

**Auswertung der
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
(TÖB)**

gemäß § 4 Abs. 1 des BauGB
zum

**Bebauungsplan V-76
für die Grundstücke**

**An der Michaelbrücke 1 -2, Holzmarktstraße 19 – 30 sowie die Flurstücke 9005 und 260
im Bezirk Friedrichshain- Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain**

A. AUSWERTUNG

der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zum Vorentwurf des Bebauungsplans V-76 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst den Bereich zwischen Spree, den Straßenzügen An der Michaelbrücke, Holzmarktstraße und dem östlich angrenzenden Grundstück Holzmarktstr. 31 – 33a einschließlich der jeweils angrenzenden Straßenverkehrsfläche bis zu deren Mitte.

I. Das Planungskonzept und die beabsichtigte Ausweisung des Vorentwurfes zum Bebauungsplan V-76

Ziel des Bebauungsplanes ist die planungsrechtliche Sicherung einer kerngebietstypischen Nutzung mit Dienstleistungen, Hotels, Einzelhandel und Wohnen sowie eine den Stadtraum akzentuierende Bebauung. Zudem werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen hergestellt, um den Uferbereich der Spree als Teil eines öffentlichen Uferwanderweges anzulegen.

Diesen Zielstellungen folgend, sollen die Baugrundstücke Holzmarktstraße 19-24 / An der Michaelbrücke 1-2 und Holzmarktstraße 25-30 als Kerngebiet (MK) gemäß § 7 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt werden. Es wird eine Gliederung nach Art und Maß der zulässigen Nutzung vorgenommen.

Das Maß der baulichen Nutzung wird als Baukörperausweisung durch Baugrenzen, Festsetzung der Oberkanten und Traufhöhen baulicher Anlagen sowie der zulässigen Geschossfläche bestimmt.

Weitere Planinhalte sind die Festsetzungen von Gehrechten u.a. für den bezirksübergreifenden Spreeuferwanderweg, die Festsetzung von Tiefgaragen, Festsetzungen zum Umwelt- und Naturschutz sowie die nachrichtliche Übernahme eines Baudenkmals sowie des durch den Geltungsbereich verlaufenden Bahnviaduktes als Bahnanlage.

Darüber hinaus werden in einem städtebaulichen Vertrag zwischen der Eigentümerin bzw. einer ihrer Tochtergesellschaften und dem Land Berlin vertreten durch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg u.a. Regelungen zum

Wohnanteil, zum Umfang von Einzelhandelsflächen, zur Sanierung von Altlasten, zu Ausgleichszahlungen sowie zu Grünmaßnahmen getroffen.

II. Verfahren der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 01.02.05 um Stellungnahme zum Bebauungsplan-Vorentwurf **V-76** gebeten.

III. Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlussfolgerungen

Von 38 beteiligten Stellen haben 29 eine Stellungnahme abgegeben. Zusätzlich wurde von der Verkehrslenkung Berlin eine Stellungnahme abgegeben, so dass insgesamt 30 Stellungnahmen zur Abwägung vorlagen.

Von neun der im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange beteiligten Stellen liegen keine Stellungnahmen vor: Berliner Verkehrsbetriebe, Bundeseisenbahnvermögen, Handwerkskammer Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung I D, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung II, Landesdenkmalamt, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Bauaufsichtsamt, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Grundstücksservice, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Finanzservice,

Von 17 der beteiligten Stellen liegen Anmerkungen ohne Auswirkungen auf abwägungsrelevante Belange vor:

Berliner Gaswerke, BEWAG, Deutsche Post Bauen GmbH, Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL 8, Industrie- und Handelskammer zu Berlin, Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit, IT- Dienstleistungszentrum Berlin, Polizeipräsident in Berlin – Straßenverkehrsbehörde, Regulierungsbehörde für Post und Telekommunikation, Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin, Senatsverwaltung für Finanzen, Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung IV, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung X PS E, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung X PI E, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - Fischereiamt, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Bauaufsichtsamt – Untere Denkmalschutzbehörde.

Von 13 der beteiligten Behörden und sonstigen Träger liegen Stellungnahmen vor, die in der Abwägung zu berücksichtigen waren:

Berliner Feuerwehr, Berliner Stadtreinigungsbetriebe, Berliner Wasserbetriebe, Deutsche Bahn Services Immobiliengesellschaft mbH, vertreten durch Schumann Rechtsanwälte, Eisenbahnbundesamt (EBA), Verkehrslenkung Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung I B, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung I E, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung VII B, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung VII D, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Amt für Umwelt und Natur – FB Umwelt, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Amt für Umwelt und Natur – FB Naturschutz und Grünflächen, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Tiefbauamt.

Folgende abwägungsrelevante Bedenken, Anregungen und Hinweise führten zu einer **Planänderung bzw. einer Änderung in der Begründung** zum Bebauungsplan:

Art und Maß der Baulichen Nutzung, überbaubare Flächen:

- Der Bahnviadukt sei vollständig eine öffentlich-rechtlich gewidmete Bahnfläche. Er könne nicht in der Nullebene als Kerngebiet festgesetzt werden, sondern müsse als Bahnanlage nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden. (Deutsche Bahn, EBA)

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Der Viadukt wird nicht mehr in der 0-Ebene als Kerngebiet festgesetzt, sondern als Bahnanlage nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

- Die Festsetzung des Bahnviaduktes in seiner heutigen Form durch Baulinien und Anzahl der Geschosse sowie die Sicherung eines Durchgangs durch Baugrenzen sei unzulässig, da sich die Zulässigkeit von Änderungen am Viadukt nur nach den Regelungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes richten könnten. Die Planungshoheit der Gemeinde sei dahingehend eingeschränkt, dass sie den Schienenweg nicht selbst festsetzen, sondern nur nachrichtlich übernehmen könne. (Deutsche Bahn, EBA)

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Den Bedenken wird insofern gefolgt, dass die den Viadukt betreffenden Baugrenzen, Baulinien und die Anzahl der Geschosse aus dem Bebauungsplan gestrichen werden.

Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass eine konfliktfreie Überlagerung von Fachplanungsrecht und Bauleitplanung zulässig ist, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwiderläuft, Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird. Daher wird an einer planungsrechtlichen Sicherung des Durchgangs, mittels der Festsetzung eines Gehrechts zu Gunsten der Allgemeinheit sowie einer zu gewährleistenden lichten Höhe von 2,3 m, festgehalten. Den angeführten Anforderungen stehen diese Festsetzungen nicht entgegen.

- Durch die geplante Bebauung würden die Abstandsflächen zum Bahnviadukt unterschritten. Dem stünden Belange der Sicherheit des Bahnbetriebes entgegen, da die Sicht auf ein Signal verdeckt würde. (Deutsche Bahn, EBA)

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Den Einwendungen wird Rechnung getragen, indem die Festsetzungen des Bebauungsplanes dahingehend geändert werden, dass die Signalsicht gewährleistet ist. Dies betrifft die vorgesehene Glaswand sowie die Auskragungen entlang des Viaduktes im MK1, die nunmehr erst ab einer Höhe von 50,4 m ü. NHN zulässig sind. Beim südlichsten Baukörper im MK1 wird zudem die bis zur Höhe von 50,4 m ü. NHN maßgebliche Baugrenze um ca. 5 m vom Viadukt zurückgezogen.

- Im Bebauungsplan seien geeignete textliche Festsetzungen zu treffen, die großflächigen Einzelhandel ausschließen und kleinteilige Einzelhandelnutzungen auf die Erdgeschosszone begrenzen. (Sen Stadt I B)

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Es wird textlich festgesetzt, dass in den Kerngebieten MK1 und MK2 Einzelhandelsbetriebe nur in den ersten beiden Vollgeschossen zulässig sind. Im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung bestehen jedoch keine Festsetzungsmöglichkeiten für den in der Stellungnahme geforderten Ausschluss des großflächigen Einzelhandels. In dem zwischen dem Bauherren und dem Bezirk-Friedrichshain-Kreuzberg zu schließenden städtebaulichen Vertrag wird aber die zulässige Verkaufsfläche auf insgesamt 4.500 m² eingeschränkt und festgelegt, dass im Rahmen dieser Höchstgrenze nur Einzelhandelsbetriebe zulässig sind, deren Verkaufsfläche 700 m² nicht überschreitet,

und zwar auch dann, wenn sie Teil eines Einkaufszentrums i.S.d. § 11 Abs. 3 BauNVO sein sollten.

Umwelt- und Naturschutz:

- Die Maßnahmen zu Verwirklichung der in der übergeordneten Planung des Landschaftsprogramms vorgegebenen Planungsziele sowie zum Ausgleich für die Überschreitung der Obergrenze des Nutzungsmaßes nach § 17 (2) Nr. 2 BauNVO seien verbindlich zu regeln. Insbesondere sei in Betracht zu ziehen den Anteil an unversiegelten Flächen mit Gehrecht für die Allgemeinheit zu erhöhen, bzw. in unmittelbarer Nähe zum B-Plangebiet öffentliche Grünflächen zu schaffen (Sen Stadt I E, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Amt für Umwelt und Natur – FB Naturschutz und Grünflächen)

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Neben der bereits enthaltenen Festsetzung zur extensiven Begrünung von Dachflächen wird der luft- und wasserdurchlässige Aufbau des Uferweges festgesetzt.

Darüber hinaus wird durch einen städtebaulichen Vertrag vereinbart, dass Flächen mit Bodenanschluss und Flächen auf der Tiefgarage mit mindestens 0,80 m Bodenauftrag zu bepflanzen und zu unterhalten sowie Bäume zu pflanzen sind. Weiterhin verpflichtet sich der Bauherr dazu, sich als Ausgleich für die Überschreitung der Obergrenze der BauNVO an der geplanten Grünanlage „Spreepark“ (B-Plan V-39) finanziell zu beteiligen.

- Von der Holzmarktstraße zur Uferpromenade und zur Rückseite der geplanten Gebäude seien Zu- und Durchfahrten für Feuerwehrfahrzeuge erforderlich. (Berliner Feuerwehr).

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die in den Höfen des MK1 und MK2 festgesetzten Flächen zum Bepflanzen werden gestrichen, da sie die Zu- und Durchfahrten für Feuerwehrfahrzeuge behindern würden. Stattdessen wird im städtebaulichen Vertrag der Umfang der zu beplantenden Flächen festgelegt. Dies ermöglicht deren flexible Anordnung, ohne die Belange der Feuerwehr zu beeinträchtigen.

Verkehr:

- Folgende textliche Festsetzung sei hinzuzufügen:

„Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.“ (Verkehrslenkung Berlin)

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Da die in der Plangrundlage enthaltene Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht festgesetzt werden soll, wird die vorgeschlagene textliche Festsetzung in den Bebauungsplan übernommen.

Änderungen in der Begründung ohne Festsetzungscharakter:

- Die öffentliche Löschwasserversorgung für das geplante Gebiet sei nicht sichergestellt. Es seien zusätzliche öffentliche Löschwasserentnahmestellen (Unterflurhydranten) in der Holzmarktstraße erforderlich.

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die Herstellung der Unterflurhydranten ist generell machbar. Die Sicherstellung der Löschwasserversorgung ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu gewährleisten. Der Hinweis, dass in der Holzmarktstraße zusätzliche Löschwasserentnahmestellen erforderlich sind, wird in Kapitel I. 2.1.1 der Begründung des Bebauungsplanes aufgenommen.

- Die Berliner Stadtreinigungsbetriebe seien nicht Eigentümer der Grundstücke „Holzmarktstraße 19 – 24, An der Michaelbrücke 1 – 2, Holzmarktstraße 25 – 30“, da diese Grundstücke in eine Tochtergesellschaft der BSR eingebracht worden seien (Berliner Stadtreinigungsbetriebe).

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Zwar hat die BSR die Grundstücke ihrer Tochtergesellschaft übertragen, allerdings ist sie aufgrund eines noch nicht erledigten Rückübertragungsanspruchs am grundbuchrechtlichen Vollzug der Einbringung der Flurstücke 9009, 260 und 62 des Grundstücks Holzmarktstraße 19-24 gehindert. Die Ausführungen der Begründung zu den Eigentumsverhältnissen werden in den Punkten I. 1 und 2.1.2 an den o.g. Stand angepasst.

- Auf Grund der Auslastung der Mischwasserkanäle sei mit Einschränkungen der abzunehmenden Regenabflussmenge in die Kanalisation zu rechnen. Insbesondere für den Bereich südlich des Bahn-Viadukts sei die Möglichkeit einer Direkteinleitung von Regenwasser in die Spree in zu prüfen. (Berliner Wasserbetriebe, Sen Stadt VIII D)

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die Anregung, Niederschlagswasser in die Spree einzuleiten, wird in Kapitel I. 2.1.7 in die Begründung des Bebauungsplanes eingearbeitet.

