthorn-Straße und der Caroline-Michaelis-Straße werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO Tankstellen wegen ihrer Unvereinbarkeit mit dem vorgesehenen Stadtbild an dieser Stelle ausgeschlossen.

Die nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 BauNVO festgesetzte Zahl von sieben Vollgeschossen als Obergrenze orientiert sich im Grundsatz an der Höhe der Umgebungsbebauung, die auch für das neue Baufeld prägend ist. Wegen der herausgehobenen Lage dieses Baufeldes, das dreiseitig von Grün- bzw. Freiflächen eingefasst und gegenüber der Invalidenstraße hinter einen repräsentativen Vorplatz zurückgesetzt ist, soll die Gesamthöhe der hier entstehenden Bebauung jedoch die der Umgebung um ein geringes Maß überschreiten können. Deshalb ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 4 BauNVO ein zusätzliches Vollgeschoss zulässig, wenn es als Staffelgeschoss gegenüber den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen um mindestens 1,5 m zurückgesetzt oder als Dachgeschoss mit einer Dachneigung von maximal 65° ausgebildet ist.

Bei einer Bebauung, die sich entsprechend der städtebaulichen Zielsetzung in einer dem Standort angemessenen Höhe entlang der öffentlichen Straßen- und Platzräume entwickelt, ist eine Geschossflächenzahl von 4,5 erreichbar und wird so festgesetzt. Um das Spektrum kerngebietstypischer Nutzungen möglichst wenig einzuschränken, wird durch Festsetzung einer Grundflächenzahl von 1,0 eine vollständige Überbauung des Grundstücks zulässig gemacht.

Die Überschreitung der in der Baunutzungsverordnung für das Maß der baulichen Nutzung festgelegten Obergrenze einer GFZ von 3,0 in Kerngebieten ist angesichts der Höhe und Dichte der Bebauung in den umliegenden Blöcken notwendig und zur Ausformung geschlossener Straßen- und Platzräume sowie zur städtebaulichen Akzentuierung dieses besonderen Standortes entsprechend dem Wettbewerbskonzept städtebaulich erforderlich. Sie wird insbesondere durch den Umstand ausgeglichen, dass in unmittelbarer Nachbarschaft große Teile des ehemaligen Nordbahnhof-Geländes im Bebauungsplan als Grünfläche bzw. als Stadtplatz gesichert werden. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt mit ausgleichenden Maßnahmen zur Begrünung auf den Baugrundstücken vermieden. Mit der beabsichtigten verdichteten Bebauung wird dem Postulat Innen- vor Außenentwicklung gefolgt und den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung getragen.

Die Abgrenzung der überbaubaren Grundstücksfläche ergibt sich im Norden und Westen aus der Lage und notwendigen Breite der geplanten neuen Hauptverkehrsstraßen, im Osten durch die Lage des nicht überbaubaren und denkmalgeschützten unterirdischen S-Bahnhofs, im Süden durch die Geometrie des ehemaligen Bahnhofsvorplatzes und einen Bestandsbaum, für den der Bebauungsplan eine Erhaltungsbindung festsetzt. Innerhalb der festgesetzten Baugrenzen sind auch vom Planbild abweichende Bauungsformen, insbesondere die im Wettbewerbsergebnis vorgeschlagene Ausbildung einer im Bogen zwischen den beiden Platzteilen vermittelnden Bauungskante möglich.

Kerngebiete MK4 und MK5

In den Baufeldern südlich der verlängerten Bernauer Straße zwischen der Gartenstraße, der Invalidenstraße und dem geplanten Stadtplatz wird für die an die Gartenstraße angrenzenden Gebäude, die nicht zugleich unmittelbar an die geplante Hauptverkehrsstraße angrenzen, ein Mindestanteil von 40 % Wohnnutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m § 9 Abs. 3 BauGB und § 7 Abs. 4 Nr. 2 BauNVO festgesetzt, um dem angestrebten Charakter der Gartenstraße als Wohnstraße zu entsprechen und einer Monofunktionalität und Verödung dieses Bereichs, insbesondere auch des geplanten Stadtplatzes, entgegenzuwirken.

Die nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 BauNVO festgesetzte Zahl von Vollgeschossen spiegelt die städtebauliche Zielsetzung wider, entlang der Gartenstraße die Höhe der vorhandenen Bebauung aufzunehmen, an der Ecke zur verlängerten Bernauer Straße eine Eckbetonung zu ermöglichen, und zum geplanten Stadtplatz hin eine einheitliche Bauungskante herzustellen.

Entsprechend diesen allgemeinen Zielen werden für den Bauteil entlang der Gartenstraße sechs Vollgeschosse als Obergrenze festgesetzt, die Bauungstiefe wird als differenzierte flächenmäßige Ausweisung mit einer Tiefe von max. 15 m bestimmt; ein zusätzliches Vollgeschoss ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 4 BauNVO zulässig, wenn es sich in die Höhenentwicklung der südlich anschließenden Abschnitte der Gartenstraße einordnet, d.h. als Staffelgeschoss gegenüber den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen um mindestens 1,5 m zurückgesetzt ist oder als Dachgeschoss mit einer Dachneigung von maximal 65° ausgebildet ist.

Als Eckbetonung zur verlängerten Bernauer Straße und "Gegenüber" für das Baugebiet MK3.1/MK3.2 und die vorhandene Bebauung nördlich der Bernauer Straße werden am nördlichen Rand des Baufeldes acht Geschosse ermöglicht.

Zum geplanten Stadtplatz hin soll eine zwei- bis dreigeschossige Platzkante entstehen, um diesem eine angemessene und einheitliche städtebauliche Rahmung zu geben. Eine größere Höhenentwicklung würde hier zu problematischen Belichtungsverhältnissen in den entstehenden Innenhöfen führen,

während eine geringere oder sehr uneinheitliche Höhenentwicklung dem gestalterischen Ziel einer räumlichen Fassung des Stadtplatzes entgegenstünde.

Wegen der engen Grundstücksverhältnisse, insbesondere des geringen Abstandes zwischen Gartenstraße und Stadtplatz, wird für den Bereich zwischen den straßen- bzw. platzbegleitenden Gebäuderiegeln die Höhe baulicher Anlagen auf ein Vollgeschoss begrenzt. Damit werden im Erdgeschoss vom Stadtplatz zur Gartenstraße durchgehende Gebäudeteile ermöglicht, die für gewerbliche Nutzungen (z.B. Ladengeschäfte) geeignet sind. Gleichzeitig wird für die darüber liegenden Geschosse eine ausreichende Belichtung und Belüftung sichergestellt.

Zur Umsetzung der genannten städtebaulichen Zielsetzungen ist eine Geschossflächenzahl von 3,5, im Eckbereich zur geplanten Verlängerung der Bernauer Straße von 4,0 erforderlich und wird so festgesetzt. Wegen der beengten Grundstücksverhältnisse und der Schwierigkeit der Einordnung von Stellplätzen wird eine vollständige Unterbauung des Grundstücks, z.B. durch eine Tiefgarage, ermöglicht.

Die Überschreitung der in der Baunutzungsverordnung für das Maß der baulichen Nutzung festgelegten Obergrenze einer GFZ von 3,0 in Kerngebieten ist angesichts der Höhenstufung und Ausrichtung der Gebäude, die auch in dieser Dichte angemessene Arbeits- bzw. Wohnverhältnisse (insbesondere auch hinsichtlich Belichtung und Belüftung) ermöglichen, vertretbar, und zur Ausformung geschlossener Straßen- und Platzräume bzw. zur Eckbetonung an der Bernauer Straße erforderlich. Sie wird insbesondere durch den Umstand ausgeglichen, dass in unmittelbarer Nachbarschaft große Teile des ehemaligen Nordbahnhof-Geländes im Bebauungsplan als Grünfläche bzw. als Stadtplatz gesichert werden. Die Überschreitung des Nutzungsmaßes gemäß § 17 BauNVO wird auch mit den Maßnahmen aus den textlichen Festsetzungen zur Begrünung der Grundstücke ausgeglichen. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt mit ausgleichenden Maßnahmen zur Begrünung auf den Baugrundstücken vermieden. Mit der beabsichtigten verdichteten Bebauung wird dem Postulat Innen- vor Außenentwicklung gefolgt und den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung getragen.

Die Grenze des Baugebietes und der bebaubaren Grundstücksflächen ergibt sich im Osten durch die Straßenbegrenzungslinie der Gartenstraße, im Norden und im Westen durch die Lage des S-Bahntunnels, die freizuhaltenden Flächen für die hier geplante Straßenbahntrasse und die Geometrie des geplanten Stadtplatzes. Zum Stadtplatz hin wird eine Baulinie festgesetzt, da anders das Ziel einer einheitlich geschlossenen Platzkante an dieser Stelle nicht erreichbar ist und der Eindruck einer ungeordneten "Bebauungs-Rückseite" hier unbedingt vermieden werden soll.

6.1.2 Mischgebiet MI

Das Baugebiet zwischen der Schwartzkopffstraße im Norden, der Caroline-Michaelis-Straße im Osten und dem Kerngebiet MK2 im Süden weist als Ergänzung der "Wohninsel Schwartzkopffstraße" und in der Ausrichtung auf den geplanten Park eine relativ gute Eignung für eine Wohnnutzung auf. Zugleich ist an der Nahtstelle zur vorhandenen Gewerbebebauung im Westen von einem Störungspotenzial auszugehen, das neben Maßnahmen zum Immissionsschutz auch die Einordnung von Nicht-Wohnnutzungen sinnvoll erscheinen lässt, wie sie hier teilweise bereits vorhanden sind. Das Baugebiet wird deshalb im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB als Mischgebiet nach § 6 BauNVO festgesetzt.

Das Maß der baulichen Nutzung wird im nördlichen Abschnitt des Mischgebiets gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und Abs. 3 BauNVO durch die Festsetzung von Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) sowie der Zahl der Vollgeschosse ausreichend bestimmt.

Um eine darüber hinausgehende, mit den städtebaulichen Zielen auf der Grundlage des Wettbewerbsergebnisses nicht mehr zu vereinbarende bauliche Verdichtung zu verhindern, wird durch textliche Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 20 Abs. 3 BauNVO bestimmt, dass Flächen von

Aufenthaltsräumen einschließlich der dazugehörigen Treppenträume auch dann auf das Maß der Nutzung angerechnet werden, wenn sie in Geschossen liegen, die keine Vollgeschosse sind (z.B. Keller- oder Dachgeschosse).

Ausgehend von den genannten städtebaulichen Zielsetzungen wird in dem nördlichen Abschnitt des Mischgebiets in der flächenhaften Darstellung eine GFZ von 2,5 festgesetzt. Die festgesetzte Zahl von 6 Vollgeschossen als Obergrenze orientiert sich an der Höhe der umliegenden Altbebauung, die für das neue Baufeld prägend ist. Bedingt durch die Nachbarschaft zu der Parkanlage ist – wie im südlichen Baufeld MK2 – eine Erhöhung der Geschossigkeit gegenüber der westlich und nördlich anschließenden Altbebauung städtebaulich erforderlich. Daher ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 4 BauNVO ein zusätzliches Vollgeschoss zulässig, wenn es als Staffelgeschoss gegenüber den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen um mindestens 1,5 m zurückgesetzt oder als Dachgeschoss mit einer Dachneigung von maximal 65° ausgebildet ist.

Entsprechend der Charakteristik der umliegenden Baugebiete wird zur Herstellung geschlossener Bauungskanten gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 22 Abs. 4 BauNVO festgesetzt, dass an seitliche Grundstücksgrenzen über alle Geschosse in einer Tiefe von mindestens 10 m, gerechnet von der straßenseitigen Baugrenze, angebaut werden muss. Dahinter darf – entsprechend der geschlossenen Bauweise – an seitliche Grundstücksgrenzen herangebaut werden, es sei denn, daß die vorhandene Bebauung eine Abweichung erfordert.

Zur Schwartzkopffstraße hin, wo die vorhandenen Quergebäude mit einer Brandwand abschließen, kann das städtebaulich erwünschte Heranbauen an die Grundstücksgrenze bauordnungsrechtlich durchgesetzt werden.

Die Abgrenzung der bebaubaren Grundstücksfläche ermöglicht im Nordosten eine Ergänzung der Bebauung entlang der Schwartzkopffstraße bis an die Vorgartenzone der Caroline-Michaelis-Straße heran, z.B. als Brandwandbebauung oder nach einem Abriss der Bestandsgebäude. Der vier Meter breite Vorgartenstreifen gewährleistet zusammen mit der 16 Meter breiten Caroline-Michaelis-Straße einen ausreichenden Abstand zu der Fläche für Bahnanlagen, auf der eine S-Bahnabstellanlage geplant ist.

Im südlichen Abschnitt des Mischgebiets wurde ein Bauvorhaben realisiert, welches zur erneuten öffentlichen Auslegung in der Baukörperausweisung dargestellt wurde. Es handelt sich hierbei um den vierten Bauabschnitt des Gesamtvorhabens eines Verwaltungsgebäudes für die Deutsche Bahn. Die ersten drei Bauabschnitte befinden sich im südlich anschließenden MK 2. Zusammen mit der Bebauung im südlich benachbarten Kerngebiet MK2 kann so eine einheitliche Bauungskante zum geplanten Park entstehen, wie sie östlich gegenüber im Bezirk Wedding bereits vorhanden ist.