- Der Bahnviadukt stehe im Bereich des Flurstücks 260 nicht im Eigentum der Berliner Stadtreinigungsbetriebe. Eigentümerin sei hier die DB Netz AG (Deutsche Bahn, EBA).

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: In der Begründung des Bebauungsplanes wird in Kapitel I. 2.1.2 darauf hingewiesen, dass das Eigentum am Bahnviadukt im Bereich des in Eigentum der BSR befindlichen Flurstücks 260 der DB Netz AG als Rechtsnachfolgerin des Eisenbahnvermögens zusteht.

- Die Ausführungen in der Begründung zum Bestand des ÖPNV sowie zur Straßennetzhierarchie seien zu ändern. (Sen Stadt VII B)

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: In Kapitel I. 2.1.6 der Begründung werden die Ausführungen zur Straßenhierarchie gemäß dem StEP Verkehr und zum ÖPNV eingearbeitet.

- Für das durch die Tiefgarage hervorgerufene Verkehrsaufkommen sei die verkehrliche Verträglichkeit sowie der Erhalt der Leistungsfähigkeit der Holzmarktstraße nachzuweisen. (Sen Stadt VII B)

Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit wurde mit Sen Stadt VII B abgestimmt; die Leistungsfähigkeit der Holzmarktstraße wird demnach nicht beeinträchtigt. Die entsprechenden Ausführungen werden in Kapitel II. 4.3.2 der Begründung eingefügt.

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
------------------------------	----------------	----------

B Abwägung der Stellungnahmen im Einzelnen

<p>Berliner Feuerwehr Serviceeinheit Bau und Grundstücke Schreiben vom 24.2.2005</p>	<p>Brandschutztechnische Hinweise und Anregungen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Auf dem Grundstück sind Flächen für die Feuerwehr erforderlich. Die Ausführungsvorschriften zu den §§ 5 und 15 Abs. 1 und 4 der BauOBln über Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken – Feuerwehrflächen – (AVFwFl) vom 17. Januar 1996 (Amtsblatt Nr. 8 vom 16 Februar 1996 S. 471) sind zu beachten. Für Feuerwehrfahrzeuge vorgesehene Flächen müssen von der Holzmarktstraße aus über Grundstücksein- und -ausfahrt/en erreichbar sein. Lage und Verlauf dieser Flächen müssen jederzeit auf dem Grundstück zu erkennen sein. Von der Holzmarktstraße zur Uferpromenade und zur Rückseite der geplanten Gebäude sind in Abständen von höchstens 100 m Zu- und Durchfahrten (Mindestbreite 3 m, Mindesthöhe 3,50 m) erforderlich. Am Ende der Zufahrt sind Wendestellen für Feuerwehrfahrzeuge (Durchmesser mind. 21,00 m) erforderlich. Eine Alternative ist die Weiterführung zur nächsten Zufahrt und von dort zur Holzmarktstraße zurück. Weitere Flächen für die Feuerwehr auf den Grundstücken werden ggf. im Baugenehmigungsverfahren erforderlich. 2. Die öffentliche Löschwasserversorgung für das geplante Gebiet ist nicht sichergestellt. Es sind öffentliche Löschwasserentnahmestellen (Unterflurhydranten) in der Holzmarktstraße erforderlich, die den Löschwasserbedarf von 3200 l/min. für einen Zeitraum von 2 Stunden abdecken. <p>Hinweise an das Stadtplanungsamt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Die vorg. Zufahrten sind insbesondere zur Sicherstellung von 	<p>Die Belange des Brandschutzes wurden am 26.5.2005 mit der Berliner Feuerwehr mit folgenden Ergebnissen abgestimmt:</p> <p>Die Zufahrt zu Aufstellflächen der Feuerwehr kann über die Holzmarktstraße durch die Öffnungen in der Bebauung („Spreefenster“) sichergestellt werden.</p> <p>Wendestellen am Ende der Zu- und Durchfahrten kommen nicht in Betracht, da für den notwendige Durchmesser von 21 m kein ausreichender Platz vorhanden ist. Daher ist eine Erschließung über die Uferpromenade erforderlich. Die Ausfahrt zurück zur Holzmarktstraße erfolgt durch die Öffnungen zwischen den Baukörpern. Im MK2 ist vor dem Hochhaus eine Wendestelle einzurichten. Alternativ können die Feuerwehrfahrzeuge auch unter dem Viadukt hindurchfahren sofern dessen Maße hierfür ausreichend sind. Die Wendestelle vor dem Hochhaus kann dann entfallen.</p> <p>In Einzelfällen kann es u.U. notwendig sein, dass die geplante Bebauung geringfügig von den festgesetzten Baugrenzen zurückweichen muss, um die Kurvenradien der Feuerwehrfahrzeuge zu gewährleisten. Darüber hinaus können die in den Höfen festgesetzten Flächen zum Bepflanzen die Durch- und Ausfahrten behindern und bei der sachgerechten Anordnung von Aufstellflächen hinderlich sein. Die Befahrung der Uferpromenade durch Feuerwehrfahrzeuge ist bei einem luft- und wasserdurchlässigen Aufbau möglich.</p> <p>Die genaue Anordnung der Feuerwehrflächen sowie der Zu- und Durchfahrten ist im Baugenehmigungsverfahren sicherzustellen.</p> <p>Die Herstellung der Unterflurhydranten ist generell machbar. Die Sicherstellung der Löschwasserversorgung ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu gewährleisten.</p>
---	--	---

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>Rettungsmaßnahmen gemäß §15 abs. 1 BauOBl in im Bereich der Uferpromenade erforderlich. Eine Ausbildung der Uferpromenade als Zufahrt für die Feuerwehr wäre auch möglich und denkbar.</p>	<p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die in den Höfen des MK1 und MK 2 festgesetzten Flächen zum Bepflanzen werden gestrichen. Stattdessen wird im städtebaulichen Vertrag der Umfang der zu bepflanzenden Flächen festgelegt. Dies ermöglicht deren flexible Anordnung, ohne die Belange der Feuerwehr zu beeinträchtigen.</p> <p>Der Hinweis, dass in der Holzmarktstraße zusätzliche Löschwasserentnahmestellen erforderlich sind, wird in Kapitel I. 2.1.1 der Begründung des Bebauungsplanes aufgenommen.</p>
<p>Gasag Berliner Gaswerke Aktiengesellschaft</p> <p>Schreiben vom 14.2.2005</p>	<p>Diese Stellungnahme verliert nach 12 Monaten ihre Gültigkeit. Eine Neubeantragung ist nach Ablauf der Frist obligatorisch.</p> <p>Auf den o.g. Grundstücken des B-Plans V-76 liegen keine Anlagen der Gasag Berliner Gaswerke Aktiengesellschaft.</p> <p>Die in Betrieb befindlichen Gasrohrleitungen in den angrenzenden Gehwegen und Fahrbahnen sind nicht betroffen.</p> <p>Änderungen an den vorhandenen Gasrohrleitungen und den dazugehörigen Anlagen werden möglicherweise nur notwendig, wenn straßenbauliche Maßnahmen durchgeführt werden.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Verwirklichung des o.a. Bebauungsplanes bestehen seitens der Gasag z.Z. keine Planungen.</p> <p>Gegend den Bebauungsplan V-76 bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>
<p>BSR Berliner Stadtreinigungsbetriebe</p> <p>Schreiben vom 24.2.2005</p>	<p>Wir bitten um folgende Richtigstellung:</p> <p>Die Berliner Stadtreinigungsbetriebe werden in der Begründung unter Pkt. I, 1. und 2.1.2 (Seiten 4,6) als Eigentümer der Grundstücke „Holzmarktstraße 19 – 24, An der Michaelbrücke 1 – 2, Holzmarktstraße 25 – 30“ benannt. Diese Grundstücke befinden sich seit dem Jahr 2003 im Eigentum der SpreeUrban Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. Immobilien KG, Ringbahnstraße 76 – 80, 12103 Berlin. Die Berliner Stadtreinigungsbetriebe sind Gesellschaft der SpreeUrban Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. Immobilien KG.</p>	<p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die Ausführungen der Begründung zu den Eigentumsverhältnissen werden unter Punkt I.2.1.2 überarbeitet. „Die Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich in Privateigentum bzw. im Eigentum der Deutschen Bahn“.</p> <p>Die Begründung zum Bebauungsplan liegt im Rahmen der öffentlichen Auslegung ebenso aus wie das Grundstücksverzeichnis, das aus Gründen des Datenschutzes keine Angaben zu den Eigentumsverhältnissen enthält. Der Hinweis auf Privateigentum bzw. Eigentum der</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	Weiterhin bitten wir um Ergänzung des Flurstücks 260 (Holzmarktstraße 19 – 24) unter Punkt 2.1.2. (Seite 6 oben; Flurstücke 9009, 62 und 260). Das Flurstück 260 befindet sich ebenfalls im Eigentum der SpreeUrban Entwicklungsgesellschaft mbH & Co. Immobilien KG.	Deuten Bahn bezieht sich auf die damit verbundenen bodenrechtlichen Fragen und verletzt nicht den Datenschutz.
Berliner Wasserbetriebe Schreiben vom 3.3.2005	<p>Wie Sie in der Begründung (Punkt 2.1.7; Seite 6) erwähnt haben, befinden sich in den umliegenden Straßen Wasserversorgungs- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe. Diese stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung.</p> <p>Auf Grund der Auslastung der Mischwasserkanäle ist jedoch mit Einschränkungen der abzunehmenden Regenabflussmenge von Dachflächen und gering verschmutzten Hofflächen in die Kanalisation zu rechnen.</p> <p>Insbesondere für den Bereich südlich des Bahn-Viadukts empfehlen wir die Möglichkeit einer Direkteinleitung von Regenwasser in die Spree in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zu prüfen.</p> <p>Unter Berücksichtigung der genannten Hinweise bestehen seitens der Berliner Wasserbetriebe keine Bedenken gegen den vorliegenden Bebauungsplanentwurf.</p>	<p>Eine Einleitung von Regenwasser in die Spree wird auch seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung angeregt. Die Sicherung der Regenentwässerung ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu gewährleisten.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die Anregung, Niederschlagswasser in die Spree einzuleiten, wird in Kapitel I. 2.1.7 in die Begründung des Bebauungsplanes eingearbeitet.</p>
Bewag Aktiengesellschaft & Co. KG Schreiben vom 15.2.2005	<p>Den oben genannten Bebauungsplan haben wir zur Kenntnis genommen und auf die Belange der BewagWärme geprüft.</p> <p>Das Planungsgebiet ist durch die Fernwärme erschlossen. Dem beigefügten Auszug aus unserem Grobtrassenplan können Sie die Lage des Leitungsnetzes entnehmen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p>
Bewag Aktiengesellschaft & Co. KG Schreiben vom 1.3.2005	<p>Gegen den o.g. Entwurf haben wir grundsätzlich keine Einwände.</p> <p>In dem angegebenen Bereich befinden sich mehrere 30-kV-Kabel, die außer Betrieb genommen worden sind und in Betrieb befindliche 110-kV-Kabel einschließlich deren Begleitkabel. Diese Anlagen sind gelb markiert. Für die elektrische Erschließung dieses Gebietes sind in der näheren Umgebung 10-kV- und 1-kV-Kabel</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>vorhanden.</p> <p>Der Bewag sind rechtzeitig vor Baubeginn verbindliche Planungsunterlagen zur Verfügung zu stellen um Maßnahmen zum Schutz, zur Demontage und Herausnahme der Kabelanlagen abstimmen zu können.</p> <p>Die Bewag-Richtlinien zum Schutz der Bewag-Kabelanlagen sind zu beachten.</p>	
<p>Deutsche Bahn Services Immobiliengesellschaft mbH</p> <p>Schreiben vom 4.4.2005</p>	<p>I. Grundsätzliches</p> <p><u>1. Geltungsbereich</u></p> <p>Die Beschreibung des Geltungsbereiches in der Bebauungsplanbegründung (Seite 5) sollte präzisiert werden. Ein Bebauungsplan kann nur Grundstücke, aber keine Bauwerke umfassen. Im Übrigen ist das Flurstück 9005 nur zum Teil von dem Bahnviadukt überbaut.</p> <p><u>2. Eigentum am Bahnviadukt</u></p> <p>Unter Eigentumsverhältnisse ist in der Begründung des Bebauungsplanentwurfs (Seite 6) ausgeführt, das Bahnviadukt stehe im Bereich des Flurstücks 260 im Eigentum der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR). Das trifft nicht zu. Eigentümerin des Bahnviadukts im Bereich des Flurstücks 260 ist die DB Netz AG.</p> <p>Bei dem Bahnviadukt handelt es sich nicht um einen wesentlichen Bestandteil des Grundstücks sondern um einen Scheinbestandteil gemäß § 95 Abs. 1 BGB. Das Bahnviadukt ist auf der Grundlage einer Grunddienstbarkeit, deren Eintragung am 24.9.1879 erfolgte (Anlage 1), auf dem heutigen Flurstück 260 errichtet worden. Damit liegen die Voraussetzungen für einen Scheinbestandteil vor, denn das Bahnviadukt wurde in Ausübung eines Rechts an einem fremden Grundstück von dem Berechtigten mit dem Grundstück verbunden. Der spätere Wegfall des dinglichen Rechts im Zuge der Überführung des Grundstücks in Volkseigentum ist auf die dingliche Rechtslage des Scheinbestandteils ohne Einfluss. (Dil-</p>	<p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die Anregung wird in die Begründung unter Punkt I.2.1 eingearbeitet. „Der Geltungsbereich umfasst den Bereich zwischen der Spree, den Straßenzügen „An der Michaelbrücke“, „Holzmarktstraße“ sowie dem östlich angrenzenden Grundstück Holzmarktstraße 31-33a. Die o.g. Straßen sind bis zur jeweiligen Mitte in den Geltungsbereich einbezogen.“</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die Ausführungen der Begründung zu den Eigentumsverhältnissen werden unter Punkt I.2.1.2 überarbeitet. „Die Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich in Privateigentum bzw. im Eigentum der Deutschen Bahn“.</p> <p>Die Begründung zum Bebauungsplan liegt im Rahmen der öffentlichen Auslegung ebenso aus wie das Grundstücksverzeichnis, das aus Gründen des Datenschutzes keine Angaben zu den Eigentumsverhältnissen enthält. Der Hinweis auf Privateigentum bzw. Eigentum der Deutschen Bahn bezieht sich auf die damit verbundenen bodenrechtlichen Fragen und verletzt nicht den Datenschutz. Die Bahnflächen sind im Bebauungsplan als solche dargestellt.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>cher, in: Staudinger, BGB, 12. Auflage, § 95 Rn. 19). Im Übrigen folgt die Scheinbestandteilseigenschaft auch aus den jeweiligen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, die dem Bau und Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn zugrunde liegen. Die Rechtsprechung maß diesen Genehmigungen seit jeher eine privatrechtsgestaltende Wirkung bei, die der Wirkung eines Planfeststellungsbeschlusses gemäß § 75 Abs. 2 Satz 1 VwVfG entspricht (etwa RGZ 7, 265 ff., 267; 31, 285 ff., 287).</p> <p>Danach sind Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung ausgeschlossen. Die Wirkung der öffentlich-rechtlichen Genehmigung ist daher einem dringlichen Recht vergleichbar, das zur Benutzung eines fremden Grundstücks berechtigt. Die Errichtung einer Bahnanlage auf einem fremden Grundstück führt daher auch ohne dingliche Sicherung zum Entstehen eines Scheinbestandteils.</p> <p>Eine öffentlich-rechtliche Genehmigung mit den oben dargestellten Wirkungen für den Bau des Bahnviadukts im hier einschlägigen Streckenabschnitt ist auch erteilt worden. Der Bau des Bahnviadukts war gemäß § 5 des Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3.11.1838 (Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten, 505 ff.) genehmigungspflichtig. Zwar liegt die Konzessionsurkunde unserer Mandantin nicht vor. Ihre Existenz ergibt sich aber aus ihrer Bekanntmachung in der Gesetz-Sammlung für die Königlichen Preußischen Staaten, 1874, Seite 313 (Anlage 2). Danach besteht kein Zweifel daran, dass das Bahnviadukt aufgrund einer öffentlich-rechtlichen Genehmigung errichtet wurde.</p> <p>Das Eigentum an dem Scheinbestandteil steht heute der DB Netz AG zu. Ursprünglich Berechtigter dürfte das Land Preußen (Eisenbahnfiskus) gewesen sein, denn das Land übernahm 1878 den Bau und Betrieb der Berliner Stadtbahn von der zahlungsunfähigen Deutschen Eisenbahngesellschaft. Durch Staatsvertrag vom 31.3.1920 (RGBl. 1920, 773 ff.) zwischen dem Reich und den Ländern, die Staatseisenbahnen besaßen, unter anderem Preußen, gingen die Staatseisenbahnen in das Eigentum des Reiches</p>	

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>über. Eigentümer der Bahnanlage war in der Folgezeit das Deutsche Reich (Reichseisenbahnfiskus/Reichseisenbahnvermögen), zu dessen Gunsten zunächst die oben genannte Grunddienstbarkeit und dann eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit fortbestand (siehe Anlage 1). Mit der Wiedervereinigung am 3.10.1990 erlangte zunächst der Bund als Sondervermögen Deutsche Reichsbahn das Eigentum am Bahnviadukt (Art. 26 Abs. 1 Satz 1 des Einigungsvertrages), dann dessen Zugehörigkeit zum Sondervermögen Deutsche Reichsbahn war eindeutig erkennbar. Im Zuge der Neuordnung des Eisenbahnwesens erfolgte eine Zusammenfassung des Sondervermögens Deutsche Bundesbahn mit dem Sondervermögen Deutsche Reichsbahn als nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes unter dem Namen „Bundeseisenbahnvermögen“ (§§ 1, 2 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen – BENEuGIG – Art.1 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens – ENeuOG – BGBl. 1993, Teil I, 2378 ff.) Die Bundesrepublik Deutschland (Bundeseisenbahnvermögen) war gem. § 20 Abs. 1 Satz 2 BENEuGIG verpflichtet, das gesamte bahnotwendige Vermögen auf die zu gründende Deutsche Bahn AG zu übertragen. Die Übertragung beweglicher Sachen, zu denen das Bahnviadukt als Scheinbestandteil zu zählen ist (Palandt, BGB, 64. Auflage, § 95 Rn. 1), geschah durch Ausgliederung (§ 4 Abs. 2 des Gesetzes über die Gründung einer Deutschen Bahn Aktiengesellschaft – DBGrG – Art. 2 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens – EneuOG – BGBl. 1993, Teil I, 2386 ff.). Nach V. des Ausgliederungsplans übertrug die deutsche Bahn AG das bahnotwendige Bundeseisenbahnvermögen mit Ausnahme der Liegenschaften, unter anderem alle zum Ausgliederungszeitpunkt dem Bundeseisenbahnvermögen gehörenden Gegenstände des Sachanlagevermögens (V. C. – Anlage 3). Mit der Eintragung im Handelsregister gingen die ausgegliederten Teile des Bundeseisenbahnvermögens auf die Deutsche Bahn AG über (§ 8 DBGrG). Die Deutsche Bahn AG ihrerseits übertrug gemäß § 2 Ziffer 3 der Bezugsurkunde d. Netz, Umschlagbahnhöfe und Bahnbau, UR-Nr. 997/1998 des Notars Gerhard Hess, Frankfurt, das Eigentum am Streckennetz im zweiten Schritt der Bahnreform auf die ausgegliederte DB Netz AG. Die Übertragung umfasste ausdrücklich</p>	

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>auch sämtliche Bahnkörper und Eisenbahnbrücken, die Scheinbestandteile sind (§ 2 Ziffer 3.5 und 3.6 der oben genannten Bezugsurkunde d. Netz, Umschlagbahnhöfe und Bahnbau – Anlage 4). Eigentümerin des Bahnviadukts ist damit heute die DB Netz AG.</p> <p>II. Festsetzungen</p> <p><u>1. Festsetzungen zur Art der Nutzung betreffend die vom Bahnviadukt überspannte Fläche</u></p> <p>Als Art der Nutzung setzt der Bebauungsplan für das Bahnviadukt überwölbte Flurstück 260, soweit es nicht Straßenverkehrsfläche ist, ein Kerngebiet fest. Diese Festsetzung ist unzulässig, denn sie verstößt gegen den Vorrang des Fachplanungsrechts. Die Fläche unter dem Bahnviadukt ist öffentlich-rechtlich gewidmete Bahnfläche. Sie ist als solche im Flächennutzungsplan in der Fassung der Neubekanntmachung vom 8.1.2004 (ABl. S. 95) ausgewiesen. Die Festsetzung eines Baugebiets auf derselben Fläche würde deren fachplanerischen Zweckbestimmung vorrangig dem Gebiet der Bahn zu dienen, widersprechen. Darüber hinaus ist die Festsetzung auch mit dem Flächennutzungsplan nicht vereinbar und der Bebauungsplan insoweit nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Damit ist auch eine Verletzung des § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB gegeben.</p> <p>Das Bahnviadukt insgesamt – die Null-Ebene und die + 1-Ebene – ist eine gewidmete Bahnanlage und darf als solche lediglich nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden. Die Widmung umfasst notwendigerweise die Fläche, die das Bahnviadukt durch die Viadukt Pfeiler und die Überwölbung in Anspruch nimmt. Die Begründung des Bebauungsplanentwurfs führt selbst zutreffend aus, dass das Viadukt als Berliner Stadtbahn durch die preußische Eisenbahnverwaltung in den Jahren 1875 bis 1882 errichtet wurde und im hier maßgeblichen Streckenbereich als Hochbahn konzipiert ist (Seite 8). Es handelt sich deshalb bei dem Viadukt um eine Eisenbahnanlage, denn das Bauwerk diene von seiner Errichtung an bis heute unmittelbar der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebs-</p>	<p>Den Bedenken wird gefolgt.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Der Viadukt wird nicht mehr in der 0-Ebene als Kerngebiet festgesetzt, sondern als Bahnanlage nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Die Abgrenzung der Bahnanlage umfasst das gesamte bahneigene Flurstück 9005 und im Bereich des Flurstücks 260 die Fläche, die der Viadukt durch die Viadukt Pfeiler und die Überwölbung in Anspruch nimmt.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>ordnung (EBO). Eine davon zu unterscheidende, andere Zweckbestimmung kam und kommt dem Viadukt in der Null-Ebene nicht zu. Da die Eisenbahnstrecke seit 1882 ununterbrochen, wenn auch sei 1961 mit Einschränkungen betreffend dem Fernverkehr, in Betrieb ist, kann die öffentlich-rechtliche Widmung des Bahnviadukts und der zugehörigen Fläche unterstellt werden (BVerwG, NVwZ-RR 1999, 720 m.w.N.).</p> <p>Der Fachplanungsvorbehalt gilt nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung auch für alte Bahnanlagen, die nicht durch einen Planfeststellungsbeschluss gewidmet worden sind (BVerwG NVwZ 1989, 655, 656). Für das Eingreifen des Fachplanungsvorbehalts ist es daher nicht relevant, ob die Berliner Stadtbahn aufgrund eines förmlichen Planungsfeststellungsbeschlusses errichtet wurde. Die öffentlich-rechtliche Widmung als Bahnanlage reicht aus.</p> <p>Die Festsetzung eines Kerngebiets in der Null-Ebene ist nicht zulässig, weil sie mit der bestehenden Zweckbestimmung als Bahnfläche nicht vereinbar ist. Zwar schließt der Vorrang der Fachplanung nicht alle planerischen Aussagen in Bezug auf Bahnflächen aus sondern nur solche, die der Fachplanung widersprechen. Ein solcher Widerspruch liegt hier jedoch vor. Der Widerspruch liegt darin, dass die allgemeine Art der Nutzung durch die Fachplanung mit Bahnfläche bereits vorgegeben ist und hier eine davon abweichende allgemeine Art der Nutzung für dieselbe Fläche zusätzlich festgesetzt wird. Für eine Fläche kann es aber nur eine allgemeine Art der Nutzung geben. Eine Gliederung der allgemeinen Art der Nutzung nach Geschossen oder Ebenen lässt weder § 9 Abs. 3 BauGB noch die Bahnnutzungsverordnung zu (Bielenberg/Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, BauGB, Kommentar, Loseblatt, Stand: 69. EL, § 9 Rn. 250 a. E.). Jedenfalls folgt die Unzulässigkeit aber aus der potentiellen Unverträglichkeit beider Arten der Nutzung. Die Festsetzung eines Kerngebiets unmittelbar unterhalb eines Schienenwegs auf ein und derselben Grundstücksfläche würde angesichts der von dem Schienenweg ausgehenden Emissionen erhebliche Konflikte auslösen und damit dessen Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, beeinträchtigen.</p>	