Bei Berücksichtigung der Abstandsflächen im Mischgebiet von 1 h ist die höchstzulässige Oberkante des Gebäudes mit 25,5 m, bei einer Traufhöhe von bis zu 22 m festgesetzt. Unter Anwendung des Schmalseitenprivilegs sind Gebäudekörperabschnitte zur hinteren Grundstücksgrenze hin nur bis zu einer Oberkante von 12 m zulässig. Dies entspricht in ihren städtebaulichen Eckwerten der vorherigen flächenhaften Ausweisung, die auch weiterhin für den nördlichen Abschnitt des Mischgebiets gilt.

Die Überschreitung der in der Baunutzungsverordnung für das Maß der baulichen Nutzung festgelegten Obergrenze einer GFZ von 1,2 in Mischgebieten ist zur Ausformung einer geschlossenen Bauungskante im Osten in Anlehnung an die Struktur der Altbebauung und zur Umgrenzung des Stadtraums der neuen Parkanlage städtebaulich erforderlich. Sie wird insbesondere durch den Umstand ausgeglichen, dass in unmittelbarer Nachbarschaft große Teile des ehemaligen Nordbahnhof-Geländes im Bebauungsplan als Grünfläche bzw. als Stadtplatz gesichert und durch eine Fußgängerquerung über die Bahnanlagen hinweg erreichbar gemacht werden. Die Überschreitung des Nutzungsmaßes gemäß § 17 BauNVO wird auch mit den Maßnahmen aus den textlichen Festsetzungen zur Begrünung der Grundstücke ausgeglichen. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die

Umwelt mit ausgleichenden Maßnahmen zur Begrünung auf den Baugrundstücken vermieden. Mit der beabsichtigten verdichteten Bebauung wird dem Postulat Innen- vor Außenentwicklung gefolgt und den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung getragen.

Altlasten

Untersuchungen ergaben im nordwestlichen Randbereich des Mischgebietes eine etwa 1500 m² große Teilfläche mit Kontaminationen des Grundwassers durch LHKW (Tri- und Tetrachlorethen) und PAK sowie der Bodenluft durch LHKW in schadenswert- bzw. gefahrenwertüberschreitenden (Berliner Liste) Konzentrationen (s. Abschn. 2.7). Hier befand sich der inzwischen abgerissene eingeschossige Baukörper einer ehemaligen Schmiede/Reparaturwerkstatt.

Vom Umweltamt wurde darauf hingewiesen, dass bei einer anschließenden Wohnbebauung, ohne vorherige Bodenluftsanierung, eine Diffusion von LCKW in Keller- und Wohnräume nicht ausgeschlossen ist, somit eine vorherige Sanierung oder Isolierung erforderlich werden kann.

Die GFE kam in ihrem Gutachten 1998 zu dem Schluss, dass bei einer Nutzungsänderung, z.B. zu einer Wohnnutzung, von einer Gefährdung der menschlichen Gesundheit auszugehen ist; die Gutachter empfahlen deshalb eine Sanierung von Grundwasser und Bodenluft.

Die horizontale Verbreitung und die Höhe der Kontamination wurde durch die Detailuntersuchung jedoch bisher im vollen Umfang nicht erfasst, so dass das Umweltamt Sanierungsmaßnahmen erst nach genauerer Untersuchung für sinnvoll erachtet. Da das Gelände im nördlichen Bereich einen hohen Versiegelungsgrad aufweist, wird ein Schadstoffübertritt von der Boden- in die Atmosphären- oder Raumluft dort unter derzeitigen Bedingungen zumindest deutlich behindert. Eine Bodenluftsanierung unter der ehemaligen Reparaturhalle (Schmiede) zur Verhinderung gesundheitlicher Risiken für künftige Nutzer scheint daher zum jetzigen Zeitpunkt – ohne Verhinderung eines anschließenden Übertritts kontaminierter Bodenluft vom belasteten Nachbargrundstück – nicht sinnvoll, da sich 1998 deutliche Schadstoffkonzentrationen, eventuell auch das Schadenszentrum, auf dem Nachbargrundstück außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befanden.

Der zu erwartende Aufwand im Umgang mit den vermutlich auftretenden Schadstoffen steht in einem vertretbaren Verhältnis zur durch den Bebauungsplan ermöglichten Ausnutzung des Baugebietes insgesamt und stellt dessen Festsetzung als Mischgebiet nicht grundsätzlich in Frage. Die im Zusammenhang mit einer baulichen oder sonstigen Nutzung der Fläche notwendigen Auflagen können im Rahmen anderer Verfahren durchgesetzt werden. Dies ist durch die Eintragungen im Bodenbelastungskataster der Senatsverwaltung sichergestellt.

6.2 Grün- und Freiflächen

Grünfläche (öffentliche Parkanlage mit Spielplatz)

Im Nordosten des Plangebietes sieht der Bebauungsplan gemäß § 9 Abs.1 Nr. 15 BauGB die Festsetzung einer Grünfläche („öffentliche Parkanlage mit Spielplatz“) vor. Die Grünfläche soll durch ihre Größe, Lage und Gestaltung sowohl den Bedarf aus dem Bebauungsplangebiet abdecken als auch übergeordnete Aufgaben der Grünversorgung in einem in dieser Hinsicht stark unterversorgten Umfeld wahrnehmen. Die öffentliche Parkanlage wird als Ausgleichsfläche gemäß § 9 Abs. 1a BauGB gekennzeichnet.

Sie entsteht auf der ehemaligen Bahnfläche auf Grund des überarbeiteten Rahmenkonzepts als Ergebnis eines Wettbewerbes von 1995. Änderungen der Konzeption von 1995/1996 ergaben sich aus den konkretisierten Flächenansprüchen für die Zugstallanlage der S-Bahn, die einen fünf Meter breiteren Streife entlang des Auszugsgleises benötigt, den veränderten Flächenansprüchen für die geplante Sportanlage und den geänderten Bedingungen der Finanzierung der Parkanlage.

Das überarbeitete Konzept für die öffentliche Grünanlage sieht nunmehr eine Flächengröße von rd. 5,2 ha vor. Bis auf die beibehaltende Sicherung des Gehölzstreifens entlang der Gartenstraße, der eine hohe Bedeutung für das Landschaftsbild und den Biotopverbund besitzt, sind jedoch die Flächenverteilungen innerhalb der Grünfläche und deren Gestaltung nicht Gegenstand der Festsetzungen.

Auch durch die sich während des Verfahrens geänderte Finanzierung (s. Pkt. 8.5) ist die Freiflächenkonzeption überarbeitet worden. Die künftige Grünfläche des Nordbahnhofs ist in die gesamtstädtische Ausgleichskonzeption des Landschafts-/Artenschutzprogramms aufgenommen worden. Daher wird derzeit von einer bestandsorientierten Anreicherung der vorzufindenden Vegetationsstrukturen ausgegangen, die allerdings weiterhin durch eine Hauptdurchwegung in Nord-Südrichtung durchzogen wird. Diese erschließt als separate Inseln gestaltete Spielangebote für Kinder aller Altersgruppen. Die zwischenzeitlich unter Denkmalschutz gestellte Hinterlandmauer der Grenzanlagen wird in die Gestaltung mit einbezogen.

Die Haupteerschließung des Geländes soll von Süden von der Julie-Wolfthorn-Straße her erfolgen, wo mittels einer Rampe und einer Treppe das Höhenniveau zum ehemaligen Bahnplateau ausgeglichen wird. Weitere Zugänge über Treppenanlagen sind an der Gartenstraße in Höhe der ehemaligen Einmündung des Fußgängertunnels und an der Bahnbrücke im Norden geplant, sowie von der Verlängerung der Schwarzkopfstraße über oder unter der künftigen S-Bahnzugstallanlage.

Sportplatz

Innerhalb der öffentlichen Grünfläche wird eine Fläche für eine Sportanlage mit der Widmung "Sportplatz" gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB festgesetzt. Der Sportplatz dient der bezirklichen Versorgung mit ungedeckten Sportflächen und mindert das vorhandene Defizit.

Bei Einleitung des Bebauungsplanverfahrens ergab sich die Abgrenzung in einer Größe von etwa 2 ha aus den Richtwerten für eine "Kampfbahn Typ C" mit etwa 1000 Standplätzen für Zuschauer. Die Erschließung erfolgte von Osten her auf dem Niveau der Gartenstraße.

Wesentlicher Bestandteil des landschaftsplanerischen Konzeptes war die landschaftliche Integration der Sportfläche in die Parkanlage entsprechend dem Wettbewerbsergebnis. Damit die Blickbeziehungen innerhalb der Parkanlage und über diese hinweg auf die Stadt durch die im Charakter ganz anders gearteten Sportanlagen möglichst wenig gestört werden, sah dieses Konzept eine Absenkung um etwa 3 m gegenüber der umgebenden Grünfläche vor. Entsprechend wurde das Höhenniveau der Sportanlage gemäß § 9 Abs.2 BauGB im Bebauungsplan festgesetzt. Aus den gleichen Gründen wurde die Höhe baulicher Anlagen auf der Sportfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO so festgesetzt, dass sie das Geländenniveau in diesem Bereich nicht überragen. Das Dach der Funktions- und Umkleideräume sollte somit - begrünt und begehbar hergerichtet - in die Grünfläche einbezogen werden.

Das Konzept für die Sportanlage wurde im Laufe des Verfahrens grundlegend geändert. Statt einer „Kampfbahn Typ C“ sollen nun zwei Spielfelder (ein Rasenplatz für Turnierspiele, sowie ein ständig bespielbares Übungsfeld), eine 100 m Laufbahn und eine Sprunganlage entstehen. Damit besteht die Möglichkeit, die Anlage auch Vereinen ständig zugänglich zu halten. Die Flächeninanspruchnahme bleibt in etwa gleich.

Mit Verschiebung der Lage der Sportflächen an den süd-westlichen Rand der Grünanlage sind mehrere Vorteile gegenüber der Mittellage im Park verbunden.

Auf die Absenkung der Sportanlage kann zum Teil verzichtet werden, da Sichtbeziehungen nicht weiter beeinträchtigt werden und Lärmschutzmaßnahmen wegen des Abrückens von der vorhandenen Wohnbebauung an der Gartenstraße weitgehend entfallen können. Ein Niveauunterschied der Spielfelder zu der Grünanlage ergibt sich aus dem vorgefundenen Bodenrelief und den technischen

Bedingungen der unter ihr querenden S-Bahn. Hier bleibt die textliche Festsetzung zur Höhenregulierung bestehen. Weiterhin wird der Eingriff in Natur- und Landschaft dadurch minimiert, das sich an diesem Ort deutlich geringere Vegetationsstrukturen vorfinden, die beeinträchtigt werden könnten. Die Erschließung der Anlage wird mit der Lage an der Caroline-Michaelis-Straße gegenüber der vorherigen Lösung stark vereinfacht.

Der durch die Errichtung der Sportanlage zu erwartende Eingriff in die Natur und Landschaft wird durch Maßnahmen bei der Erstellung der öffentlichen Parkanlage (Anlage von Vegetationsflächen) kompensiert. Die textliche Festsetzung zur Vermeidung bzw. Minderung des Eingriffs in Natur und Landschaft durch Versiegelung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB, bei der auf der Sportfläche überwiegend wasser- und luftdurchlässige Oberflächen herzustellen sind, konnte entfallen.

Spielplatz

Ein öffentlicher Kinderspielplatz soll in die geplante öffentliche Grünfläche integriert werden, deren Zweckbestimmung entsprechend als "Öffentliche Parkanlage mit Spielplatz" festgesetzt ist. Die Größe der Grünfläche bietet auch unter Berücksichtigung von Immissionsgesichtspunkten geeignete Möglichkeiten für die Einordnung von Spielflächen, ohne dass deren genaue Lage bereits im Bebauungsplan festgelegt werden müsste. Bei den Spielmöglichkeiten für größere Kinder ist auch ein übergeordneter Bedarf abzudecken. Die geplante Querung der Bahnanlage würde die Erreichbarkeit des Spielplatzes aus den westlich benachbarten Baugebieten erheblich verbessern. Die genaue Zweckbestimmung, Verteilung und Abgrenzung der Spielflächen innerhalb der Parkanlage wird unter Berücksichtigung der im Berliner Gesetz über öffentliche Kinderspielplätze genannten Kriterien und Richtwerte im Rahmen der Entwurfsplanung für die Grünfläche festgelegt werden.

6.3 Bahnflächen

Betriebsanlagen der S-Bahn

Die vorhandenen oberirdischen Betriebsflächen der S-Bahn werden im Bebauungsplan nachrichtlich als eisenbahnrechtlich planfestgestellte Bahnflächen übernommen. Die Lage der planfestgestellten unterirdischen Anlagen des S-Bahnhofs und der anschließenden Abstell- und Kehrgleise ist entsprechend gekennzeichnet. Eine Überbauung dieser Flächen ist im Plan ausgeschlossen. Dadurch wird auch eine Beeinträchtigung des als Baudenkmal eingetragenen S-Bahnhofs vermieden.