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>Allein die hier vertretene Auffassung stellt sicher, dass der Fachplanung bei einer baulichen Änderung des Viadukts und der Ansiedlung bahnfremder Nutzungen in den Viaduktbögen der Vorrang zukommt. Die mit der Bebauungsplanung angestrebten Nutzungen werden damit nicht unmöglich, sie treten aber hinter die Belange der Fachplanung zurück.</p> <p><u>2. Festsetzung betreffend das Bahnviadukt als Baukörper (Maß der baulichen Nutzung)</u></p> <p>Der Bebauungsplan sieht für das Bahnviadukt in der Null-Ebene die Festsetzung durch Baulinien vor. Der geplante Durchgang durch einen der Viaduktbögen soll durch Baugrenzen bestimmt werden. Ferner ist für das Viadukt als bauliche Höhe ein Vollgeschoss festgesetzt. Diese Festsetzungen sind sämtlich unzulässig. Der Vorrang der Fachplanung steht auch diesen Festsetzungen entgegen. In der Begründung des Bebauungsplanentwurfs ist darüber hinaus ausgeführt, die Dachfläche des Viadukts (+ 1-Ebene) werde in der Nebenzeichnung durch Baugrenzen festgesetzt. Eine derartige Nebenzeichnung enthält der uns vorliegende Entwurf nicht. Für eine solche Festsetzung würden im Übrigen die Ausführungen entsprechend gelten.</p> <p>Die Zulässigkeit der Festsetzungen ist nicht deshalb zu bejahen, weil sie der bestehenden Zweckbestimmung des Bahnviadukts als Eisenbahnanlage nicht zuwiderlaufen. Ein Zuwiderlaufen ist trotz der auf den ersten Blick vermeintlichen Verträglichkeit gegeben, denn die genannten Festsetzungen legen die Bahnanlage selbst in ihrer räumlichen Ausdehnung fest. Das ist aber gerade die Aufgabe der Fachplanung. Breite und Höhe des Bahnviadukts werden durch die bestehende öffentlich-rechtliche Widmung bestimmt. Die Zulässigkeit von Änderungen und das gegebenenfalls dafür erforderliche Verfahren richten sich nach den Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Die Planungshoheit der Gemeinde ist dahin eingeschränkt, dass sie den Schienenweg selbst nicht – auch nicht zusätzlich – festsetzen kann. Sie kann ihn nur nachrichtlich in ihre Planung übernehmen.</p> <p>Klarstellend sei angemerkt, dass sich unsere Mandantin zwar ge-</p>	<p>Den Bedenken wird insofern gefolgt, dass die den Viadukt betreffenden Baugrenzen, Baulinien und die Anzahl der Geschosse aus dem Bebauungsplan gestrichen werden, da nicht beabsichtigt ist, die nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz zu regelnde Zulässigkeit bzw. Unzulässigkeit zukünftig u.U. erforderlicher baulicher Veränderungen des Viaduktes vorwegzunehmen.</p> <p>Gleichwohl ist darauf hinzuweisen, dass eine konfliktfreie Überlagerung von Fachplanungsrecht und Bauleitplanung zulässig ist, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwider läuft, Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird. Daher wird an einer planungsrechtlichen Sicherung des Durchgangs, mittels der Festsetzung eines Gehrechts zu Gunsten der Allgemeinheit sowie einer zu gewährleistenden lichten Höhe von 2,3 m, festgehalten. Den angeführten Anforderungen stehen diese Festsetzungen nicht entgegen – auch die Bahn führt aus, dass ihre betrieblichen Belange durch den Durchgang nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Baugrenzen, Baulinien und die Anzahl der Geschosse am Viadukt werden gestrichen, der Durchgang wird neben dem bereits festgesetzten Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit durch eine einzuhaltenen lichte Höhe gesichert.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>gen die Festsetzungen des geplanten Durchgangs durch Baugrenzen wendet, weil sie die Festsetzung für rechtlich unzulässig hält. Sie wird aber gegen die Herstellung des Durchgangs keine Einwände erheben, da der Durchgang ihre betrieblichen Belange nicht beeinträchtigt.</p> <p><u>3. Unterscheidung der Abstandflächen und Festsetzung einer Lärmschutzwand aus Glas (Textliche Festsetzung Nr. 11)</u></p> <p>Dem Bahnviadukt sind eigene Abstandflächen zugeordnet, denn es handelt sich um eine bauliche Anlage, von der Wirkungen wie von einem Gebäude ausgehen (§ 6 Abs. 10 BauO Bln). Zwischen den neuen Gebäuden unter Einschluss der festgesetzten Lärmschutzwand und dem Bahnviadukt sind deshalb grundsätzlich doppelte Abstandflächen einzuhalten, zum einen die dem Gebäude und zum anderen die dem Viadukt zugehörige Abstandfläche. Der Bebauungsplanentwurf sieht eine erhebliche Unterschreitung dieser Abstandflächen vor.</p> <p>Dieser Unterschreitung der Abstandflächen stehen im Bereich nördlich des Bahnviadukts (MK 1 – Flurstück 9009) Belange der Sicherheit des Bahnbetriebs entgegen. Die durch den Bebauungsplanentwurf vorgeschriebene und zugelassene Bebauung beeinträchtigt die Signalsicht. Unsere Mandantin hat unter anderem zur genauen Feststellung der freizuhaltenden Sichtflächen ein Gutachten beauftragt, das noch nicht fertig gestellt ist. Wir werden das Gutachten oder jedenfalls den einschlägigen Auszug in Kürze nachreichen. Aufgrund der vorläufigen Erkenntnisse lässt sich aber feststellen, dass zum einen die zwingend festgesetzte Lärmschutzwand im Westen des hier maßgeblichen Bebauungsplanbereiches, zum anderen aber auch die zugelassene Bebauung im Osten (vom Westen her gesehen das Gebäude 3), die durch die Baugrenzen vorgegeben ist, die vorgeschrieben und aus Sicherheitsgründen erforderliche Signalsicht von 120 m beeinträchtigt. Eine Verwirklichung der Festsetzungen des Bebauungsplans im Hinblick auf die Lärmschutzwand und die volle Ausschöpfung der Baugrenzen durch das Gebäude 3 ist deshalb ohne Änderung von Bahnanlagen nicht möglich. Ob die Auskragung der Baukörper von Gebäude 1 und Gebäude 2 Richtung Bahnviadukt ab dem V.</p>	<p>Den Einwendungen wird Rechnung getragen, indem die Festsetzungen des Bebauungsplanes dahingehend geändert werden, dass die Signalsicht gewährleistet ist. Grundlage hierfür ist der höhen- und breitenmäßige Sichtkorridor, der in dem inzwischen vorliegenden, von der Deutschen Bahn beauftragten Gutachten definiert wird (Gutachten über die aus dem Bahnbetrieb auf dem Berliner Stadtbahnviadukt resultierenden Beeinträchtigungen des Grundstücks 9009 in der Gemarkung Berlin-Friedrichshain, 13.4.2005, DE-Consult).</p> <p>Auch nach Änderung der Festsetzungen ergibt sich zwischen dem Viadukt und der geplanten Bebauung eine - gemäß § 6 Abs. 14 BauNVO zulässige - Unterschreitung der Abstandflächen der Bauordnung Berlin. Die geringeren Abstandflächen sind aufgrund der ausgeräumten Behinderungen der Signalsicht vertretbar.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die Glaswand sowie die Auskragungen entlang des Viaduktes im MK1 sind erst ab einer Höhe von 50,4 m ü. NHN zulässig. Die Signalsicht wird somit nicht mehr gestört. Beim südlichsten Baukörper im MK1 wird zudem die bis zur Höhe von 50,4 m ü. NHN maßgebliche Baugrenze um ca. 5 m vom Viadukt zurückgezogen.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>Vollgeschoss die Signalsicht behindert, lässt sich erst nach Vorliegen des Gutachtens sagen, das den Sichtkorridor auch in vertikaler Richtung (Unterkante/Oberkante) bestimmt.</p> <p>Die Problematik der Beeinträchtigung der Signalsicht wird in der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans angesprochen, allerdings wird insoweit auf eine Klärung im weiteren Verfahren verwiesen. Ferner liegt inzwischen eine Machbarkeitsstudie von Herrn Dr. Axel Roth vom 8.2.2005 vor, die die Behinderung der Signalsicht bestätigt und Lösungsvorschläge unterbreitet.</p> <p>Von der in der Studie vorgeschlagenen Möglichkeiten kommen nur zwei in Betracht: Entweder wird der Bebauungsplan so geändert, dass keine Sichtbehinderung mehr gegeben ist, oder es erfolgt eine erhebliche Änderung der technischen Streckenausrüstung der Bahn. Zwischenlösungen dergestalt, dass sowohl der Bebauungsplan geändert als auch gewisse Änderungen der technischen Streckenausrüstung vorgenommen werden, sind vorstellbar. Die DB Netz AG muss eine Änderung der technischen Streckenausrüstung allerdings davon abhängig machen, ob das Eisenbahn-Bundesamt die entsprechende Genehmigung erteilt. Ferner wird sie eine Änderung nur vornehmen, wenn der Bauherr sämtliche Kosten dafür übernimmt.</p> <p>Die Kostenschätzung der Machbarkeitsstudie erscheint unserer Mandantin im Ansatz plausibel, allerdings schließt sie beispielsweise die Kosten für das durchzuführende Genehmigungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt nicht ein. Eine Detailprüfung hat sie nicht vorgenommen.</p> <p>Die dritte in der Studie angesprochene Alternative einer Reduzierung der zulässigen Streckengeschwindigkeit scheidet aus.</p> <p>Für das Bebauungsplanverfahren ergibt sich aus den vorstehenden Ausführungen die Konsequenz, dass eine Fortführung ohne Änderung der Planung nur sinnvoll ist, wenn sichergestellt ist, dass es zu einer vertraglichen Regelung zwischen dem zukünftigen Bauherrn und der DB Netz AG über die Änderung der streckentechnischen Ausrüstung kommt und das Eisenbahn-Bundesamt die Genehmigung erteilt. Dabei muss die Genehmi-</p>	

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>gung des Eisenbahn-Bundesamtes vor der Festsetzung des Bebauungsplans vorliegen, denn der Bebauungsplan würde ansonsten gegen die vorrangige Fachplanung verstoßen. Der Konflikt zwischen Fachplanung und Bauleitplanung muss vor der Festsetzung des Bebauungsplanes gelöst sein. Steht die Genehmigungserteilung nicht fest, wäre völlig ungewiss, ob der Bebauungsplan verwirklicht werden kann. Ist die Verwirklichung aber aufgrund gegenläufiger verbindlicher Festlegungen der Fachplanung ungewiss, fehlt es an der Erforderlichkeit der Bauleitplanung (§ 1 Abs. 3 BauGB).</p> <p>Vorbehalt gegen die Planung bestehen auch unter dem Gesichtspunkt der Spiegelung. Der Entwurf des Bebauungsplans setzt für die Lärmschutzwand in unmittelbarer Nähe zur Bahnanlage das Material Glas fest. Durch dieses Material ist eine Blendung des Triebfahrzeugpersonals möglich. Die Festsetzung kann daher nur Bestand haben, wenn eine Glaswand technisch machbar ist, die eine Blendung ausschließt. Kann eine Blendung dagegen nicht ausgeschlossen werden, ist eine Verlagerung des Konflikts in das nachgelagerte Baugenehmigungsverfahren unzulässig, denn der Konflikt ist in diesem Fall nicht – auch nicht später – lösbar. Die Festsetzung einer Glaswand kommt dann nicht in Betracht.</p> <p>Ferner muss gewährleistet sein, dass die Lärmschutzwand ohne Einschränkung des Eisenbahnbetriebes gereinigt werden kann. Hierzu sind die einschlägigen Sicherheitsbestimmungen zu beachten. Das Lichtprofil sowie der Gefahrenbereich der Bahn sind bei sämtlichen Maßnahmen an der Glasfassade, wie etwa Reinigungsarbeiten und Unterhaltungsmaßnahmen, ständig freizuhalten.</p> <p>Hinweisen möchten wir darauf, dass sich nach der Architektenplanung, die in der Machbarkeitsstudie enthalten ist, im Bereich der drei letzten Stützen im Osten für die Glaswand eine Grundleitung zur Entwässerung des Bahnviadukts befindet, die Teil der öffentlich gewidmeten Bahnanlage ist und deshalb ohne Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes und der DB Netz AG nicht verlegt oder überbaut werden darf.</p>	<p>Im Ergebnis eines Gutachtens (SpreeUrban Fassadenberatung, HL-Technik AG, 3/2003) kann die Blendwirkung der Glaswand durch die Verwendung spiefelfreien Glases, das Satinieren der Oberflächen oder das Kippen der Fassadenelemente um 10° ausgeschlosssen werden. Insofern kann eine Blendung des Triebfahrzeugpersonals durch technische Maßnahmen vermieden werden. Hierzu sind ggf. im Baugenehmigungsverfahren entsprechende Regelungen zu treffen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p> <p>Die genannten Anforderungen sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu behandeln.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p> <p>Die Stützen sind nicht mehr vorgesehen. Darüber hinaus wäre die genannte Zustimmung im Vorfeld des Baugenehmigungsverfahrens einzuholen und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p><u>4. Festsetzung zum Lärmschutz</u></p> <p>Der Bebauungsplan sieht zur Bewältigung des Konflikts zwischen der vorgesehenen Kerngebietsnutzung mit anteiliger Wohnnutzung sowie der bestehenden Bahnanlage Festsetzungen zum Lärmschutz vor. Wir gehen davon aus, dass die getroffenen Festsetzungen in Bezug auf die Bahnanlage auf der Grundlage der tatsächlichen Lärmbelastung des Grundstücks und der planungsrechtlich für die Bahnanlage zulässigen Emissionswerte getroffen wurden und sicherstellen, dass hier keine Konflikte zwischen den Nutzungen entstehen. Wir bitten Sie, uns die dazu vorliegenden Unterlagen zur Verfügung zu stellen, damit unsere Mandantin gegebenenfalls eine Überprüfung vornehmen kann.</p> <p>Ferner bitten wir Sie zu prüfen, ob eine Lärmschutzfestsetzung für die gesamte Fassade L 15, L 16, L 17, L 18 bis zum 2. Vollgeschoss getroffen ist. Wir konnten in den Festsetzungen nur einen Teil der Fassaden finden, obwohl hier eine durchgehende Bebauung zulässig ist (Baugrenze).</p> <p><u>5. Schutz vor sonstigen Wirkungen des Bahnbetriebs durch weitere Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB</u></p> <p>Neben Lärm gehen vom Betrieb der Bahnanlagen weitere Emissionen aus, die zu Konflikten mit der vorgesehenen Art der baulichen Nutzung führen können. Diese Konflikte resultieren insbesondere aus der großen Nähe der verschiedenen Nutzungen. Zur Bewältigung dieser Konflikte sind weitere Festsetzungen zu treffen. Vorrangig angesprochen sind die Bereiche Erschütterungen, sekundärer Luftschall und elektromagnetische Felder.</p> <p>So ist durch eine textliche Festsetzung zum Bebauungsplan zum Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu gewährleisten, dass die Gründung von Hochbauten so erfolgt, dass bei den tatsächlich gegebenen und den planungsrechtlich zulässigen Lärm- und Erschütterungsemissionen der S-Bahn und der Fern- und Regionalbahn eine für die vorgesehenen Nutzungsarten ausreichende Dämmung nach den geltenden technischen Regelwerken (DIN-Normen/VDI-Richtlinien) erreicht wird. Eine ver-</p>	<p>Zum Schutz der zukünftigen Nutzungen im Plangebiet sind passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Entgegen dem Stand des Vorentwurf enthält der Bebauungsplan – mit Ausnahme einer zulässigen Glaswand ab einer Höhe von 50,4 m ü.NHN - keine Festsetzungen zum Immissionsschutz. Durch die Anwendung der DIN 4109 im Baugenehmigungsverfahren kann – wie auch durch das Lärmgutachten nachgewiesen wurde – die Einhaltung der Orientierungswerte und damit die Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hinsichtlich des Lärms sicher gestellt werden.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p> <p>Mögliche Beeinträchtigungen der geplanten Nutzungen durch Erschütterungen sowie des durch Körperschallübertragung entstehenden sekundären Luftschalls können – wie auch die erwähnte Bebauung am Lenné-Dreieck zeigt – technisch gelöst werden. Die notwendigen Maßnahmen sind wesentlich von den künftigen Gebäudekonstruktionen abhängig, die jedoch noch nicht bekannt sind. Eine eventuell erforderliche Konfliktlösung muss daher im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erfolgen.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>gleichbare Festsetzung enthält etwa der Bebauungsplan II-163 vom 10.12.1996 für das Lenné-Dreieck.</p> <p>Ferner halten wir eine textliche Festsetzung im Hinblick auf die vorhandenen elektromagnetischen Felder für erforderlich, jedenfalls aber für sinnvoll. Von den unterschiedlichen elektrischen Leitern auf dem Bahngelände (15.000 V, 16 2/3 Hz; 400 V, 50 Hz; 750 V Gleichstrom) gehen elektromagnetische Felder aus. Die Wirkung dieser Felder hängt weniger von der tatsächlichen Größe am Entstehungsort sondern vielmehr sehr stark von der Entfernung des elektrischen Leiters vom Einwirkungsort ab. Diese Entfernung ist im vorliegenden Fall bei den dem Bahnviadukt benachbarten Baukörpern gering. Beeinflussungen technischer Geräte etc. können nur durch entsprechende Berücksichtigung bei der Planung der zu errichtenden Gebäude vermieden werden. Hierzu ist es in jedem Fall notwendig, dass der Planer die genauen werte der elektromagnetischen Beeinflussung durch Messungen ermittelt.</p> <p>Für die konkrete Planung der Gebäude ist zusätzlich zu beachten, dass bauliche Anlagen im Rissbereich der Oberleitung an die Bahnerde angeschlossen sein müssen. Ferner ist zu vermeiden, dass Traktionsrückströme in das öffentliche Netz verschleppt werden. Schließlich sind die Erdungen der Bahnerde und die Erdungen der Netzbetreiber zu trennen.</p> <p><u>6. Überbauung einer Teilfläche des Flurstücks 9005 und Festsetzung eines Gehrechts für die Allgemeinheit auf dem Flurstück 9005 (Textliche Festsetzung Nr. 5)</u></p> <p>Der Bebauungsplanentwurf sieht sowohl eine Überbauung einer Teilfläche des Flurstücks 9005 mit einem Gebäude ab dem V. Vollgeschoss als auch die Festsetzung eines Gehrechts für die Allgemeinheit auf diesem Flurstück vor. Das Flurstück 9005 steht im Eigentum der DB Netz AG. Die Verwirklichung der Bebauung unter Ausschöpfung der Baugrenzen ist daher ohne vertragliche Regelung zwischen der DB Netz AG und dem Bauherrn nicht möglich. Die DB Netz AG ist grundsätzlich bereit, die Teilfläche des Flurstücks 9005 an den Bauherrn zu verkaufen, um die Real-</p>	<p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p> <p>Aufgabe der verbindlichen Bauleitplanung ist u.a. die Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und im hier angeführten Zusammenhang insbesondere der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Die 26. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes enthält Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder. Eine Überschreitung der in der Anlage 1 der Verordnung genannten Werte kann jedoch nach Einschätzung des Umweltamtes im vorliegenden Fall ausgeschlossen werden.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p> <p>Die Belange haben keinen Einfluss auf den Inhalt des Bebauungsplanes. Sie sind im Rahmen der konkreten Bauplanung zu berücksichtigen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p> <p>Der Stellungnahme wird insoweit zugestimmt, dass die Verwirklichung der durch Baugrenzen festgesetzten Auskragung über dem bahneigenen Flurstück 9005 einer vertraglichen Regelung zwischen dem Bauherren und der DB Netz AG bedarf.</p> <p>Die geforderte Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB anstelle eines Gehrechtes zu Gunsten der Allgemeinheit wird hingegen abgelehnt. Das Gehrecht ist in eine 8 m bzw. ca. 10 m breite Promenade eingebettet, die sich entlang der Spree weiter nach Süden fortsetzt. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes soll die Promenade sowohl öffentlich zugänglich sein als auch privaten Zwecken der künftigen Gebäudenutzer dienen (Erholung, Kinderspiel, Bestuhlung von Gaststätten, etc.). Um die öffentlich-rechtliche Grund-</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>sierung der Bebauung zu ermöglichen. Durch die Überbauung darf die freie Sicht auf die Signale nicht beeinträchtigt werden (dazu oben unter 3.), auch sind die sonstigen betrieblichen Belange der DB Netz AG, wie etwa die jederzeitige Zugänglichkeit der Bahnanlage, zu gewährleisten. Bei einem Verkauf der Teilfläche ist daher die Eintragung entsprechender Dienstbarkeiten zu Gunsten der DB Netz AG erforderlich.</p> <p>Sollte ein Kauf der Teilfläche durch den Bauherrn nicht erfolgen, weil von der Überbauung Abstand genommen wird, weisen wir bereits jetzt darauf hin, dass die DB Netz AG nicht bereit ist, die dann weiter in ihrem Eigentum stehende Fläche mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belasten. Dann ist angesichts des mit der Festsetzung verfolgten Zwecks der Schaffung einer öffentlichen Uferpromenade eine Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB erforderlich.</p>	<p>lage für die öffentliche Zugänglichkeit der Promenade zu schaffen, wird sie durch die textlichen Festsetzung mit einem 3,5 m breiten Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit belastet. Da noch keine konkrete Gestaltungsvorstellung für die Promenade vorliegt, wird die genaue Lage des Gehrechtes im Bebauungsplan nicht festgelegt; in der o.g. textlichen Festsetzungen werden jedoch Flächen definiert, innerhalb derer das Gehrecht zu sichern ist. Dies betrifft in dieser Form auch das bahneigene Flurstück.</p> <p>Die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche ist vor allem deshalb unzweckmäßig, weil auch eine private Nutzung der Promenade vorgesehen ist. Dieses planerische Ziel besteht auch für das bahneigene Flurstücks 9005, auch wenn hier eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen dem Bauherren/Nutzer und der DB Netz AG notwendig ist.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p>
<p>Deutsche Post Bauen GmbH Niederlassung Berlin</p> <p>Schreiben vom 7.2.2005</p>	<p>Die Belange der Deutschen Post AG sind z.Z. nicht berührt und es erfolgen daher keine Hinweise oder Anregungen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>
<p>Eisenbahnbundesamt</p> <p>Schreiben vom 24.5.2005</p>	<p>Grundlage dieser Stellungnahme sind</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan V-76 vom November 2004; - die mit Ihrem Schreiben vom 15.02.2005 übersandte Machbarkeitsstudie der DE-Consult „Realisierung einer Glasfassade an der Bogeninnenseite des Viaduktes der Stadtbahn am Grundstück der B5R“, Stand 08.02.2005; - die für die DB Services Immobilien GmbH abgegebene Stellungnahme der Rechtsanwälte Schumann zum B-Plan V-76 vom 04.04.2005 - Be05-03. 	