Die Flächen für die im nördlichen Teil des Plangebietes geplante S-Bahn-Abstellanlage werden ebenfalls als bereits nach Eisenbahnrecht planfestgestellte Bahnflächen nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Nach Konkretisierung der Planung wird die Fläche des sogenannten Auszugsgleises der S-Bahnabstellanlage gegenüber der ersten erneuten öffentlichen Auslegung verbreitert. Damit ist die Möglichkeit gegeben, eine Böschung statt einer teureren Spundwand entlang der Caroline-Michaelis-Straße zu realisieren.

Zugänge zum S-Bahnhof

Die S-Bahnstation "Nordbahnhof" hat neben ihrem Hauptzugang an der Invalidenstraße, der unverändert als Bahnfläche erhalten bleibt, einen weiteren Zugang an der Gartenstraße in Höhe der Bernauer Straße, der in die Böschung des Bahngeländes eingebaut ist. Dieser Zugang erfüllt eine wichtige Funktion für die umliegenden Wohngebiete und wurde kürzlich nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten rekonstruiert. Die Ziele der Planung sehen an dieser Stelle eine Abtragung des erhöhten Bahngeländes, die Anlage einer Platzfläche auf dem Niveau der umliegenden Straßen und eine Neubebauung vor. Das vorhandene Zugangsbauwerk kann gestalterisch und - soweit verkehrlich sinnvoll - auch funktional in diese Neubebauung integriert werden. Jedoch befindet sich ein weiteres, heute ungenutztes Eingangsbauwerk westlich davon über den S-Bahnsteigen, in günstiger Lage zur vorgesehenen Straßenbahnhaltestelle und zu den geplanten neuen Nutzungen. Dieser Zugang wird nach Anpassung an

die veränderte Höhenlage wieder geöffnet. Der neue und ggf. weitere Zugänge können innerhalb der Verkehrsflächen bzw. der Grünflächen des Bebauungsplans realisiert werden.

6.4 Straßenverkehrsflächen

Julie-Wolfthorn-Straße , Caroline-Michaelis-Straße

Ein wichtiger Anlass zur Einleitung des Bebauungsplanverfahrens war die Absicht der übergeordneten Verkehrsplanung, eine neue Ost-West- Verbindung von der Bernauer Straße zur Invalidenstraße , als Teil des geplanten "Kleinen Innenstadtringes", zu realisieren. Wegen der hohen verkehrlichen Bedeutung wurde der Bau dieser Verbindung seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als zwingend erforderlich angesehen, insbesondere um den kritischen Knotenpunkt Invalidenstraße/ Chausseestraße auch im Hinblick auf die Abwicklung des Straßenbahnverkehrs zu entlasten.

Bei Einleitung des Verfahrens sollten Teile des Verkehrs über eine Verlängerung der Habersaatstraße zum Gelände des Nordbahnhofes geführt werden. Nach den Beteiligungsverfahren im Rahmen des Bebauungsplans und einer beabsichtigten Flächennutzungsplanänderung wurde hiervon Abstand genommen. Nach dem jetzigen Stand der Planung sollten die Verkehre von der Bernauerstraße über die Julie-Wolfthorn-Straße und den südlichen Teil der Caroline-Michaelis-Straße in die Invalidenstraße gelenkt werden, um den Bereich des geplanten Berliner Hauptbahnhofes (Lehrter Bahnhof) zu erreichen. Die Abbiegeverkehre nach Nord und Süd in die Chausseestraße werden über die Zinnowitzerstraße gelenkt.

Die im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen der Caroline-Michaelis-Straße (südlicher Abschnitt) und Julie-Wolfthorn-Straße sollten einen der vorgesehenen Verkehrsfunktion entsprechenden Ausbau ermöglichen: Es wurde von vier durchgehenden Fahrstreifen, einem oder zwei Parkstreifen, beidseitigen Radverkehrsanlagen und angemessen dimensionierten Gehwegen, zusätzlichen Abbiegespuren (in Teilabschnitten) und beidseitigen Straßenbaumreihen ausgegangen, die wegen der besonderen stadträumlichen Bedeutung der Straßen und zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft erforderlich wären. Aus diesen Rahmenbedingungen wurde im Bebauungsplan eine notwendige Gesamtbreite des öffentlichen Straßenlandes von 32 m für die westliche Verlängerung der Bernauer Straße (Julie-Wolfthorn-Straße) und für den südlichen Abschnitt der Caroline-Michaelis-Straße abgeleitet.

Die im Bebauungsplan festgesetzte Lage der öffentlichen Verkehrsflächen gibt einer mehrfach annähernd rechtwinklig abknickenden Trassierung den Vorzug, um eine ausreichend große öffentliche Grünfläche sowie gut nutzbare Baufelder in den Randbereichen zu erhalten.

Der südliche Teilbereich der Caroline-Michaelis-Straße und der östliche Abschnitt der Julie-Wolfthorn-Straße sollten dabei den Ost-West-Verkehr aufnehmen. Die Dimensionierung des Straßenraumes mit der Gesamtbreite von 32 m entspricht dieser Verkehrsfunktion, deren Realisierung jedoch einem abschließenden Planfeststellungsverfahren überlassen bleibt. Innerhalb der vom Bebauungsplanentwurf vorgegebenen Breite und Lage wird durch die Deutsche Bahn AG zunächst nur die notwendige Erschließung der anliegenden Baublöcke hergestellt. Planungsrechtliche Grundlage für die Inbetriebnahme einer Verbindungsstraße soll ein noch durchzuführendes Planfeststellungsverfahren sein. Eine Anbindung der Caroline-Michaelis-Straße an die Invalidenstraße wäre erst nach einem abgeschlossenen Planfeststellungsverfahren zulässig.

Der nördliche Abschnitt der Caroline-Michaelis-Straße erschließt die Baufelder MK2, MK6 und MI und schafft eine Verbindung zur Schwarzkopffstraße. Die geringe Straßenraumbreite von 16 m entspricht der Funktion einer Erschließungsstraße. Innerhalb dieser Breite können jeweils eine Richtungsfahrbahn, ein Parkstreifen und beidseitige Straßenbaumreihen realisiert werden. Nach den Ausbauplänen für die Erschließungsstraße ist lediglich eine fußläufige Anbindung an die Schwarzkopffstraße vorgesehen damit das Wohngebiet von Durchgangsverkehren verschont bleibt.

Schwartzkopffstraße

Der Bebauungsplan setzt auf bahneigenen Flächen eine Verlängerung der Schwartzkopffstraße um etwa 20 m nach Osten fest. Hierdurch wird eine Verbindung zur Caroline-Michaelis-Straße geschaffen und die Erschließungsmöglichkeiten der S-Bahn-Abstellanlage sowie die Voraussetzungen für eine Fußgängerverbindung über das Bahngelände hinweg zur Feldstraße werden verbessert. Die nördliche Abgrenzung dieser Straßenverkehrsfläche berücksichtigt den möglichen Erhalt des dort vorhandenen Stellwerksgebäudes aus den 30er Jahren.

Am Nordbahnhof / Zinnowitzer Straße

Die Straße Am Nordbahnhof dient lediglich der örtlichen Erschließung (u.a. des Postamtes) und wird in ihrer vorhandenen Breite als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Das kurze Teilstück der Julie-Wolffthorn-Straße (verlängerte Bernauer Straße) zwischen der Zinnowitzer Straße und der Caroline-Michaelis-Straße (Nord-Süd-Straße) entspricht in der Dimensionierung der westlich anschließenden Zinnowitzer Straße und übernimmt die Durchleitung der Abbiegeverkehre aus der und in die Chausseestraße.

Invalidenstraße

Die Invalidenstraße bleibt im wesentlichen unverändert. Die nördliche Straßenbegrenzungslinie wird im Bereich der Einmündung der Caroline-Michaelis-Straße zurückgesetzt, so dass der Kreuzungsbereich entsprechend den verkehrlichen Erfordernissen aufgeweitet werden kann. Zudem wird im Bereich des Stadtplatzes die Straßenbegrenzungslinie um ca. 5 m zurückgesetzt, um eine der städtebaulichen Situation angemessene Breite des Seitenraumes mit Platz für Straßenbäume gewährleisten zu können.

Stadtplatz

Der neu anzulegende Stadtplatz nördlich der Invalidenstraße wird als "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung" (Fußgängerbereich) festgesetzt. Sie soll als Vorfeld der anliegenden neuen Nutzungen, als Übergangsbereich zur nördlich anschließenden Parkanlage und als Verteilerzone für die vorhandenen und geplanten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs vorwiegend dem Fußgängerverkehr dienen; eine gleichzeitige Nutzung durch öffentliche Verkehrsmittel (Straßenbahn, ggf. Bus) und deren Haltestellen ist mit der Festsetzung als Fußgängerbereich vereinbar und soll in der Gestaltung des Platzes berücksichtigt werden. Die anliegenden Grundstücke können und sollen über öffentliche Straßen außerhalb des Fußgängerbereiches für den Fahrverkehr erschlossen werden.

Die Abgrenzung der Platzfläche ergibt sich im Westen aus der Lage des unterirdischen S-Bahnhofs, im Osten auch durch die vorhandenen Zugangsgebäude zur S-Bahn sowie durch die früher bebauten Einzelparzellen entlang der Gartenstraße, die zum Platz hin eine "zweite Schauseite" erhalten sollen. Zur Invalidenstraße hin wird der ehemalige Vorplatz des Stettiner Bahnhofs mit seinem Grünbestand in die Platzfläche einbezogen. Die Gestaltung des Platzes, die vielfältigen und komplexen städtebaulichen und funktionalen Anforderungen genügen muss, ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Die Einteilung der Straßenverkehrsflächen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, um für die spätere Entwurfsplanung die notwendige Flexibilität zu gewährleisten.

Die Geltungsbereichsgrenze zwischen den Punkten N und O sowie EFG ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB zugleich Straßenbegrenzungslinie.

Neue Straßenbahnverbindung

Der Bebauungsplan hält die Option einer Straßenbahnverbindung zwischen Bernauer und Invalidenstraße offen, die innerhalb des Plangebietes über die geplante Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerbereich) geführt werden und dort eine Haltestelle erhalten kann. Wann und in welcher Form diese Option genutzt und die Straßenbahntrasse realisiert werden soll, wird gegenwärtig noch geprüft; auf einen Hinweis auf die Trasse im Bebauungsplan wird deshalb verzichtet. Ggf. wird das Ergebnis des gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahrens nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

6.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Fußgängerverbindung Schwarzkopfstraße - Feldstraße

Der Bebauungsplan soll durch Festsetzung eines Gehrechtes gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB die Herstellung einer Fußgängerverbindung von der Schwarzkopfstraße zur Feldstraße über die geplante S-Bahn-Abstellanlage hinweg planungsrechtlich sichern. Die genaue Trassierung, Breite und Höhenlage der Durchwegung sind abhängig von der Ausgestaltung als Tunnel, Brücke oder ebenerdige Verbindung und werden deshalb im Bebauungsplan nicht festgelegt. Die Trägerschaft, die bauliche Ausbildung und die Finanzierung der Verbindung sind im Rahmen der Realisierung zu klären.

Die im Wettbewerbskonzept vorgesehene Tieflage ist nutzerfreundlicher und fügt sich besser ein, als die in der S-Bahn-Vorplanung angedachte Fußgängerbrücke, dürfte jedoch technisch schwieriger und damit teurer werden. Zum Zustand des vorhandenen (sehr engen) Fußgängertunnels und ob dieser auf kleinen Teilstücken wieder genutzt werden könnte, liegen noch keine abschließenden Informationen vor. Eine erste Begehung im Herbst 2002 hat ergeben, dass in dem benötigten Teilbereich Substanzschäden zu verzeichnen sind und eine Verbauung mit Leitungen erfolgte. In der Wettbewerbsausschreibung war als weitere Möglichkeit ein ebenerdiger, beschränkter Bahnübergang genannt worden.

Solange die Auszugsgleise für den S-Bahnbetrieb nicht hergestellt werden, kann ein provisorischer ebenerdiger Zugang von der Schwarzkopfstraße zum Parkgelände erfolgen. Weiter östlich kann die Fußgängerverbindung in Richtung Feldstraße innerhalb der öffentlichen Grünfläche hergestellt werden.

Sportplatzerschließung

Der Erschließung des Sportplatzes sollte ursprünglich von der Gartenstraße her erfolgen, wobei die notwendigen Funktionsräume unter der Ebene der Grünanlage vorgesehen war. Mit der jetzigen Lage ist der Sportplatz über die Caroline-Michaelis-Straße erschlossen.

Leitungen

Die im Mischgebiet, im Kerngebiet und in den nachrichtlich übernommenen planfestgestellten Bahnflächen vorhandenen Trinkwasserleitungen und Abwasserdruckleitungen der BWB sowie die Gashochdruckleitung der GASAG haben Bestandsschutz. Zur besseren Realisierung von Bauvorhaben kann der Grundstückseigentümer auf privatrechtlicher Basis in Abstimmung mit den Leitungsträgern eine Umlegung veranlassen. Einer Festsetzung von Leitungsrechten im Bebauungsplan bedarf es dazu nicht. Mit Beginn der Bauarbeiten der Caroline-Michaelis-Straße und der Julie-Wolfthorn-Straße sind die Leitungen verlegt worden.