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>Danach ist aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes festzustellen, dass der B-Plan in der vorgelegten Form nicht festgesetzt werden kann, weil er die Probleme des Nachbarschaftsverhältnisses des Baugebietes mit der Stadtbahntrasse bisher nicht bewältigt. Folgende Aussagen bedürfen aus unserer Sicht der Überarbeitung:</p>	
	<p>1. Eigentumsverhältnisse am Viadukt</p> <p>Auf 5. 6 oben der Begründung wird die Auffassung vertreten, der Stadtbahnviadukt im Bereich des Flurstücks 260 stände im Eigentum der BSR. Lediglich die auf dem Viadukt befindliche Bahntrasse sei planfestgestellte Bahnfläche. Diese Darstellung ist meiner Ansicht nach nicht vertretbar. Vielmehr ist der gesamte Stadtbahnviadukt eine Betriebsanlage der Eisenbahnen des Bundes. In der Stellungnahme der Rechtsanwälte Schumann zu Punkt 1.2 ist im einzelnen dargelegt, dass der Bahnviadukt ein Scheinbestandteil des Grundstücks, auf dem der Viadukt errichtet wurde, gewesen und auch immer geblieben ist. Dieser Rechtsauffassung schließt sich das Eisenbahn-Bundesamt an.</p>	<p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die Ausführungen der Begründung zu den Eigentumsverhältnissen werden unter Punkt I.2.1.2 überarbeitet. „Die Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich in Privateigentum bzw. im Eigentum der Deutschen Bahn“.</p> <p>Die Begründung zum Bebauungsplan liegt im Rahmen der öffentlichen Auslegung ebenso aus wie das Grundstücksverzeichnis, das aus Gründen des Datenschutzes keine Angaben zu den Eigentumsverhältnissen enthält. Der Hinweis auf Privateigentum bzw. Eigentum der Deutschen Bahn bezieht sich auf die damit verbundenen bodenrechtlichen Fragen und verletzt nicht den Datenschutz. Die Bahnflächen sind im Bebauungsplan als solche dargestellt.</p>
	<p>2. Festsetzungen zu der vom Bahnviadukt überbauten Fläche</p> <p>Der B-Plan will für das Flurstück 260 als Art der Nutzung ein Kerngebiet festsetzen. Diese Festsetzung soll auch die Fläche umfassen, die vom Bahnviadukt überbaut ist. Auch diese geplante Festsetzung ist rechtlich unzulässig. Flächen, auf denen sich Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes befinden, sind planerischen Aussagen der Gemeinde nur insoweit zugänglich, als diese der besonderen Zweckbestimmung der Anlage, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht widersprechen. Eine kommunale Planung darf keinen Konflikt mit der besonderen Zweckbestimmung der Bahnanlage, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, auslösen. Ich verweise hierzu auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.12.1988 (BVerwGE 81, 111, 115 ff.). Die gesamte</p>	<p>Den Bedenken wird gefolgt.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Der Viadukt wird nicht mehr in der 0-Ebene als Kerngebiet festgesetzt, sondern als Bahnanlage nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Die Abgrenzung der Bahnanlage umfasst das gesamte bahneigene Flurstück 9005 und im Bereich des Flurstücks 260 die Fläche, die der Viadukt durch die Viadukt Pfeiler und die Überwölbung in Anspruch nimmt.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>Anlage des Stadtbahnviadukts muss danach als eine nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzung gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nachrichtlich in den BPlan übernommen werden. Keineswegs zutreffend ist, nur „die auf dem Viadukt befindlichen Bahnanlagen“ (gemeint sind wohl Gleise, Oberleitung und Signale) nachrichtlich in den B-Plan zu übernehmen (so aber S. 25 der Begründung), weil der Viadukt in seiner Gesamtheit Bahnanlage ist. Ergänzend verweise ich auf die diese Fragen betreffenden Ausführungen in der Stellungnahme der Rechtsanwälte Schumann unter 11.1, die ich mir ebenfalls zu eigen mache.</p>	
	<p>3. Festsetzung einer Baulinie entlang des Gebäudeumrisses des Bahnviadukts</p> <p>Auf S. 22 der Begründung wird eine Baulinie in der Null-Ebene des Bahnviadukts festgesetzt, um aus Denkmalschutzgründen Veränderungen der Gebäudeumrisse des Viadukts auszuschließen. Auch diese Regelung ist mit geltendem Fachplanungsrecht (§§ 18 AEG, 38 BauGB) unvereinbar und als B-Planfestsetzung unzulässig. Die entsprechenden Ausführungen der Begründung müssen ersatzlos gestrichen werden. Der Betreiber des Stadtbahnviadukts, die DB Netz AG, wird durch das Denkmalschutzrecht keineswegs daran gehindert, eine Verbreiterung des Viadukts gemäß § 18 AEG bei der Planfeststellungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt, zu beantragen, wenn die vorhandene Anlage den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügen sollte. Im Planfeststellungsbeschluss müsste das Eisenbahn-Bundesamt in einem solchen Fall zwischen den ggf. widerstreitenden Belangen des Betreibers, den Belangen der Grundstückseigentümer der für das Vorhaben benötigten Flächen und den Belangen des Denkmalschutzes abwägen. In dieser Abwägungsentscheidung gemäß § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG bildet der Denkmalschutz nur einen Abwägungsfaktor, der aber durchaus überwunden werden kann. Ein Bebauungsplan ist nicht geeignet, den Belang des Denkmalschutzes zu einer „abwägungsfesten“ Position aufzuwerten. Da sich die Zulässigkeit von Änderungen bestehender Bahnanlagen ausschließlich nach den Vorschriften des § 18 AEG bemisst, widersprechen die zitierten Festsetzungen dem § 38 BauGB. Ergänzend nehme ich Bezug auf die Stellungnahme der</p>	<p>Den Bedenken wird gefolgt. Es ist nicht beabsichtigt, im Falle einer angestrebten baulichen Veränderung des Viaduktes das Ergebnis der Abwägung zwischen den betrieblichen Belangen der Bahn und den Belangen des Denkmalschutzes im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorwegzunehmen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die Baulinien am Viadukt werden gestrichen.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	Rechtsanwälte Schumann unter Punkt II.2.	
	<p>4. Einschränkungen der Signalsicht</p> <p>Als das Hauptproblem der geplanten Bebauung hat sich die Frage der Sichtbarkeit der Signale der S-Bahn erwiesen. Diese Frage wird aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes überzeugend in der Machbarkeitsstudie der DE-Consult dargestellt und die möglichen Lösungen zur Konfliktbewältigung werden beschrieben. Noch zu leisten ist die Berücksichtigung dieser Erkenntnisse bei der Gestaltung der geplanten Bebauung.</p> <p>Die Begründung (S. 24, 2. Absatz sowie S. 26 oben) meint, durch das Heranrücken der Bebauung an den Viadukt werde die Sicht auf ein Signal verstellt. Wie sich aus der Machbarkeitsstudie (S. 6) ergibt, wird durch die vorgesehenen Baukörper die Mindestsichtbarkeit von 120 m bei drei Signalen (Signale 18, 17 und 21) nicht gewährleistet. Die Mindestsichtbarkeit der Signale ist uneingeschränkt sicherzustellen. Eine Abwägung in der B-Plan-Begründung dahingehend, im Interesse der geplanten Bebauung einen minderen Sicherheitsstandard zuzulassen, wird vom Eisenbahn-Bundesamt nicht hingenommen werden. Die Einschätzung in der Begründung. (S. 24, 3. Absatz), bei dem vorgesehenen Abstand von 5 m zwischen Hochhaus und Viadukt sei davon auszugehen, dass die Betriebssicherheit des Bahnverkehrs nicht eingeschränkt werde, muss daher gestrichen werden. Ausweislich der Machbarkeitsstudie ist diese Einschätzung wegen der eingeschränkten Signalsicht unzutreffend.</p> <p>Der letzte Satz des 2. Absatzes auf S. 24 geht davon aus, zur Gewährleistung der Signalsicht sei im weiteren Verfahren eine technische Lösung zu entwickeln. Mit dieser Aussage verstößt der B-Planentwurf gegen das Gebot der Problembewältigung, weil nicht einmal ansatzweise erkennbar wird, wie eine solche technische Lösung aussehen könnte. Der gleiche Vorwurf ist zu erheben gegen die Aussage der Begründung auf S. 26 oben. Dort wird eine eventuell erforderliche Modifizierung (?) der Verlegung eines Signals einem privatrechtlichen Vertrag zwischen der BSR und der DB Netz AG überlassen. Auch hier bleibt im unklaren, ob der Abschluss einer sol-</p>	<p>Den Einwendungen wird Rechnung getragen, indem die Festsetzungen des Bebauungsplanes dahingehend geändert werden, dass die Sicht auf die Signale 17, 18 und 21 gewährleistet ist. Grundlage hierfür ist der höhen- und breitenmäßige Sichtkorridor, der in einem von der Deutschen Bahn beauftragten Gutachten definiert wird (Gutachten über die aus dem Bahnbetrieb auf dem Berliner Stadtbahnviadukt resultierenden Beeinträchtigungen des Grundstücks 9009 in der Gemarkung Berlin-Friedrichshain, 13.4.2005, DE-Consult).</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die Glaswand sowie die Auskragungen entlang des Viaduktes im MK1 sind erst ab einer Höhe von 50,4 m ü. NHN zulässig. Die Signalsicht wird somit nicht mehr gestört. Beim südlichsten Baukörper im MK1 wird zudem die bis zur Höhe von 50,4 m ü. NHN maßgebliche Baugrenze um ca. 5 m vom Viadukt zurückgezogen.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>chen Vereinbarung überhaupt realistischerweise zu erwarten ist. Ungeklärt ist, warum sich die Bahn einlassen sollte auf eine vertragliche Verpflichtung, ihre im Betrieb befindlichen Anlagen, die Bestandschutz genießen, zur Ermöglichung des Bauvorhabens eines Dritten zu ändern. Übersehen wird in der Begründung im übrigen, dass die Veränderung von Signalstandorten nicht nur privatrechtlich zu regeln ist, sondern auch öffentlich - rechtlicher Genehmigungen (§ 18 AEG, Freigabe der Ausführungsplanung) bedürfte.</p> <p>Die Machbarkeitsstudie macht zur Sicherstellung der freien Sicht auf die S-Bahnsignale drei Vorschläge zur Problembewältigung, nämlich eine geringfügige Zurücknahme der Westfassade des geplanten Bauwerks, verbunden mit dem Versetzen des Signalauslegers der S-Bahn mit den Signalen 17, 18, 20 und V 31 zum nächsten Bogenpfeiler des Viadukts in westlicher Richtung; eine Verringerung der Streckengeschwindigkeit der S-Bahn auf 50 km/h, eine Änderung des Planungsentwurfs derart, dass im Sichtbereich keine Behinderungen entstehen.</p> <p>Die Realisierungsfähigkeit des ersten Vorschlages ist, wie dargelegt, abhängig vom Abschluss einer Vereinbarung zwischen Bahn und Bauherren über die Kostentragung und von der öffentlichrechtlichen Genehmigung veränderter Signalstandorte. Derzeit ist dieser Vorschlag zur Problembewältigung noch nicht geeignet. Ein B-Plan diesen Inhalts kann nur festgesetzt werden, nachdem entsprechende vertraglichen Vereinbarungen sowie die erforderlichen Genehmigungen vorliegen.</p> <p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeit der S-Bahn auf 50 km/h kommt für das EisenbahnBundesamt im Hinblick auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und die Belange der Fahrgäste unter keinen Umständen in Betracht. Somit muss der Bebauungsplan entsprechend der Hinweise der Machbarkeitsstudie durch Zurücksetzen der Fassade so geändert werden, dass Behinderungen der Mindestsichtbarkeiten der Signale ausgeschlossen werden. Die Berücksichtigung der in der Machbarkeitstudie (S. 7 oben) enthaltenen Vorschläge, die Glasfassade im westlichen Teil um ca. 1,00 m zurückzusetzen sowie im östlichen Teil des nördlichen Gebäudekomplexes den Verlauf der Gebäudeaußenfront erheblich zu än-</p>	