6.6 Immissionsschutzfestsetzungen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird durch textliche Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Die Verwendung

von anderen Brennstoffen ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass diese gleichwertig sind oder geringere Emissionswerte von Schwefeldioxid, Stickoxid und Staub aufweisen.

Das Plangebiet liegt im vom Flächennutzungsplan ausgewiesenen Vorranggebiet für Luftreinhaltung. Dieser Bereich weist aufgrund der hohen Nutzungsdichte eine Vielzahl von unterschiedlichen Emissionsquellen auf, von denen Hausfeuerungsanlagen zu etwa 50% an der Verunreinigung der Luft beteiligt sind. Maßnahmen zur Senkung dieses Teils der luftverunreinigenden Emissionen wirken sich nicht nur auf den Geltungsbereich aus, sondern betreffen vor allem die direkte und indirekte Nachbarschaft und führen zu einer Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet und im Innenstadtbereich.

6.7 Höhenlage der Grundstücke zum Stadtplatz, Einfriedungen

Der Stadtplatz ist der zentrale Bereich des Plangebietes. Er bildet den Verknüpfungspunkt der unterschiedlichen Verkehrsträger, ist zentraler Übergangsbereich zur Parkanlage und wird von Gebäuden eingerahmt, die sich publikumswirksam zum Stadtplatz ausrichten sollen. Aufgrund des zu erwartenden hohen Fußgängeraufkommens sowie der Funktion des Platzes als attraktives Vorfeld der anliegenden neuen Nutzungen soll der Bereich des Stadtplatzes einschließlich angrenzender privater Freiflächen, wie sie bei nicht vollständiger Ausschöpfung der Baugrenzen entstehen können, bis an die umliegenden Gebäude heran eine abgestimmte Gestaltung mit weitgehend einheitlicher Höhenlage und durchweg begehbaren Oberflächen erhalten. Durch textliche Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB wird deshalb festgesetzt, dass unbebaute Grundstücksflächen, die an die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung angrenzen, als begehbare Flächen in einem Höhenbereich zwischen 35,5 und 36,0 m über NN zu befestigen sind; eine Einfriedung gegenüber dem Platzbereich soll nicht zulässig sein.

Durch diese Festsetzung bestimmt der Bebauungsplan ein Grundgerüst an Vorgaben, die eine angemessene Gestaltung des Stadtplatzes entsprechend seiner städtebaulichen Funktion ermöglichen, ohne die Gestaltungsfreiheit privater Eigentümer unverhältnismäßig einzuschränken.

6.8 Nachrichtliche Übernahmen

Die folgenden nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffenen Festsetzungen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen:

- Nach Eisenbahnrecht planfestgestellte Bahnflächen, soweit sie weiterhin für den Bahnbetrieb benötigt werden.
- Die folgenden Gebäude sind in das Öffentliche Verzeichnis der Denkmale in Berlin (Denkmalliste Berlin, Stand 08. März 2001) eingetragen:
 - Invalidenstraße 20, S-Bahnhof Nordbahnhof, 1934-36 von Lüttich.
 - Invalidenstraße 24-27, Stettiner Vorortbahnhof, Empfangsgebäude, 1895-1903 von Wegner.
- Am 17. August 2001 wurden die Teile der Hinterlandmauer des Grenzbereiches in das öffentliche Verzeichnis der Denkmale in Berlin eingetragen

7. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der vorliegende Bebauungsplan I-52 a ist gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem gültigen Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 08. Januar 2004 (ABl. S. 95), zuletzt geändert am 16. März 2004 (ABl. S. 1441) entwickelt. Die dargestellte übergeordnete Hauptverkehrsstraße von der Bernauer zur Invalidenstraße kann innerhalb der im Bebauungsplan festgesetzten Straßenverkehrsflächen - wenn auch mit leicht veränderter Trassenführung - realisiert werden. Sie ist jedoch nicht Ziel des Bebauungsplanverfahrens. Hierfür ist ein gesondertes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Die Entwicklung von Mischgebieten und von Kerngebieten aus der im Flächennutzungsplan dargestellten gemischten Baufläche M2 ist als Regelfall zulässig. (Siehe auch Pkt. 6.1.1. Art der Nutzung)

III. AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS

8.1 Auswirkung auf die Bevölkerungsentwicklung und die Versorgung mit Wohnfolgeeinrichtungen

Durch den Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung zusätzlicher Wohnungen geschaffen. Bei vollständiger Ausschöpfung der Bebauungspotenziale im Plangebiet, einem Wohnanteil von 50 % im Mischgebiet, von 40 % in den sechsgeschossigen Teilen des Kerngebietes MK4/MK5 und von 10 % im restlichem Kerngebiet, sowie von einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 100 m² BGF können im Plangebiet insgesamt etwa 300 Wohnungen entstehen. Für die Spitzenbedarfsrechnung wird eine Belegungsdichte von 2 Einwohnern je Wohneinheit angenommen. Damit ist von einem möglichen Bevölkerungszuwachs im Plangebiet um rund 600 Einwohner auszugehen.

Wegen des rechnerisch hohen Anteils an Wohnungen in Kerngebieten und in für Familien mit Kindern weniger attraktiven Lagen ist anzunehmen, dass diese Zahl eine Obergrenze der wahrscheinlichen Entwicklung darstellt. Dies gilt auch für die Annahme einer Jahrgangsstärke von 1,0 % des Bevölkerungszuwachses bei den Kindern und Jugendlichen (d.h. von 6 Kindern bzw. Jugendlichen je Altersjahrgang).

Bei 600 Einwohnern errechnet sich nach den gültigen Richt- und Orientierungswerten der folgende Infrastrukturbedarf:

Kita: 70 % Versorgungsgrad für 10 Jahrgänge	42 Plätze
Grundschule: 100 % Versorgungsgrad für 6 Jahrgänge	34 Plätze
Jugendfreizeit: 11,4 % Versorgungsgrad für 19 Jahrgänge	13 Plätze
Ungedeckte Kernsportflächen: 2,5 m ² je Einwohner	1.500 m ²
Gedeckte Kernsportflächen: 0,34 m ² je Einwohner	200 m ²
Spielplätze: 1,5 m ² je Einwohner	900 m ²
wohnungsnahes Grün: 6 m ² je Einwohner	3.600 m ²
siedlungsnahes Grün: 7 m ² je Einwohner	4.200 m ²

Der rechnerisch ermittelte Bedarf an Plätzen in Kindertagesstätten, Grundschulen und Jugendfreizeitstätten kann in den vorhandenen Einrichtungen im näheren Umfeld des Plangebietes abgedeckt werden. Ungedeckte Sportflächen werden im Plangebiet selbst hergestellt. Der Bedarf an wohnungs- und siedlungsnahen Grünflächen wird durch die geplante Grünfläche im Plangebiet abgedeckt; innerhalb dieser Grünfläche kann auch die notwendige öffentliche Spielplatzfläche nachgewiesen werden. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist die Verbesserung der Erreichbarkeit der Grünfläche aus dem westlichen Teil des Plangebietes durch Herstellung einer öffentlichen Wegeverbindung über die Bahnanlagen hinweg. Ergänzend können der geplante Stadtplatz und der Bereich der "Plansche" an der Invalidenstraße ergänzende Freiflächen- und Spielplatzfunktionen für den südlichen Teil des Plangebietes übernehmen.

8.2 Auswirkungen auf die Umwelt

8.2.1 Eingriff in Natur und Landschaft

Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zusätzliche Versiegelung gegenwärtig brachliegender Flächen durch Verkehrsanlagen und Bebauung und bereitet damit einen nachhaltigen Eingriff in Natur und Landschaft vor. Im Hinblick auf die planerische Zielsetzung, in dem zentral gelegenen und gut erschlossenen Stadtgebiet um den Nordbahnhof eine zusätzliche Bebauung zu ermöglichen und die hierfür erforderlichen Erschließungsstraßen herzustellen, ist dieser Eingriff im Grundsatz unvermeidbar. Die Inanspruchnahme der zusätzlichen Bau- und Verkehrsflächen

wurde bereits im Rahmen der Aufstellung des Flächennutzungsplans mit den Belangen von Natur und Landschaft abgewogen.

Durch das in den Baugebieten jeweils festgesetzte Maß der baulichen Nutzung und die Dimensionierung und Trassierung der öffentlichen Verkehrsflächen wird dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden Rechnung getragen. Durch die Konzentration der neuen Baugebiete in den Teilbereichen des Plangebietes, die bereits heute eine hohe (teilweise vollständige) Versiegelung und einen geringen Vegetationsanteil aufweisen, durch die Festsetzung einer großen öffentlichen Grünfläche, der die für Natur und Landschaft wertvolleren Teilflächen des Plangebietes umfasst, durch die Einbeziehung des ehemaligen Bahnhofsvorplatzes mit seinem Baumbestand in den geplanten Stadtplatz und durch Erhaltungsbindungen für Baumgruppen und Einzelbäume wird der Eingriff - soweit unter den genannten planerischen Zielsetzungen vertretbar - minimiert.

Im Rahmen des landschaftsplanerischen Fachbeitrages zum Bebauungsplan (Fugmann/ Janotta 1998) wurde der Eingriff in die Schutzgüter Naturhaushalt, Arten und Lebensgemeinschaften sowie Landschaftsbild und Erholung nach dem in Berlin empfohlenen Bewertungsverfahren (Auhagen & Partner, 1993) bewertet. Dabei wurden die im Bebauungsplan festgesetzten oder anderweitig zu sichernden Maßnahmen berücksichtigt, die zur Minimierung des Eingriffs im Bezug auf die einzelnen Schutzgüter vorgesehen sind. Weiterhin wurde berücksichtigt, dass bei einer Umsetzung des Bebauungsplans in Teilbereichen ein geringerer Versiegelungsgrad und damit eine Verbesserung der Freiflächensituation und der Umweltqualität zu erwarten ist, so dass sich damit der zu erwartende Eingriff insgesamt reduziert.

Unter diesen Voraussetzungen kommt der landschaftsplanerische Fachbeitrag zu dem Ergebnis, dass sich in der Gesamtbilanz eine erhebliche Verschlechterung vor allem für den abiotischen Teil des Naturhaushaltes ergibt, insbesondere durch die zu erwartende zusätzliche Versiegelung bisher unversiegelter Brachflächen. Im geringeren Umfang entsteht für den Bereich "Biotope/ Pflanzen und Tiere" ebenfalls ein Defizit durch den Wegfall von Vegetationsflächen. Für den Bereich "Landschaftsbild/ Ortsbild" wird dagegen eine ausreichende Kompensation erreicht.

Bei der Frage nach der Erforderlichkeit von Ausgleichsmaßnahmen ist zu berücksichtigen, dass gemäß § 1a Abs. 3 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich ist, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Dies ist im Mischgebiet sowie in den Teilen des Kerngebietes mit der Bezeichnung MK1, MK2 und MK6 der Fall. Diese Baufelder sind nicht (mehr) Teil der planfestgestellten Bahnfläche und gehören zu den "im Zusammenhang bebauten Ortsteilen" gemäß § 34 BauGB; es wird daher davon ausgegangen, dass hier eine Bebauung entsprechend der Eigenart der unmittelbar benachbarten Baugebiete entlang der Chausseestraße oder zumindest entsprechend der auf den Grundstücken bisher vorhandenen gewerblichen Nutzungen zulässig ist. Ähnliches gilt für die Baufelder MK4 und MK5, wo entlang der Gartenstraße eine Neubebauung teilweise bereits nach § 34 BauGB zugelassen wurde und eine weiterführende Neubebauung ähnlichen Charakters, zumindest in dem Umfang, wie sie historisch auch vorhanden war, d.h. bis zum Nordeingang der S-Bahn, zulässig ist. Für Eingriffe auf den genannten Baufeldern ist im Hinblick auf diese planungsrechtliche Beurteilung ein Ausgleich nicht erforderlich.

Für das verbleibende Baugebiet MK3.1/MK3.2 ist zu berücksichtigen, dass ein erheblicher Eingriffstatbestand erst dadurch entstanden ist, dass die Deutsche Bahn als Grundstückseigentümer nach dem Beschluss über die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans und im Vorgriff auf die geplante zukünftige Nutzung des Geländes die vorher vollständig versiegelte und für ein Betonwerk genutzte Fläche abgeräumt und entsiegelt hat. In der Abwägung der Belange von Natur und Landschaft gegen die privaten Belange des Grundstückseigentümers und das öffentliche Interesse an einer Entwicklung des Geländes wird deshalb bei Umsetzung der im Bebauungsplan gemäß textlicher Festsetzung Nr. 7.3 (Dachbegrünung) vorgeschriebenen Maßnahme zur Minderung des Eingriffs von weiteren Ausgleichsmaßnahmen abgesehen.

Auf den Flächen, die als planfestgestellte Bahnfläche nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden und weiterhin für Eisenbahnzwecke genutzt werden, ist die Frage nach Ausgleichsmaßnahmen nicht im Bebauungsplan zu beurteilen. Auf der geplanten öffentlichen Grünfläche ist in der Bilanz ein Eingriff nicht zu erwarten, zumal für den vorhandene Gehölzstreifen entlang der Gartenstraße im Bebauungsplan eine Erhaltungsbindung festgesetzt wird. Auch für die Fläche des Sportplatzes ist ein erheblicher und nachhaltiger Eingriff nicht zu erwarten.

Auf den Flächen, die nach den Festsetzungen des Bebauungsplans als öffentliches Straßenland vorgesehen sind, erfolgen erhebliche und nachhaltige Eingriffe durch die Anlage öffentlicher Straßen und Plätze, insbesondere der Nord-Süd-Straße, der verlängerten Bernauer Straße und des Stadtplatzes. Eine Minderung des Eingriffs wird dadurch erreicht, dass auf den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, in begrenztem Umfang (Baumscheiben) auch auf den üblichen Verkehrsflächen Teilflächen unversiegelt anzulegen sind. Als Ausgleich für den verbleibenden Eingriff setzt der Bebauungsplan fest, dass auf den dargestellten öffentlichen Verkehrsflächen insgesamt 95 Bäume mit mindestens 18 cm Stammumfang zu pflanzen sind.

In der Abwägung der Belange des Verkehrs und der Siedlungsentwicklung gegen die Belange von Natur und Landschaft wird der durch die Festsetzungen des Bebauungsplans im Plangebiet erreichte Ausgleich als ausreichend angesehen.

8.2.2 Begrünung auf den Baugrundstücken, Vermeidung und Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft

Pflanzbindungen auf den Baugrundstücken

Im Kerngebiet MK2 sind gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a und b BauGB mindestens 20 Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm zu pflanzen und zu erhalten. Für die anzulegenden Baumscheiben ist eine Mindestgröße von 6 m² einzuhalten. Bei Abgang ist Ersatz zu pflanzen. Durch die Festsetzung soll die Qualität des Ortsbildes im Kerngebiet, insbesondere in den Randbereichen zur westlich angrenzenden Bebauung aufgewertet und eine gewisse Abschirmung erreicht werden.

Im Mischgebiet ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a und b BauGB pro 200 m² nicht überbaubarer Grundstücksfläche mindestens ein Laubbaum mit einem Stammumfang von 18 cm zu pflanzen und zu erhalten. Für die anzulegenden Baumscheiben ist eine Mindestgröße von 6 m² einzuhalten. Bei Abgang ist Ersatz zu pflanzen. Bei der Ermittlung der Zahl der zu pflanzenden Bäume sind die auf dem Grundstück vorhandenen und nach der Baumaßnahme erhaltenen Bäume sowie die nach der textlichen Festsetzung Nr. 7.2 zu pflanzenden Bäume anzurechnen. Durch die Festsetzung soll der Charakter des Ortsbildes im Mischgebiet, insbesondere die Qualität der gebäudebezogenen Freiräume aufgewertet werden.

Auf ebenerdigen Stellplatzanlagen ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB je 4 Stellplätze ein hochstämmiger Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm in direkter Zuordnung zu den Stellplätzen zu pflanzen. Für die anzulegenden Baumscheiben ist eine Mindestgröße von 6 m² einzuhalten. Bei Abgang ist Ersatz zu pflanzen. Die Festsetzung soll zur Aufwertung des Ortsbildes durch gestalterische Einbindung größerer Stellplatzanlagen in das Wohnumfeld beitragen.

Begrünung von Flachdächern: Im Mischgebiet und im Kerngebiet mit der Bezeichnung MK1, MK3.1/3.2, MK4 und MK5 sind gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB Dachflächen mit einer Neigung von weniger als 15° mindestens zur Hälfte ihrer Fläche fachgerecht zu begrünen (ausgenommen technische Einrichtungen und Beleuchtungsflächen). Die Dicke der Substratschicht sollte mindestens 12 cm betragen. Ausnahmsweise kann, wenn die Dachbegrünung technisch schwierig oder mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden ist, stattdessen je 50 m² zu begrünender Dachfläche ein Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm gepflanzt werden. Für die anzulegenden Baumscheiben ist eine Mindestgröße von 6 m² einzuhalten. Bei der Ermittlung der zu pflanzenden Bäume können die nach der Festsetzung 7.2 zu pflanzenden Bäume angerechnet werden. Bei Abgang ist Ersatz zu pflanzen.

Die Festsetzung kommt dem Gebot der Minimierung von Eingriffen in Bezug auf Natur und Landschaft nach (MK3.1/3.2), andererseits wird mit den Maßnahmen die Überschreitung des Nutzungsmaßes gemäß § 17 BauNVO ausgeglichen (MI, MK1, MK4, MK5). Ungünstige Auswirkungen der Bebauung auf den Niederschlagsrückhalt und das lokale Stadtklima werden so begrenzt. Darüber hinaus sind extensive Dachbegrünungen von nicht unerheblichem Wert für den Arten- und Biotopschutz.

Die Festsetzungen über die Mindestgröße von Baumscheiben erfolgen jeweils zur Sicherung des zum Überleben des Baumes erforderlichen Gas- und Wasseraustausches.

Erhalt von Baumgruppen und Einzelbäumen

Innerhalb der festgesetzten öffentlichen Grünfläche soll der ortsbildprägende und historisch-typische Gehölzstreifen entlang der Gartenstraße wegen seiner besonderen Bedeutung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild erhalten und in die Parkgestaltung eingebunden werden. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB wird der Streifen entsprechend als Fläche mit Bindung für Bepflanzungen festgesetzt. Ausgenommen sind hiervon notwendige Durchwegungen.

Wegen ihrer besonderen Bedeutung für das Ortsbild wird für eine Ulme südlich des Baufeldes MK3.1/MK3.2 und einen Ahorn im Mischgebiet eine Bindung für die Erhaltung von Einzelbäumen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB festgesetzt. Weitere Bäume im Plangebiet erfüllen die Kriterien der Berliner Baumschutzverordnung und sind entsprechend zu erhalten oder ggf. zu ersetzen, ihre geringere städtebauliche Bedeutung erfordert jedoch nicht die Festsetzung im Bebauungsplan; bei einer Reihe von jüngeren Einzelbäumen mit einem Stammumfang von unter 30 cm ist eine Umpflanzung möglich. Die vorhandenen Bäume sind nicht in das Eingriffs- und Ausgleichskonzept nach § 1a BauGB einbezogen.

Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum

Als Ausgleich für den bei Herstellung der im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 21 BNatSchG wird im Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25b i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB die Pflanzung von mindestens 95 Bäumen mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm in den festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Dieser Festsetzung kann durch die Herstellung bzw. Ergänzung beidseitiger straßenbegleitender Baumreihen in einem Pflanzabstand von durchschnittlich etwa 14 m nachgekommen werden, ausgenommen die Sichtfelder an Knoten und Einfahrten und ein Teilabschnitt der Julie-Wolfthorn-Straße nördlich des Stadtplatzes, wo ein "Sichtfenster" von der erhöht gelegenen Grünfläche nach Süden freigehalten werden soll. Für die Baumscheiben sollte eine Mindestgröße von 6 m² eingehalten werden.

8.2.3 Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung ist in der Bauleitplanung zu prüfen, inwieweit bei öffentlichen und privaten Vorhaben die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. In diesen Fall ist für das im Innenbereich nach § 34 BauGB liegende Plangebiet die Einhaltung der Anlage 1 des Gesetzes zu entnehmenden Schwellenwerte zu prüfen ob eine Vorprüfung vorzunehmen ist:

- Überschreitung des unteren Schwellenwertes von 20.000 m² Grundfläche gem. § 19 Abs. 2 BauNVO für ein Städtebauprojekt (Ziffer 18.7.2)
- Überschreitung des oberen Schwellenwertes von 5.000 m² für ein Einkaufszentrum (Ziffer 18.6.1)
- Mögliche Überschreitung des unteren Schwellenwertes für die Errichtung eines Hotels mit einer Bettenzahl von insgesamt 100 oder einer Gästezahl von insgesamt 80 (Ziffer 18.1.2)

Im Ergebnis sind mit den beabsichtigten Zielen des Bebauungsplanes die Schwellenwerte nicht erreicht. Es ist weder eine Vorprüfung vor zu nehmen, noch besteht eine UVP-Pflicht.

8.3 Verkehrliche Auswirkungen

Bei Planaufstellung sollte der Bebauungsplan die planungsrechtliche Grundlage für die Herstellung einer neuen Straßenverbindung zwischen der Bernauer Straße und der Invalidenstraße im Zuge des "Kleinen Innenstadtringes" sein. Auf Grund von Änderungen im Verkehrsplanungsgesetz ist für deren Inbetriebnahme ein noch durchzuführendes Planfeststellungsverfahren notwendig. Im Planfeststellungsverfahren werden weitere Varianten der Verkehrsführung geprüft, so dass derzeit keine verlässliche Prognose über die im Geltungsbereich abzuwickelnden Verkehre möglich ist.

Ein Durchgangs- oder „Schleichverkehr“ zwischen der Bernauer und der Chausseestraße über die nördliche Caroline-Michaelis-Straße und die Schwarzkopfstraße soll zum Schutz der vorhandenen und geplanten Wohnbebauung vor verkehrsbedingten Beeinträchtigungen vermieden werden. Dies kann durch entsprechende Ausgestaltung des Quer- und des Längsprofils der Planstraße (z.B. Fahrbahnverengung, Aufpflasterung in Teilabschnitten, enge Eckausrundungen), durch entsprechende Schaltung der Lichtsignalanlagen an den Eingangspunkten sowie durch ordnungsbehördliche Anordnungen (z.B. Parken im Fahrbahnbereich, Geschwindigkeitsbegrenzung auf „Tempo 30“, Vorfahrts- und Einbahnstraßenregelungen) erreicht werden, ohne dass es dazu einer Festsetzung im Bebauungsplan bedarf.

Gleiche Maßnahmen gelten für die Verkehrsflächen der Julie-Wolfthorn-Straße und den südlichen Abschnitt der Caroline-Michaelis-Straße.

Die Immissionen der geplanten Straßenbahntrasse von der Bernauer zur Invalidenstraße und durch den Bau der S-Bahn-Abstellanlage sind im Rahmen der dafür gesetzlich vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahren zu beurteilen. Auch die eventuelle Herstellung der Hauptstraßenverbindung zwischen Bernauer Straße und Invalidenstraße verlangt ein abschließendes Planfeststellungsverfahren.

8.4 Bodenordnende Maßnahmen

Für die als Bahnanlage planfestgestellten Flächen der Deutschen Bahn ist - soweit sie nicht weiterhin als Bahnanlagen im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen werden - vor Festsetzung des Bebauungsplans ein eisenbahnrechtliches Entwidmungsverfahren durchzuführen und abzuschließen bzw. die Funktionlosigkeit der Bahnanlage zu erklären ; diesem ist bahnintern eine Entbehrllichkeitsprüfung vorgeschaltet.

Für eine Fläche, die im Norden durch die nach Osten verlängerte nördliche Straßenbegrenzungslinie der Schwarzkopfstraße, im Osten durch die im Bebauungsplan dargestellte östliche Straßenbegrenzungslinie der geplanten Nord-Süd-Straße (Caroline-Michaelis-Straße) und im Süden etwa durch die südliche Baukante des ehemaligen Stettiner Vorortbahnhofs und ihre Verlängerung nach Osten und Westen abgegrenzt wird, wurde ein entsprechender Entwidmungsbeschluss am 22. Dezember 1998 durch das Eisenbahnbundesamt gefasst und im Amtsblatt Berlin am 29. Januar 1999 auf Seite 246 veröffentlicht. Für eine weitere, etwa 21.000 m² große Teilfläche des Flurstückes 82 zuzüglich einer etwa 430 m² großen Teilfläche des Flurstücks 109 wurde die Entwidmung am 14.9.1999 beschlossen und im Amtsblatt Berlin am 22. Oktober 1999 auf Seite 4288 veröffentlicht.

Damit sind nunmehr die Baugebiete MK3.1/MK3.2 und MK5, der Stadtplatz, die Caroline-Michaelis-Straße, der überwiegende Teil der Julie-Wolfthorn-Straße sowie ein nördlich anschließender, etwa 25 m breiter Streifen der geplanten Parkanlage aus der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung entlassen. Für eine etwa 20 m breite und 10 m tiefe Restfläche im nord-westlichen Abschnitt der Julie-Wolfthorn-Straße sowie für den nördlich anschließenden Hauptteil der Parkanlage mit dem geplanten Sportplatz liegt die Erklärung des Eisenbahn-Bundesamtes vor, dass die oberirdischen Anlagen des

ehemaligen Fernbahnhofes ihre Funktion für die Abwicklung des Eisenbahnbetriebs dauerhaft verloren haben. Ein Entwidmungserfordernis besteht hier nicht mehr.

Zur Realisierung der im Bebauungsplan vorgesehenen Nutzungen (Parkanlage mit Sportplatz, Straßenverkehrsflächen einschließlich Fußgängerbereiche) sind in erheblichem Umfang Flächen der Deutschen Bahn in das Eigentum des Landes Berlin zu übernehmen. Im Gegenzug können Flächen des Landes Berlin, insbesondere das Baufeld MK1 und Teile des Baufeldes MK5, als Bauland veräußert werden. Der Grundstückskauf und -tauschvertrag hierzu ist abgeschlossen. Für die Parkanlage mit Sportplatz ist ein Pachtvertrag über 60 Jahre zwischen dem Land Berlin und der Deutschen Bahn vereinbart.