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>dern, dürfte dies nach vorsichtiger Einschätzung wohl ausreichend gewährleisten.</p>	
	<p>5. Immissionen</p> <p>Die Planfeststellungsunterlagen für die Elektrifizierung des PFA 7 der Schnellbahnverbindung Hannover - Berlin (Planfeststellungsbeschluss vom 03.08.1994) enthalten keine schalltechnische Untersuchung. Für eine Berechnung des Betriebslärm der Bahn bestand keine Notwendigkeit, weil die bloße Gleiselektrifizierung keine wesentliche Änderung eines Schienenweges im Sinne von § 41 Abs. 1 BImSchG darstellt. Daher waren im Rahmen der Planfeststellung auch keine Lärmschutzmaßnahmen zu treffen. Die Begründung des B-Plans (unter 3.6) geht zu Recht davon aus, dass die vom Eisenbahnbetrieb ausgehenden Lärmimmissionen zu den im Rahmen des B-Planes zu bewältigenden Problemen gehört. Die ermittelten Beurteilungspegel für den Bahnbetrieb (S. 26/27 der Begründung) weisen zu Recht auf die sehr hohe Lärmbelastung des B-Plangebietes hin, die aufgrund der hohen Auslastung der Stadtbahn und der Nähe der geplanten Baukörper zur Bahntrasse in dieser Größenordnung plausibel erscheinen.</p> <p>Als Lärmschutzmaßnahme sieht die Begründung eine Glaswand vor, die im MK1 ab dem 2. Vollgeschoss an den bahnseitigen Fassaden befestigt werden soll. Unserer Auffassung nach schließt diese Planung die Möglichkeit einer Spiegelung der Signale durch die Glasfassade nicht aus. Dadurch könnte die Planung zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes führen. Sofern durch technische Vorkehrungen dieser Spiegelungseffekt nicht ausgeschlossen werden kann, darf wegen der dadurch hervorgerufenen Gefährdung des Eisenbahnbetriebes eine Glaswand nicht festgesetzt werden.</p> <p>In der Begründung des B-Planes bisher völlig unberücksichtigt geblieben sind die vom Bahnbetrieb ausgehenden Immissionen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall. Aufgrund der Nähe der geplanten Bebauung zur Stadtbahn ist die Gefahr einer erheblichen Belästigung der künftigen Nutzer durch Erschütterungen und sekundären Luftschall nicht auszuschließen. Wir raten dringend an,</p>	<p>Zum Schutz der zukünftigen Nutzungen im Plangebiet sind passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Entgegen dem Stand des Vorentwurfs zur TÖB enthält der Bebauungsplan zur öffentlichen Auslegung – mit Ausnahme einer zulässigen Glaswand ab einer Höhe von 50,4 m ü.NHN - keine Festsetzungen zum Immissionsschutz mehr. Durch die Anwendung der DIN 4109 im Baugenehmigungsverfahren kann – wie auch durch das Lärmgutachten nachgewiesen wurde – die Einhaltung der Orientierungswerte und damit die Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hinsichtlich des Lärms sicher gestellt werden.</p> <p>Im Ergebnis eines Gutachtens (SpreeUrban Fassadenberatung, HL-Technik AG, 3/2003) kann die Blendwirkung der Glaswand durch die Verwendung spiefelfreien Glases, das Satinieren der Oberflächen oder das Kippen der Fassadenelemente um 10° ausgeschlossen werden. Insofern kann eine Blendung des Triebfahrzeugpersonals durch technische Maßnahmen vermieden werden. Hierzu sind ggf. im Baugenehmigungsverfahren entsprechende Regelungen zu treffen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p> <p>Mögliche Beeinträchtigungen der geplanten Nutzungen durch Erschütterungen sowie des durch Körperschallübertragung entstehenden sekundären Luftschalls können – wie auch die erwähnte Bebauung am Lenné- Dreieck zeigt – technisch gelöst werden. Die notwendigen Maßnahmen sind wesentlich von den künftigen Gebäudekonstruktionen abhängig, die jedoch noch nicht feststehen. Eine eventuell erforder-</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>diese Auswirkungen des Eisenbahnbetriebes auf die geplante Bebauung gutachterlich untersuchen zu lassen.</p> <p>Zur Frage der Belastung der geplanten Bebauung durch magnetische Felder der Bahn verweise ich auf die Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH, dort S. 10. Uns erscheint wegen der Nähe der Bebauung zur Trasse erforderlich, dass der B-Plan auch Festsetzungen trifft, um möglicherweise zu befürchtende Beeinflussungen stöempfindlicher Geräte zu vermeiden.</p>	<p>derliche Konfliktlösung muss daher im Rahmen des Baugenehmigungsverfahren erfolgen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine.</p> <p>Aufgabe der verbindlichen Bauleitplanung ist u.a. die Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und im hier angeführten Zusammenhang insbesondere der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes. Die 26. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes enthält Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder. Eine Überschreitung der in der Anlage 1 der Verordnung genannten Werte kann jedoch nach Einschätzung des Umweltamtes im vorliegenden Fall ausgeschlossen werden.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: keine</p>
<p>Industrie- und Handelskammer Schreiben vom 8.3.2005</p>	<p>Wir begrüßen die Planungsabsicht, die Brachflächen des Planbereiches am Ostbahnhof mit Geschäftshäusern zu bebauen, und erheben deshalb gegen den o.a. Planentwurf keine Einwendungen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>
<p>Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL 8 Schreiben vom 17.2.2005</p>	<p>An fachlichen Belangen sind aus unserer Sicht zu benennen (ggf. Ergänzung auf Beiblatt beachten):</p> <p>Zur Raumordnung und Landesplanung (Nr. 8 Abs. 1 ZustKat AZG bzw. Art. 13 Landesplanungsvertrag) folgende:</p> <p>Ziele der Raumordnung</p> <p>(für die Ziele der Raumordnung gilt die Anpassungspflicht aus § 1 Abs. 4 BauGB und § 4 Abs. 1 ROG):</p> <p>Das Plangebiet befindet sich im Siedlungsbereich des Landesent-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>wicklungsplanes für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg – Berlin (LEP eV) im Bereich einer Spreeufer begleitenden übergeordneten Grünverbindung. Der B-Plan-Entwurf unterstützt Ziel 1.0.1. LEP eV, dem zufolge Erneuerung und Verdichtung Vorrang vor der Ausweisung neuer Siedlungsflächen haben und brachliegende Bauflächen schnellstmöglich beplant und einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen.</p> <p>Mit der Sicherung eines Gehrechtes zugunsten der Allgemeinheit am Spreeufer unterstützt der B-Plan-Entwurf Ziel 2.0.9 LEP eV, dem zufolge der Zugang zu See- und Flussufern für die Allgemeinheit frei zu halten und gegebenenfalls zu eröffnen ist. Durch die Begrünung des Uferstreifens unterstützt der B-Plan-Entwurf Ziel 3.1.1 LEP eV, dem zufolge die übergeordneten Grünverbindungen im Siedlungsbereich zur Verknüpfung der Freiräume und zum Aufbau eines ökologisch wirksamen Freiraumverbundsystems zu erhalten und weiterzuentwickeln sind.</p> <p>Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung (für Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung gilt die Berücksichtigungspflicht aus § 4 Abs. 2 ROG):</p> <p>Dem B-Plan-Entwurf stehen keine Grundsätze der Raumordnung entgegen.</p> <p>Weitere originäre Aufgaben der GL für die Trägerbeteiligung aufgrund fachgesetzlicher Regelungen liegen nicht vor.</p>	
Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit – LaGetSi Schreiben vom 28.2.2005	Die Prüfung der übersandten Planungsunterlagen hat aus meiner Sicht keine Einwände oder konkrete Hinderungsgründe ergeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.
Verkehrslenkung Berlin (VLB)	Die Ein- und Ausfahrten der geplanten Tiefgaragen müssen so gestaltet werden, dass Beeinträchtigungen des fließenden Ver-	Es sind zwei Tiefgaragen beidseitig des Bahnviaduktes mit zusammen ca. 950 Stellplätzen vorgesehen. Die Ein- und Ausfahrten befinden sich

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
Schreiben vom 15.2.2005	<p>kehrs in der Holzmarktstraße ausgeschlossen werden.</p> <p>In der textlichen Festsetzung fehlt: „Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.“</p> <p>Darüber hinaus bestehen keine Bedenken.</p>	<p>an der Holzmarktstraße, wobei die Zufahrt aus westlicher und die Ausfahrt in östlicher Richtung erfolgt.</p> <p>Die bauliche Gestaltung der Ein- und Ausfahrten kann durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht geregelt werden. Nach Rücksprache mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung kann aber davon ausgegangen werden, dass die Leistungsfähigkeit der hier zweispurigen (je Richtung) Holzmarktstraße nicht beeinträchtigt wird. Bei der Bewertung der Auswirkungen der Ein- und Ausfahrten auf die Holzmarktstraße, ist der Abschnitt zwischen den nächsten beiden signalgesteuerten Knotenpunkten zu betrachten. Dies sind die Kreuzungen Holzmarktstraße / An der Michaelbrücke und Holzmarktstraße / An der Schillingbrücke, die ca. 150 m bzw. 180 m von den nächsten geplanten Ein- und Ausfahrten entfernt liegen. Aufgrund dieser hohen Entfernungen werden die Staubereiche der Knotenpunkte nicht berührt.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p> <p>Die vorhandenen Straßenbegrenzungen, so wie sie sich heute in der Örtlichkeit darstellen, werden in den Bebauungsplan übernommen und gegenüber den angrenzenden Grundstücken durch Straßenbegrenzungslinien festgesetzt. Die in der Plangrundlage enthaltene Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist dabei nicht Gegenstand der Festsetzung.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die vorgeschlagene textliche Festsetzung wird in den Bebauungsplan übernommen.</p>
Der Polizeipräsident in Berlin Direktion 5 Referat Zentrale Aufgaben / Ver- kehrsdienst Schreiben vom 7.3.2005	Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen hinsichtlich der Ein- und Ausfahrten im MK 2-Bereich, soweit sie nicht in Höhe des Mittelstreifendurchbruchs liegen, keine Bedenken.	Die durch die Begrenzung der Tiefgaragen festgesetzten Ein- und Ausfahrten liegen nicht in Höhe des Mittelstreifendurchbruchs. Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.
RegTP	Ihr o.g. Schreiben bezieht sich auf das Verfahren der Bauleit- oder	Kenntnisnahme:

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
<p>Regulierungsbe- hörde für Tele- kommunikation und Post</p> <p>Schreiben vom 7.2.2005</p>	<p>Flächennutzungsplanung bzw. auf das Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG im Zusammenhang mit Richtfunkstrecken. Dazu wie auch zu dem angefragten Bebauungsplan V-76 für den Bereich Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg, Holzmarktstraße/ An der Michaelbrücke, teile ich Ihnen folgendes mit:</p> <p>Die Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (Reg TP) teilt gemäß § 55 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) am 22.6.2004 die Frequenzen für das Bertreiben on Richtfunkanlagen zu. Selbst betreibt sie keine Richtfunkstrecken. Die Reg TP kann daher in Planungs- und Genehmigungsverfahren im Rahmen des Baurechts bzw. zum Schutz vor Immission einen Beitrag zur Störungsvorsorge leisten, indem sie Namen und Anschriften der für das Baugebiet in Frage kommenden Richtfunkbetreiber identifiziert und diese den anfragenden Stellen mitteilt. Somit werden die regionalen Planungsträger in die Lage versetzt, die evtl. betroffenen Richtfunkbetreiber frühzeitig über die vorgesehenen Baumaßnahmen bzw. Flächennutzungen zu informieren.</p> <p>Angaben zum geografischen Trassenverlauf der Richtfunkstrecken bzw. zu den ggf. eintretenden Störsituationen kann die Reg TP jedoch nicht liefern. Im Rahmen des Frequenzzuteilungsverfahrens für Richtfunkstrecken prüft die Reg TP lediglich das Störverhältnis zu anderen Richtfunkstrecken unter Berücksichtigung topografischer Gegebenheiten, nicht aber die konkreten Trassenverhältnisse (keine Überprüfung der Bebauung und anderer Hindernisse, die den Richtfunkbetrieb beeinträchtigen können). Die im Zusammenhang mit der Bauplanung bzw. der geplanten Flächennutzung erforderlichen Informationen können deshalb nur die Richtfunkbetreiber liefern. Außerdem ist die Reg TP von den Richtfunkbetreibern nicht ermächtigt, Auskünfte zum Trassenverlauf sowie zu technischen Parametern der Richtfunkstrecken zu erteilen. Auch aus Gründen des Datenschutzes können diese Angaben nur direkt bei den Richtfunkbetreibern eingeholt werden.</p> <p>Auf der Grundlage der von Ihnen übermittelten Angaben habe ich eine Überprüfung des angefragten Gebietes durchgeführt und bin dabei davon ausgegangen, dass sich die Planungsfläche innerhalb eines Planquadrats mit folgenden geografischen Koordinaten</p>	<p>Es ist zweckmäßig den Hinweis der RegTP aufzunehmen und die angegebenen Ansprechpartner der Richtfunkbetreiber direkt über die Durchführung des B-Planverfahrens in Kenntnis zu setzen, so dass sie die Planung für den Bebauungsplan V-76 bei ihren eigenen Planungen berücksichtigen können.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>(NW- und SO-Wert) befindet:</p> <p>Bereich Berlin-Friedrichshain/Kreuzberg, Holzmarktstraße/ An der Michaelbrücke</p> <p>13°25' 27" O / 52°30' 59" N; 13°25' 37" O / 52°30' 36" N</p> <p>In diesem Koordinatenbereich sind zz. 22 Punkt-zu-Punkt-Richtfunkstrecken in Betrieb. In Berlin sind außerdem noch Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunkanlagen geplant bzw. in Betrieb. Da beim Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunk die Anbindung des Terminals innerhalb zellulärer Strukturen in der Fläche erfolgt, kann nur durch den jeweiligen Richtfunkbetreiber die Auskunft erteilt werden, ob auch der o.g. Bereich betroffen ist.</p> <p>Bei den Untersuchungen wurden Richtfunkstrecken militärischer Anwender nicht berücksichtigt.</p> <p>Anliegend übersende ich Ihnen zwei Übersichten zu den für Sie als Ansprechpartner in Frage kommenden Richtfunkbetreibern (Anlagen). Zum vorsorglichen Ausschließen von Richtfunkstörungen durch neue Bauten schlage ich Ihnen vor, sich mit den Betreibern in Verbindung zu setzen, um ihre Einbeziehung in die weiteren Planungen zu gewährleisten.</p> <p>Da der Richtfunk gegenwärtig eine technisch und wirtschaftlich sehr gefragte Kommunikationslösung darstellt, sind Informationen über den aktuellen Richtfunkbelegungsstatus für ein bestimmtes Gebiet ggf. in kürzester Zeit nicht mehr zutreffend. Ich möchte deshalb ausdrücklich darauf hinweisen, dass die Ihnen hiermit erteilte Auskunft nur für das Datum meiner Mitteilung gilt.</p> <p>Weiterhin möchte ich noch auf folgenden Sachverhalt aufmerksam machen: Das Telekommunikationsgesetz (TKG) vom 22.6.2004 sieht für die Verlegung öffentlichen Zwecken dienender Telekommunikationslinien (unter- oder oberirdisch geführte Telekommunikationskabelanlagen) ein unentgeltliches Wegerecht (§ 68 ff TKG) vor. Kenntnisse von Bebauungsplänen könnten daher für die Betreiber dieser Telekommunikationslinien von Interesse sein, um eigene Planungen durchzuführen. Aus der Sicht der Kommunen könnte diese frühzeitige Beteiligung hinsichtlich der</p>	