8.5 Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung

Zwischen dem Land Berlin als Eigentümer der Fläche des Baugebietes MK1 und der Deutschen Bahn AG als Eigentümerin des ehemaligen Nordbahnhofsgeländes sind die Grundstücksverhandlungen abgeschlossen. Das Land Berlin hat die Flächen der geplanten Parkanlage (einschließlich der Sportanlage) sowie der geplanten öffentlichen Verkehrsflächen kostenneutral übernommen.

Die Herstellung der Caroline-Michaelis-Straße (Nordabschnitt) sowie die teilweise und vorläufige Herrichtung von Teilflächen der südlichen Caroline-Michaelis-Straße und der östlichen Julie-Wolfthorn-Straße zur Erschließung der angrenzenden Baufelder durch die Deutsche Bahn als Grundeigentümer sind Gegenstand eines Erschließungsvertrages.

Über die haushaltrechtlichen Auswirkungen zur Herrichtung einer Querung der verbleibenden Bahnanlagen in Höhe der Schwarzkopfstraße (öffentliches Gehrecht) können derzeit keine Angaben gemacht werden. Bis zur Einrichtung des Einzugsgleises durch die Deutsche Bahn ist die Herrichtung einer provisorischen ebenerdigen Querung denkbar. Die letztendliche Lösung ist erst mit Realisierung zu finden (Siehe auch Pkt. 6.6 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte).

Die mit rd. 6 Millionen Euro veranschlagte Herstellung der Parkanlage war anfangs von der Deutschen Bahn AG als Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe in Natur und Landschaft außerhalb des Plangebietes (insbesondere durch die Transrapidtrasse) vorgesehen. Mit Aufgabe der Transrapidstrecke von Berlin nach Hamburg entfiel diese Finanzierungsmöglichkeit. Die Summe von 4,5 Mio. Euro mit einer Rate von 250.000 Euro beginnend im Jahr 2003 war in den Haushalt eingestellt, ist aber mit Aufnahme der Fläche des Nordbahnhofs mit dem Landschaftsprogramm in die gesamtstädtische Ausgleichskonzeption wieder gestrichen worden. Mittel ergeben sich aus Geldern für Ausgleichsmaßnahmen, die am Nordbahnhof landesweit gebündelt werden. Mittel sind zum Beispiel aus dem Bebauungsplan I-202a „Holocaust-Denkmal“ rd. 357.000 Euro und aus dem Planfeststellungsverfahren der Schnellbahnverbindung Hannover-Berlin rd. 970.000 Euro bereitgestellt.

Die Sportanlage wird zunächst als Provisorium hergerichtet und die notwendigen Erdarbeiten werden im Rahmen des Straßenbaus erledigt, so dass das Plateau für die Sportplätze entsteht. Dafür sind in der I-Planung des Bezirkes Kapitel 4060, Titel 71510 rund 860 T € in den Jahren 2003-2005 eingestellt.

Die Altlastenverdachtsfläche Nr. 6976: 2,0 ha (Herstellung von Beton und Mörtel, Kfz-Werkstatt, Autowaschanlage) im Bodenbelastungskataster der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung liegt zum größten Teil im Bereich des privaten Baufeldes MK3.1/3.2. Deren Beseitigung oder Behandlung muss im Zuge von Baumaßnahmen vom Eigentümer besorgt werden. Nach gegenwärtigen Erkenntnisstand ist auf Grund der bekannten Vorbelastung nicht mit einem erheblichen Kostenaufwand zu rechnen. Die beabsichtigte kerngebietstypischer Nutzung stellt, in Hinblick Altlasten, auch eine resistente unsensible Nachnutzung dar, so dass die Kostenübernahme zumutbar erscheint.

Die nördliche Ausdehnung der Verdachtsfläche könnte auch die Julie-Wolfthorn-Straße und im geringen Maße die öffentliche Sport- und Grünfläche betreffen. Mit dem erfolgten Ausbau der Straße

und des Sportplatzes ist jedoch hier die Altlastenproblematik bewältigt worden, so dass keine weiteren finanziellen Aufwendungen zu erwarten sind.

IV. VERFAHREN

9.1 Aufstellungsbeschluss

Die Aufstellung des Bebauungsplans I-52 wurde durch das Bezirksamt Mitte von Berlin in seiner Sitzung am 21. Oktober 1997 beschlossen, für das Gebiet zwischen Gartenstraße (teilweise Bezirksgrenze), Invalidenstraße, Am Nordbahnhof, westlicher Begrenzung des Flurstücks 82 der Flur 121 und deren Verlängerung bis Schwartzkopffstraße, Schwartzkopffstraße sowie der westlichen Begrenzung des Flurstücks 26 der Flur 221 im Bezirk Mitte. Gleichzeitig damit wurde die Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs.1 BauGB beschlossen.

Der Aufstellungsbeschluss wurde im Amtsblatt Berlin Nr. 54 vom 07. November 1997 auf Seite 4013 veröffentlicht.

Mit Beschluss des Bezirksamtes vom 22. Januar 1998 wurde eine Erweiterung des Geltungsbereichs um die für eine Verlängerung der Habersaathstraße benötigten Flächen beschlossen. Der Geltungsbereich umfasst nunmehr das Gebiet zwischen Gartenstraße (teilweise Bezirksgrenze), Invalidenstraße, Am Nordbahnhof, westlicher Begrenzung des Flurstücks 82 der Flur 121 einschließlich der Grundstücke Chausseestraße 33-36 sowie der westlichen Begrenzung des Flurstücks 26 der Flur 221 im Bezirk Mitte. Gleichzeitig damit wurde die Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB für das erweiterte Plangebiet beschlossen.

Der Aufstellungsbeschluss wurde im Amtsblatt Berlin Nr. 7 vom 06. Februar 1998 auf Seite 448 veröffentlicht.

9.2 Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Die Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Zeitraum vom 23. Februar 1998 bis zum 23. März 1998 wurde durch Veröffentlichung in der Tagespresse am 19. Februar 1998 angekündigt.

9.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurde den Trägern öffentlicher Belange in der Zeit vom 22. Februar 1999 bis zum 26. März 1999 Gelegenheit gegeben, ihre Stellungnahmen zu der vorgelegten Planung abzugeben. Im Rahmen des Verfahrens wurden 31 Träger öffentlicher Belange sowie 13 von der Planung betroffene Behörden und Stellen mit der Bitte um Stellungnahme angeschrieben. Innerhalb des festgelegten Bearbeitungszeitraumes sind 23 Stellungnahmen eingegangen, nach dem vom Stadtplanungsamt gesetzten Termin gingen weitere 11 Stellungnahmen ein, die Bestandteil der Auswertung wurden. Die Ergebnisse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden in die Abwägung einbezogen.

9.4 Beschluss zum Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Das Bezirksamt Mitte von Berlin hat in seiner Sitzung am 15. Juni 1999 die Ergebnisse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan I-52 für den Bereich Nordbahnhof ohne den geplanten Straßendurchstich der verlängerten Habersaathstraße beschlossen (BA-Beschluss-Nr. 688).

9.5 Beschluss zur Teilung des Bebauungsplans und zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Das Bezirksamt Mitte von Berlin hat in seiner Sitzung am 05. Oktober 1999 beschlossen, den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs in zwei Geltungsbereiche zu teilen und den Bebauungsplan I-52 a gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen (BA-Beschluss-Nr. 746).

Der Bebauungsplan I-52 a galt damit für das Gelände zwischen der Gartenstraße, Invalidenstraße, Am Nordbahnhof sowie Zinnowitzerstraße, einschließlich des Flurstückes 83 und eines Großteils des Flurstückes 82 der Flur 121 im Bezirk Mitte.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans I-52 b umfasste die Grundstücke Chausseestraße 33 bis 36 sowie eine kleine Teilfläche des Flurstückes 82 der Flur 121 im Bezirk Mitte.

9.6 Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die öffentliche Auslegung wurde gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in dem Zeitraum vom 22. November 1999 bis einschließlich 22. Dezember 1999 durchgeführt. Während dieser Zeit konnte der Bebauungsplanentwurf im Stadtplanungsamt eingesehen werden, und die Bürger konnten Anregungen dazu vorbringen. Über die öffentliche Auslegung wurde am 12. November 1999 in der Tagespresse und im Amtsblatt Berlin Nr. 59 vom 12. November 1999 auf Seite 4616 informiert. Die betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden angeschrieben.

Innerhalb des festgelegten Zeitraumes äußerten sich vier Bürger positiv zum Planungsergebnis, ein Bürger regte schriftlich an, in der textlichen Festsetzung 1.4 den Begriff "in Gebäuden" zu streichen. Diesem wurde gefolgt, da mit der textlichen Festsetzung der Mindestwohnanteil auf den Baugrundstücken und nicht innerhalb der Gebäude bestimmt werden soll.

Parallel zur öffentlichen Auslegung wurde der Planentwurf insoweit geändert, als die südliche Caroline-Michaelis-Straße von 30 m auf 29 m zugunsten des Baufeldes MK3.1/MK3.2 verschmälert wurde, um dessen geplante Bebauung um diesen Meter vom vorhandenen S-Bahntunnel nach Westen abrücken zu können. Die DB Immobilien GmbH als von dieser Änderung einzig "betroffener Bürger" sowie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – Verkehrsverwaltung als einzig berührter Träger öffentlicher Belange stimmten der Änderung zu. Mit den geänderten Planungszielen, die dem Beschluss zur zweiten öffentlichen Auslegung zugrunde liegen (s. Abschn. 9.8) ist diese Änderung jedoch nicht mehr relevant.

9.7 Beschluss zum Ergebnis der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Das Bezirksamt Mitte von Berlin hat in seiner Sitzung am 15. Februar 2000 die Ergebnisse der öffentlichen Auslegung zum Bebauungsplan I-52 a, einschließlich der Änderung der Straßenbreite der Caroline-Michaelis-Straße auf 29 m, beschlossen. Die Bezirksverordnetenversammlung hat den Bebauungsplan am 09. März 2000 (Beschluss Nr. 33 / IV) beschlossen und über den Entwurf der Rechtsverordnung entschieden.

9.8 Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB und Änderung des Geltungsbereiches

Aufgrund veränderter Planungsziele für den "Kleinen Innenstadtring" seitens der zuständigen Senatsverwaltung sind für den Bebauungsplan I-52 a Planänderungen notwendig geworden, die eine zweite Auslegung erforderten. Dazu gehören insbesondere:

- die Verbreiterung der südlichen Caroline-Michaelis-Straße auf 32 m,
- die Verschmälerung der nördlichen Caroline-Michaelis-Straße auf 16 m und ihre Verlängerung bis zur Schwarzkopffstraße,
- die Ausweisung der verlängerten Zinnowitzerstraße als Straßenverkehrsfläche (statt als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung),
- die Anpassung der östlichen Baugrenze der Baufelder MK2 und MI an die geänderte Straßenbegrenzungslinien, unter Berücksichtigung eines 4 m breiten Vorgartenstreifens,
- die Erweiterung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans um eine ca. 1.300 m² Teilfläche des Flurstückes 82. Diese Teilfläche des Bebauungsplans I-52 b, der mit dem gleichen BA-Beschluss eingestellt wurde, wird benötigt, um eine durchgehende Bebauung auf den Baufeldern MK2 und MI entlang der Caroline-Michaelis-Straße zu ermöglichen.

Das Bezirksamt Mitte von Berlin hat in seiner Sitzung am 4. September 2000 mit Beschluss Nr. 115 beschlossen, den Bebauungsplan I-52 a gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erneut öffentlich auszulegen.

9.9 Beschluss zum Ergebnis der erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB

Die erneute öffentliche Auslegung hat gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in dem Zeitraum vom 25. September 2000 bis einschließlich 25. Oktober 2000 stattgefunden. Während dieser Zeit konnte der Bebauungsplanentwurf im Stadtplanungsamt eingesehen werden, und die Bürger Anregungen zu den Änderungen vorbringen. Über die erneute öffentliche Auslegung wurde am 15. September 2000 in der Tagespresse und im Amtsblatt Berlin Nr. 45 auf Seite 3692 informiert. Die betroffenen Träger öffentlicher Belange wurden am 22. September 2000 angeschrieben.

Die Beteiligung ergab keine Änderungen der Planung.

Das Bezirksamt Mitte von Berlin hat in seiner Sitzung am 20. November 2000 die Ergebnisse der erneuten öffentlichen Auslegung zum Bebauungsplan I-52 a beschlossen. Die Bezirksverordnetenversammlung hat den Bebauungsplan am 14. Dezember 2000 erneut beschlossen und über den Entwurf der Rechtsverordnung entschieden (BVV-Beschluss Nr. 88/IV).

9.10 Beschluss zur zweiten erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB

Das Bezirksamt Mitte hat in seiner Sitzung am 22. Juni 2004 (Beschluss-Nr. 823) beschlossen den Bebauungsplan zu ändern und erneut gemäß § 3 Abs. 3 BauGB öffentlich auszulegen.

Auf Grund von Umplanung der öffentlichen Parkanlage und einem neuem Konzept für die geplante Sportanlage, sowie Änderung der Bahnanlage wird eine wiederholte erneute öffentliche Auslegung notwendig. Gegenüber dem Planungsstand vom Dezember 2000 haben sich folgende wesentlichen Änderungen ergeben:

- Im Bereich des Auszugsgleises wurde die Bahnanlage um fünf Meter verbreitert, die Fläche der geplanten öffentlichen Grünanlage entsprechend gemindert.
- Die Lage des geplanten Sportplatzes wurde von der Mitte der öffentlichen Parkanlage in die Süd-West-Ecke, an die Kreuzung der Planstraßen b und c, in Parkrandlage verschoben.
- Im MK2 und teilweise auch im Mischgebiet wird die flächenhafte Ausweisung zu einer Baukörperausweisung geändert

Die erneute öffentliche Auslegung wird zu den Änderungen der Planung durchgeführt.

9.11 Beschluss zum Ergebnis der zweiten erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB

Die erneute öffentliche Auslegung hat in dem Zeitraum vom 11. Oktober 2004 bis einschließlich 11. November 2004 stattgefunden. Während dieser Zeit konnte der Bebauungsplanentwurf im Stadtplanungsamt eingesehen werden, und die Bürger Anregungen zu den Änderungen vorbringen.

Über die erneute öffentliche Auslegung wurde am 07. Oktober 2004 in der Tagespresse und im Amtsblatt Berlin Nr. 45 vom 01. Oktober 2004 auf Seite 3902 informiert. Die Träger öffentlicher Belange wurden am 05. Oktober 2004 angeschrieben. Neben dem Hinweis auf das Verfahren im Internet wurde auf Nachfrage Abzeichnungen der Planzeichnung als PDF-Dateien sowie die Begründung per E-Mail zugesandt.

Insgesamt haben sich 17 Bürger, Behörden und Stellen die Träger öffentlicher Belange sind, beteiligt. Zudem wurde eine standardisierte Eingabe von sieben Bürgern eingebracht. Sechs teilten mit, keine Einwendungen zu haben.

Abwägung der Anregungen

Öffentliche Parkanlage / Sportplatz

Die Einwendungen richten sich gegen die beabsichtigten Änderungen und Festsetzungen für die geplante öffentliche Parkanlage und den Sportplatz:

Grünplanung

- Die Ausgleichsberechnung ist unzureichend. Die Baumschutzverordnung soll angewandt werden.
- Der Sportplatz ist zu groß geplant (2 ha) und die Lage wegen fehlender Grünvernetzung schlecht. Der Sportplatz sollte entfallen, ebenso sollte das Baufeld MK3.1/MK3.2 Grünfläche werden, da auch die Caroline-Michaelis-Straße nicht notwendig sei.
- Die Planung widerspricht den Zielen der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption vom Juli 2004, wo ein 8,9 ha großer Park entstehen soll.

Abwägung

Die vorgebrachten Bedenken zielen generell darauf ab, dem Belang der Landschaftsentwicklung vor den anderen zu berücksichtigenden Belangen Vorrang zu geben.

Gemäß § 1 des Baugesetzbuches ist es die Aufgabe der Bauleitplanung die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke vorzubereiten und zu leiten. Sie sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten, bei der vielfältige Belange des Gemeinwesens zu berücksichtigen sind. So sind bei der Aufstellung des Bauleitplans umfangreiche Untersuchungen zur künftigen Nutzung des Areals vorausgegangen. Mittels eines städtebaulichen-landschaftsplanerischen Wettbewerbs wurden die ermittelten Anforderungen in ein räumliches Bezugssystem eingeordnet, welches die Grundlage des Bebauungsplanentwurfs darstellte. Neben dem Ziel der Herstellung einer öffentlichen Grünanlage und einer Sportanlage, soll der Bebauungsplan unterschiedliche Baugebiete entwickeln und erschließen und dabei die Belange der Bahn berücksichtigen.

Zu dem Bebauungsplanverfahren ist 1998 ein landschaftsplanerischer Fachbeitrag eines Landschaftsplanungsbüros gefertigt worden, der das städtebaulich-landschaftsplanerische Wettbewerbsergebnis einer Eingriffsbewertung nach dem speziell auf die Berliner Begebenheiten ausgerichtete Verfahren nach Auhagen & Partner unterwarf. Das Ergebnis der Bestandsaufnahme und der Eingriffsbewertung sind mit Aufnahme in das Landschaftsprogramm 2002 letztmalig abgeglichen worden.

Im Ergebnis der Abwägung der untersuchten Schutzgüter mit der Erforderlichkeit von Ausgleichsmaßnahmen für vorhandenes planfestgestelltes Bahngelände bzw. Bauland nach § 34 des Baugesetzbuches, sind im Bebauungsplan ausreichende Festsetzung zur Meidung bzw. Minimierung von Eingriffen gemäß § 1a des Baugesetzbuches getroffen worden. Die Regelungen der Berliner Baumschutzverordnung gelten hiervon unberührt.

Die Größe und Lage des Sportplatzes hat sich aus der landschaftsplanerischen Sicht des Einwenders gegenüber dem Stand vor der erneuten öffentlichen Auslegung für die öffentliche Grünanlage verschlechtert. Eine beidseitige Umgehung des Sportplatzes ist auf Grund der jetzigen Randlage nicht mehr möglich. Zudem sind die Sportfunktionsräume nicht mehr unterirdisch, unterhalb der Grünanlage, geplant, so dass sich hieraus ein Flächenzuwachs von rd 1.000 m² für den Sport ergibt.

Die Nachteile der Änderungen gegenüber dem vorherigen Planungsstand müssen hingenommen werden. Notwendigkeiten der sportkonzeptionellen Ausstattung der Anlage, sowie veränderte finanzielle Parameter, können in der Abwägung zu keinem anderen Ergebnis führen. Zudem war mit der durch die Bahn vorgegebene Ausweitung der geplanten Auszugsleise für die planfestgestellten

Bahnanlagen, eine beidseitige Umgehung der Sportanlagen auch bei der vorherigen Lage nicht mehr möglich.

Vorteile aus naturschutzrechtlicher Sicht haben sich aus dem minimierten Eingriff in vorhandene Vegetationsstrukturen und geringeren Bodenbewegungen des neuen Standortes ergeben

Die angegebene Flächengröße von 8,9 Hektar für eine Parkanlage entspricht in etwa dem gesamten Areal des ehemaligen Nordbahnhofs und war niemals Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Mit dem jetzigen Stand der Planung verbleibt eine ca. sieben Hektar große Parkanlage und ein ca. zwei Hektar großer Sportplatz.

Gestaltung der Sportfunktionsgebäude

Ein Einwender brachte die Befürchtung vor, die Gestaltung der Sportfunktionsgebäude könne das Straßenbild stören und regt eine Abstimmung mit dem benachbarten Nutzer der DBImm Service an.

Abwägung:

Die Ausgestaltung der vorgesehenen Anlagen ist derzeit noch nicht absehbar. Auch kann eine Abstimmung der Gestaltung im Bauleitplanverfahren nicht festgelegt werden. Dem Planungsträger für die Sportanlagen werden die Bedenken jedoch zur Kenntnis gegeben, so dass bei der Gebäudeplanung Absprachen stattfinden können.

Weitere Einwendungen die jedoch nicht die Änderungen der Planung betreffen

Die weitaus größte Zahl der Einwendungen richtete sich gegen die Herstellung der überörtlichen Verbindungsstraßen von der Bernauer Straße zur Invalidenstraße.

Auch wenn diese Einwendungen nicht die Änderungen der Planung betreffen, welche Gegenstand der erneuten öffentlichen Auslegung waren, so sind doch einige der vorgebrachten Argumentationen für das Verfahren des Bebauungsplans relevant und werden hier betrachtet. So wurden zusammenfassend folgende Einwendungen vorgebracht:

Beanstandungen des Verfahrens

Der Bebauungsplan kann nicht Rechtsgrundlage für die Verbindungsstraßen sein:

- Keine ausreichende Untersuchung von Trassenalternativen.
- Keine ausreichenden Untersuchungen der Auswirkungen Lärm, Schadstoffe und deren Minderung/Behebung.

Daher wird eine Aussetzung der Rechtsfähigkeit des Bebauungsplans für die Baufelder gefordert, da hiermit eine Trassenführung präjudiziert wird.

Stellungnahme:

Die Einwendungen berühren nicht die ausgelegten Änderungen der Planung. Wie schon in der Begründung zuvor dargelegt, ist ausgehend von dem Entwurf des Flächennutzungsplans für Berlin, der eine direkte Anbindung der Bernauer Straße an die Invalidenstraße vorsah, im Ergebnis eines städtebaulichen-landschaftsplanerischen Wettbewerbs 1995 einer Trassenalternative der Vorrang gegeben worden, welche eine verbesserte Bildung von Baufeldern an der Invalidenstraße ermöglichte. Bei Aufstellung sollte mittels der sogenannten „Kleinen Schleife“ die Ost-West-Verkehre getrennt verlaufen, um den Knotenpunkt und Nadelöhr Chausseestraße / Invalidenstraße zu entlasten. Der Bebauungsplan ist 1997 unter anderen mit dem Ziel aufgestellt worden, eine Rechtsgrundlage für diese übergeordneten Verkehrsbelange zu schaffen.

Im Verlauf des Verfahrens sind, auch auf Grund der Bürgerproteste zur Verlängerung der Habersaathstraße, weitere Trassenalternativen geprüft worden, die im Ergebnis zu dem jetzigen Stand

des Bebauungsplanentwurfs geführt haben. In Abwägung der Belange des Durchbruchs der „Kleinen Schleife“ durch die unter Denkmalschutz stehenden gewerblichen Gebäude an der Chausseestraße und Führung des Verkehrs durch die anliegenden Wohnstraßen, wurde der alleinigen Anbindung an die Invalidenstraße Vorrang gegeben.

War bei Planaufstellung der Bebauungsplan die einzige rechtliche Voraussetzung für die Herstellung der Verbindungsstrassen, wurden mit Änderung des Berliner Straßen Gesetzes die Planungsanforderungen, vor allem in Hinblick auf die Umwelteinwirkungen, verschärft. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sieht daher vor, für die Herstellung der Verbindungsstraßen ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Hierbei sind vertieft die Trassenalternativen sowie die Umwelteinwirkungen, deren Vermeidung bzw. Minderung zu prüfen und darzustellen.

Mit dem Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung Mitte über den Bebauungsplan ist für die Baufelder im Geltungsbereich die Planreife erklärt worden. Sie besitzen unmittelbar Baurecht, Grundstücke sind gebildet worden und wurden verkauft bzw. bebaut. Eine Aufhebung oder „Auszeit“ für den Rechtsstand des Bebauungsplans kann nur auf Grund zuwiderlaufender Planung eines Dritten Antragsstellers erfolgen. Im Ergebnis eines Planfeststellungsverfahrens könnten sich jedoch Änderungen der Zulässigkeit ergeben.

Verkehrsabwicklung

Verkehrschao und Staus werden befürchtet, da die Straßen nicht für die Schließung des Innenstadtrings geeignet wären. Wohnen und Hotelnutzung werden in näherer Umgebung nicht mehr möglich sein und die Grünanlage würde zu stark beeinträchtigt.

Stellungnahme:

Der Bebauungsplan setzt auf Grundlage der Planungen der zuständigen Fachabteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung lediglich die vorgegebenen öffentlichen Straßenverkehrsflächen fest. Ansonsten ist die Einteilung der Straßenverkehrsflächen nicht Gegenstand der Festsetzungen.

Nach dem Stand der Verkehrsplanung zum Zeitpunkt des Bezirksverordnetenbeschlusses im Jahr 2000 könnten die prognostizierten Verkehre in den festzusetzenden öffentlichen Verkehrsflächen bewältigt werden. In den Kapiteln 6.3 Straßenverkehrsflächen und 8.3 Verkehrliche Auswirkungen der Begründung sind die Entwicklung der Lage und Dimensionierung der öffentlichen Verkehrsflächen und deren Auswirkungen erläutert.

Ergebnis der zweiten erneuten Bürgerbeteiligung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass bei der Aufstellung des Bebauungsplans die Belange des § 1 Abs. 6 Nr. 7 Baugesetzbuch in die Abwägung der privaten und der öffentlichen Belange hinreichend eingestellt und berücksichtigt worden sind, so dass den Forderungen nicht entsprochen werden kann.

Aus der erneuten öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans I-52a ergaben sich keine Änderungen der Planzeichnung.

Mit Schreiben vom 09. August 2005 teilte die Senatsverwaltung mit, dass der Bebauungsplan nicht mehr die planungsrechtliche Grundlage für den sogenannten kleinen Innenstadtring sein kann. Die Begründung zum Bebauungsplan I-52a wurde auf Grund der Entscheidung der Senatsverwaltung ein Planfeststellungsverfahren für die Herstellung der übergeordneten Straßenverbindung von der Bernauer Straße zur Invalidenstraße durchzuführen überarbeitet.

9.12 Vereinfachtes Verfahren nach § 13 BauGB

Nach der erneuten öffentlichen Auslegung wurde aus einem Teilbereich des Kerngebiets mit der Bezeichnung MK2 - um das denkmalgeschützte Eingangsgebäude des ehemaligen Stettiner Vorortbahnhofs - ein Kerngebiet MK6 gebildet. Die Baukörperdarstellung wurde in eine flächenmäßige Ausweisung geändert.

Für das MK2 haben sich folgende Änderungen ergeben:

- Für den Grundstücksbereich um den denkmalgeschützten ehemaligen Stettiner Vorortbahnhof wird statt der Baukörperausweisung im Bestand und einem Neubau mit Oberkante 14m jetzt eine flächenmäßige Ausweisung mit bis zu sechs zulässigen Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss bei einer Geschossflächenzahl von bis zu 1,9 festgesetzt. Der Bereich erhält die Bezeichnung MK6.
- Bei der Vermassung der Bestandsgebäude im MK2 haben sich Differenzen ergeben, die in der neuen Planfassung korrigiert wurden.

Die beabsichtigte räumliche Wirkung des eingetragenen Baudenkmals zum Kreuzungsbereich wird beibehalten, da eine Baugrenze eine Bebauung des Grundstücks nur in westliche Richtung zulässt. Die Änderung hat sich ergeben, da eine erste Projektentwicklung eines Interessenten vorliegt. Da die Festsetzung jedoch einfach und flexibel für künftige bauliche Entwicklungen gehalten werden soll, wurde die flächenmäßige Ausweisung gewählt. Hiermit ließe sich das vorgestellte Vorhaben, aber auch Andere verwirklichen. Die Änderung erwies sich als Notwendig um das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude einer ordentlichen Nutzung zuführen zu können. Ohne ausreichendes Flächenangebot für eine zukünftige Nutzung kann der Erhalt auch Wirtschaftlich nicht dargestellt werden.

Die geänderte Planung wurde im vereinfachten Verfahren nach § 13 Baugesetzbuch den betroffenen Bürgern und Trägern öffentlicher Belange mit Schreiben vom 03.03.05 zur Stellungnahme innerhalb von 14 Tagen nach Posteingang gegeben. Die Beteiligung ergab keine Änderungen der Planzeichnung und der textlichen Festsetzungen. Die Begründung ist in einigen Punkten ergänzt beziehungsweise korrigiert worden.

Das Bezirksamt Mitte von Berlin hat in seiner Sitzung am 31. Mai 2005 die Ergebnisse der erneuten öffentlichen Auslegung und des vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 BauGB zum Bebauungsplan I-52a beschlossen. Die Bezirksverordnetenversammlung hat am 25. August 2005 den Bebauungsplan beschlossen und über die Rechtsverordnung entschieden (BVV-Drucksache Nr. 1977/II)

9.13 Verfahren nach Baugesetzbuch

Gemäß den Überleitungsvorschriften des § 233 Abs. 1 Satz 1 i.v.m. § 244 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. August 1997, zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. Juni 2004 (BGBl. I S. 1359) werden die weiteren Verfahrensschritte nach den vor dem 20. Juli 2004 geltenden Rechtsvorschriften durchgeführt.

9.14 Anzeigeverfahren

Der Bebauungsplanentwurf ist gemäß § 6 Abs. 4 BauGB der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zur Rechtsprüfung angezeigt worden. Mit Schreiben vom 15. November 2005 ist der Bebauungsplanentwurf beanstandet worden. Änderungen der Textlichen Festsetzungen und der Begründung machten eine erneute öffentliche Beteiligung notwendig.

9.15 Beschluss zum Ergebnis der dritten erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB

Auf Grund Beanstandungen aus der Rechtsprüfung durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat die erneute öffentliche Auslegung in dem Zeitraum vom 16. Januar 2006 bis einschließlich 30. Januar 2006 stattgefunden. Während dieser Zeit konnte der Bebauungsplanentwurf im Stadtplanungsamt eingesehen werden, und die Bürger Anregungen zu den Änderungen vorbringen.

Über die erneute öffentliche Auslegung wurde am 12. Januar 2006 in der Tagespresse und im Amtsblatt Berlin Nr. 1 vom 06. Januar 2006 Seite 3902 informiert. Die Träger öffentlicher Belange wurden am 05. Januar 2006 angeschrieben. Auf Nachfrage wurden Abzeichnungen der Planzeichnung als PDF-Dateien sowie die Begründung per E-Mail zugesandt.

Änderungen der textlichen Festsetzungen betrafen die Beschränkung der Einzelhandelsnutzung im Kerngebiet sowie die Festsetzung zur Dachbegrünung. Die Begründung ist angepasst und redaktionell überarbeitet worden.

Die Möglichkeit der Erörterung der Ziele des Bebauungsplans nahmen neun Bürger und vier Träger öffentlicher Belange wahr. Zu den Änderungen der Planung wurden keine Anregungen eingebracht.

Die Beteiligung ergab keine Änderungen der Planzeichnung und der textlichen Festsetzungen.

Das Bezirksamt Mitte von Berlin hat in seiner Sitzung am 07. Februar 2006 die Ergebnisse der erneuten öffentlichen Auslegung zum Bebauungsplan I-52a beschlossen. Die Bezirksverordnetenversammlung hat am 16. Februar 2006 den Bebauungsplan beschlossen und über die Rechtsverordnung entschieden (BVV-Drucksache Nr. 2185/II)

9.16 erneutes Anzeigeverfahren

Der Bebauungsplanentwurf ist gemäß § 6 Abs. 4 BauGB der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erneut zur Rechtsprüfung angezeigt worden. Es gab keine Beanstandungen.

9.17 Beschluss über den Bebauungsplan und Veröffentlichung

Das Bezirksamt Mitte von Berlin hat am 11. April 2006 beschlossen den Bebauungsplan als Rechtsverordnung festzusetzen. Die Rechtsverordnung wurde im Gesetz- und Verordnungsblatt vom 03. Mai 2006, Seite 367 veröffentlicht.

V. RECHTSGRUNDLAGEN

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414) zuletzt geändert durch Artikel 21 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1824) in Verbindung mit dem Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137) zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 10 des Gesetzes vom 05. Mai 2004 (BGBl. I S. 718) in Verbindung mit dem Baugesetzbuch in der Fassung vom 08. Dezember 1986 (BGBl. I S. 22253), zuletzt geändert durch Artikel 24 des Gesetzes vom 20. Dezember 1996 (BGBl. I S. 2049/2076)
- Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 07. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03. November 2005 (GVBl. S. 692)
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung -BauNVO-) vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S.132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)

Berlin, den 24. April 2006
Bezirksamt Mitte von Berlin
Abt. Stadtentwicklung

gezeichnet

Dubrau
Bezirksstadträtin

gezeichnet

Laduch
Fachbereich Stadtplanung

VI. TEXTLICHE FESTSETZUNGEN

Art der Nutzung:

- 1.1 Im Kerngebiet können Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zugelassen werden.
- 1.2 Im Kerngebiet sind Tankstellen nach § 7 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 BauNVO nicht zulässig.
- 1.3 Im Kerngebiet mit der Bezeichnung MK1, MK2 und MK3.1/MK3.2 sind in den baulichen Anlagen oberhalb des 4. Vollgeschosses Wohnungen allgemein zulässig.
- 1.4 Im Kerngebiet mit der Bezeichnung MK4 und MK5, für die die Zahl von 6 Vollgeschossen zulässig ist, sind mindestens 40 von Hundert der zulässigen Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden.
- 1.5 Im Kerngebiet mit der Bezeichnung MK1, MK2, MK 3.1, MK4, MK5 und MK6 ist großflächiger Einzelhandel unzulässig. Im Kerngebiet mit der Bezeichnung MK 3.2 ist großflächiger Einzelhandel nur im 1.Vollgeschoss zulässig.

Maß der Nutzung:

- 2.1 Bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche sind die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen als Vollgeschossen einschließlich der dazu gehörigen Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen.
- 2.2 Auf den überbaubaren Grundstücksflächen mit der Festsetzung "+S" ist abweichend von der festgesetzten Zahl der Vollgeschosse ein weiteres Vollgeschoss zulässig, wenn es sich hierbei um ein Staffel- oder ein Dachgeschoss handelt, und wenn die festgesetzte Geschossflächenzahl nicht überschritten wird. Das Staffelgeschoss muss straßenseitig um mindestens 1,5 m hinter die Außenwandfläche des darunter liegenden Vollgeschosses zurücktreten, bzw. das Dachgeschoss darf eine Neigung von 65° nicht überschreiten. Bei untergeordneten Bauteilen wie Treppenträumen oder Erkern kann auf ein Zurücktreten verzichtet werden.

Bauweise, überbaubare Grundstücksfläche:

- 3.1 Für das Mischgebiet und das Kerngebiet, bis auf das Kerngebiet mit der Bezeichnung MK6, wird die geschlossene Bauweise festgesetzt.
An die seitlichen Grundstücksgrenzen des Mischgebietes und des Kerngebietes muss in einer Tiefe von mindestens 10 m, gerechnet von der straßenseitigen Baugrenze oder Baulinie, über alle Geschosse angebaut werden.
- 3.2 Die Höhenlage der Sportanlage mit der Bezeichnung A darf eine Höhe von 36,5 m über NN nicht überschreiten. Bauliche Anlagen der Sportanlage dürfen eine Höhe von 39,0 m über NN nicht überschreiten. Dies gilt nicht für technische Aufbauten wie Schornsteine und Lüftungsanlagen.
- 3.3 In den Baugebieten sind die Dachflächen mit einer Neigung unter 15 Grad auszubilden.

Geh- und Fahr- und Leitungsrechte:

- 4.1 Die Fläche zwischen den Punkten ABCDA ist in einer Breite von mindestens 3 m mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit und einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten.

Immissionsschutz:

- 5.1 Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Emissionswerte von Schwefeldioxid (SO_x), Stickoxid (NO_x) und Staub in Kilogramm Schadstoff pro Terra Joule Energiegehalt (kg/TJ) des eingesetzten Brennstoffes vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL entsprechen.

Straßenverkehrsfläche:

- 6.1 Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche und der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist nicht Gegenstand der Festsetzung.
- 6.2 Die Geltungsbereichsgrenze zwischen den Punkten EFG ist zugleich Straßenbegrenzungslinie

Begrünung auf den Baugrundstücken:

- 7.1 Im Mischgebiet ist pro 200 m² nicht überbaubarer Grundstücksfläche mindestens ein Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,3 m Höhe, zu pflanzen. Dabei sind außerhalb von Vegetationsflächen Baumscheiben in einer Größe von mindestens 6 m² herzustellen. Bei der Ermittlung der Zahl der zu pflanzenden Bäume sind die auf dem Grundstück vorhandenen und nach der Baumaßnahme erhaltenen Bäume sowie die nach der textlichen Festsetzung Nr. 7.2 zu pflanzenden Bäume anzurechnen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen.
- 7.2 Auf ebenerdigen Stellplatzanlagen mit mehr als 4 Stellplätzen ist je 4 Stellplätze mindestens ein hochstämmiger Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,3 m Höhe, in direkter Zuordnung zu den Stellplätzen zu pflanzen. Dabei sind außerhalb von Vegetationsflächen Baumscheiben in einer Größe von mindestens 6 m² herzustellen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen.
- 7.3 Im Mischgebiet und im Kerngebiet mit der Bezeichnung MK1, MK3.1/3.2, MK4 und MK5 sind 50% der Fläche von Flachdächern und Dachflächen mit einer Neigung von weniger als 15° zu begrünen.
Eine Verpflichtung zur Dachbepflanzung besteht ausnahmsweise nicht, wenn sichergestellt ist, dass pro 50 m² zu begrünende Dachfläche ein Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,3 m Höhe, auf dem Baugrundstück gepflanzt wird. Dabei sind außerhalb von Vegetationsflächen Baumscheiben in einer Größe von mindestens 6 m² herzustellen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen.
- 7.4 In dem Teil des Kerngebietes mit der Bezeichnung MK2 sind mindestens 20 Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,3 m Höhe, zu pflanzen. Dabei sind außerhalb von Vegetationsflächen Baumscheiben in einer Größe von mindestens 6 m² herzustellen.

Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft:

- 8.1 Innerhalb der Straßenverkehrsfläche einschließlich der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sind mindestens 95 hochstämmige Straßenbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1,3 m Höhe, zu pflanzen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen.
- 8.2 Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung sind überwiegend wasser- und luftdurchlässige Oberflächen herzustellen.
- 8.3 Auf der Fläche HFEIH sowie auf der Fläche KLFHMK ist der vorhandene Gehölzstreifen zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen. Hiervon ausgenommen sind notwendige Flächen für Durchwegungen und Erschließungsflächen.

Höhenlage der Grundstücke zum Stadtplatz, Einfriedungen:

- 9.1 Die nicht überbauten Grundstücksflächen in den Teilen des Kerngebietes mit der Bezeichnung MK3.1/MK3.2, MK4 und MK5 sind, soweit diese unmittelbar an die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung angrenzen, als begehbare Flächen in einem Höhenbereich zwischen 35,5 m und 36,0 m über NN zu befestigen. Eine Einfriedung dieser Teile der Grundstücksflächen ist unzulässig.