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>Erstellung der Infrastruktur von Vorteil sein. Die Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien erfüllen im Sinne des Art. 87 f GG einen Versorgungsauftrag des Bundes und nehmen somit „öffentliche Belange“ wahr. Meines Erachtens müssen jedoch nicht alle Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien beteiligt werden. Ich empfehle jedoch, die in Berlin bereits tätigen Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien sowie die Betreiber, die die Absicht zur Errichtung solche Linien bekundet haben, zu beteiligen.</p> <p>Ich hoffe, dass ich Ihrem Anliegen entsprochen habe und meine Mitteilung für Sie von Nutzen ist. Sollten Ihrerseits noch Fragen offen sein, so steht Ihnen zu deren Klärung die Reg TP, Referat 226 (Richtfunk), unter der o.a. Telefonnummer gern zur Verfügung.</p>	
<p>Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes</p> <p>Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin</p> <p>Schreiben vom 16.2.2005</p>	<p>Die hoheitlichen Belange der WSV des Bundes werden durch den Entwurf des o.g. Bebauungsplanes nicht berührt.</p> <p>Vorausgesetzt dessen, dass Ihre Planungsgrenze des o.g. Bebauungsplanes V-76 mit der Eigentumsgrenze der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes identisch ist, stimme ich dem Bebauungsplan zu.</p> <p>Bei der Spree-Oder-Wasserstraße handelt es sich um eine Bundeswasserstraße, für die die Verwaltungszuständigkeit der WSV des Bundes gemäß Artikel 87 Abs. 1 Satz 1 und Artikel 89 Grundgesetz gegeben ist.</p> <p>Entsprechend § 1 (1) Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) sind die Bundeswasserstraßen hier die Spree-Oder-Wasserstraße dem allgemeinen Verkehr gewidmet.</p> <p>§ 5 WaStrG regelt das Befahren mit Wasserfahrzeugen auf Bundeswasserstraßen.</p> <p>Des Weiteren weise ich auf den § 31 WaStrG hin, wonach für Anlagen Dritter wie Steganlagen, Uferbefestigungen, Grundwasserabsenkungen, Einleitungen in das Gewässer, Löschwasserentnahmestellen, etc. ein entsprechendes Genehmigungsverfahren durchzuführen ist.</p>	<p>Liegenschaften der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung befinden sich nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes.</p> <p>Die Genehmigungspflicht wird zur Kenntnis genommen, die genannten Maßnahmen sind nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplanes.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>Bei der Grünplanung muss ausgeschlossen werden, dass Sichtbehinderungen (auch zu den Schifffahrtszeichen) für die Schifffahrt entstehen.</p> <p>Die Bundeswasserstraße Spree-Oder-Wasserstraße ist gemäß § 5 BauGB nur nachrichtlich zu übernehmen.</p>	<p>Der Bebauungsplan enthält keine Festsetzungen zum Bepflanzen mehr. Der Bauherr ist jedoch durch einen städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, Flächen zu bepflanzen und Bäume anzupflanzen. Der Bauherr hat bei der Realisierung die Freihaltung des Sichtfeldes zu gewährleisten.</p> <p>Bundeswasserstraße Spree-Oder-Wasserstraße liegt außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>
<p>Senatsverwaltung für Finanzen</p> <p>Schreiben vom 1.3.2005</p>	<p>An fachlichen Interessen sind auf Grund der Zuständigkeit für Dingliche Grundstücksgeschäfte (Nr. 6 Abs. 2 ZustKat) zu benennen: keine Bedenken</p> <p>Hauswirtschaftliche Aspekte (vgl. Nr. 5 Abs. 2 ZustKat): keine Bedenken, da gemäß den Ausweisungen im Entwurf des Bebauungsplanes keine haushaltsmäßigen Auswirkungen in Form von Ausgaben gegeben sind.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>
<p>Senatsverwaltung für Wirtschaft, Arbeit und Frauen</p> <p>Schreiben vom 1.3.2005</p>	<p>Gegen den o.g. Bebauungsplanentwurf bestehen sowohl aus wirtschaftspolitischer und handelsstruktureller Sicht sowie aus touristischer Sicht keine Bedenken.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>
<p>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung IB</p> <p>Schreiben vom 24.3.2005</p>	<p>Zur Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Beachtung der regional-planerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1):</p> <p>Die Realisierung des durchgehenden Spreeufergrünzuges im Geltungsbereich ist als Ausgleich der Überschreitung der Obergrenze des Nutzungsmaßes nach § 17 (2) Nr. 2 BauNVO kostenneutral für das Land Berlin zu sichern.</p> <p>Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilträumlichen Entwicklungsplanungen:</p>	<p>Durch einen städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich der Eigentümer, den Spreeuferweg mit einem Gehrecht zu belasten, entschädigungslos Baulasten zu Gunsten der Öffentlichkeit einzuräumen sowie den Spreeuferweg herzustellen, zu unterhalten und der Verkehrssicherungspflicht nachzukommen.</p> <p>Die allgemeine Zweckbestimmung von Kerngebieten dient gemäß § 7</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>Im Geltungsbereich sind geeignete textliche Festsetzungen zu treffen, die großflächigen Einzelhandel ausschließen und kleinteilige Einzelhandelsnutzungen auf die Erdgeschosszone begrenzen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Der Geltungsbereich des B-Plans ist kein Bestandteil der Zentrenstruktur des FNP sowie des StEP Zentren 2. Um die Zentrenstruktur nicht zu gefährden, sind entsprechende Begrenzungen des allgemein zulässigen Einzelhandels zu treffen. Andernfalls sehen wir dringende Gesamtinteressen Berlins i.S. v. § 7(1) AGBauGB als beeinträchtigt an.</p>	<p>BauNVO vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Die besondere Bedeutung, die dem Handel im Kerngebiet beigemessen wird, wird hier durch dessen Erwähnung an erster Stelle unterstrichen. Einzelhandelsnutzungen jeder Größenordnung gehören somit zu den typischen Nutzungsarten in Kerngebieten und sind in ihnen grundsätzlich regelmäßig zulässig. Daher bestehen im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung keine Festsetzungsmöglichkeiten für den in der Stellungnahme geforderten Ausschluss des großflächigen Einzelhandels. Gleichwohl werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes sowie die Vereinbarungen des zwischen dem Bauherren und dem Bezirk-Friedrichshain-Kreuzberg zu schließenden städtebaulichen Vertrag die Anordnung der Einzelhandelsflächen und deren Umfang näher bestimmt bzw. eingeschränkt:</p> <p>Im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit von Einzelhandel gemäß § 1 Abs. 5 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 8 BauNVO auf die ersten beiden Vollgeschosse begrenzt.</p> <p>Die allgemeine Zweckbestimmung des Baugebiets bleibt durch diese Einschränkung gewahrt, da der Schwerpunkt des Kerngebiets an dieser Stelle des Stadtgebiets –in Südlage zur Spree- zum einen eindeutig auf Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie wohnähnlichen Nutzungen (Hotels) und Wohnen liegt. Zum anderen würde sich eine uneingeschränkte Nutzung durch Einzelhandelsbetriebe jeglicher Größenordnung mit dem daraus resultierenden hohen Verkehrsaufkommen als eine Belastung für den Standort erweisen. In der StEP Zentren und Einzelhandel sind Standorte für Einzelhandelskonzentrationen berücksichtigt, die in direkter Beziehung zum ÖPNV stehen, was hier nicht gegeben ist. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich das Ortsteilzentrum Ostbahnhof mit einem Angebot von 26000 m² Verkaufsfläche.</p> <p>Die Beschränkung von Einzelhandel auf die ersten beiden Vollgeschosse erfolgt aus städtebaulichen Gründen: Im MK1 zwischen Michaelbrücke, Holzmarktstraße und S-Bahnviadukt besteht bis zur Höhe des S-Bahnviaduktes keine Beziehung zum Wasser. Der Einzelhandel wird von dieser qualitativen Einschränkung im Vergleich zu anderen Nutzung kaum berührt und ist deshalb für das erste und zweite Ge-</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
		<p>schoß an dieser Stelle besonders geeignet.</p> <p>Im MK 2 sind mindestens 20% der zulässigen Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden. Durch seine Wasserlage in direkter Beziehung zum Uferwanderweg bietet es qualitätsvolle Freiflächen und sollte in seiner Erholungsfunktion nicht eingeschränkt werden, so dass Einzelhandel hier eher punktuell – als maßvolle Belebung des Gebiets – eine Bereicherung darstellt und auch als Betriebsform mit zwei übereinander liegenden Geschossen ermöglicht werden soll.</p> <p>Insgesamt soll die maximal zulässige Verkaufsfläche innerhalb der ersten beiden Vollgeschosse noch weiter eingeschränkt werden: Die Einzelhandelsbetriebe sollen sich vornehmlich im Erdgeschoss ansiedeln. Hier können im Kerngebiet nach Abzug von Treppenhäusern, Foyers, Lager- und Sozialräumen etc. rund 4.500 m² Verkaufsfläche geschaffen werden, was für das Umfeld als verträglich eingeschätzt wird, da der damit verbundene Kundenverkehr noch von der Holzmarktstraße aufgenommen werden kann und in den Tiefgaragen ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen (insgesamt 950 STP). Eine Begrenzung der Verkaufsfläche ist zusätzlich geboten, da der Raum für den Lieferverkehr eingeschränkt ist – dieser soll nicht in das Gebietsinnere geführt werden und muss somit insgesamt über die Holzmarktstraße abgewickelt werden.</p> <p>Die Einschränkung der Verkaufsfläche auf insgesamt 4500 m² Verkaufsfläche soll gemäß Anhang II Punkt 3.1.5.1 i.V.m. 3.1.6 zu den Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen für das Land Berlin vom 6. August 2001 im städtebaulichen Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Spreeurban bzw. deren Rechtsnachfolgern in Verbindung mit Grunddienstbarkeiten rechtsverbindlich gesichert werden. Weiterhin wird dort festgelegt, dass im Rahmen dieser Höchstgrenze nur Einzelhandelsbetriebe zulässig sind, deren Verkaufsfläche 700 m² nicht überschreitet, und zwar auch dann, wenn sie Teil eines Einkaufszentrums i.S.d. § 11 Abs. 3 BauNVO sein sollten.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Es wird textlich festgesetzt, dass in den Kerngebieten MK1 und MK2 Einzelhandelsbetriebe nur in den ersten beiden Vollgeschossen zulässig sind.</p>
Sen Stadt I E 126	Zum vorgelegten B-Plan bestehen im Grundsatz keine Bedenken.	

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
Schreiben vom 23.2.2005	Wir gehen davon aus, dass die in der übergeordneten Planung des Landschaftsprogramms vorgegebenen Planungsziele wie der durchgehende Ufergrünzug und Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung des Quartiers verbindlich geregelt und umgesetzt werden. Als Ausgleich für die Überschreitung der Obergrenze des Nutzungsmaßes nach § 17 (2) Nr. 2 BauNVO werden dazu im Eingriffs- und Ausgleichsgutachten Maßnahmen zum Erreichen des Ziel-Biotopflächenfaktors (BFF) von 0,3 benannt, die entsprechend umzusetzen sind.	<p>Der durchgehende Ufergrünzug wird durch die Festsetzung eines Gehrechtes zu Gunsten der Allgemeinheit gesichert. Zur ökologischen Verbesserung des Quartiers werden folgende Regelungen getroffen:</p> <p>Die im Eingriffs- und Ausgleichsgutachten genannten Maßnahmen werden verbindlich gesichert. So wird im Bebauungsplan zum einen die extensive Begrünung und Pflege von Dachflächen in einem Umfang von mindestens 37 % der überbaubaren Grundstücksfläche festgesetzt. Daraus ergeben sich ca. 3.770 m² begrünte Dachfläche.</p> <p>Zum anderen wird im MK2 der wasser- und luftdurchlässige Aufbau des Weges entlang des Spreeuferstreifens festgesetzt. Dadurch wird dazu beigetragen, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden. Insbesondere werden durch den wasser- und luftdurchlässigen Aufbau die bislang nur im geringen Maße vorhandenen Bodenfunktionen verbessert und der Anteil der naturhaushaltwirksamen Flächen erhöht.</p> <p>Darüber hinaus wird durch einen städtebaulichen Vertrag vereinbart, dass 1.685 m² Fläche mit Bodenanschluss und 290 m² Fläche auf der Tiefgarage mit mindestens 0,80 m Bodenauftrag zu bepflanzen und zu unterhalten sind. Weiterhin ist festgelegt, dass mind. 14 Bäume StU 20-25 oder 10 Bäume in größerer Qualität StU 25-30 zu pflanzen sind. Durch diese Maßnahmen werden die Auswirkungen auf Natur und Umwelt zusätzlich minimiert.</p> <p>Überdies entstehen in der Umgebung des Vorhabens am Spreeufer neue Grünanlagen. Hervorzuheben ist der geplante „Spreepark“, der auf den Grundstücken Mühlenstraße 47-58, Straße der Pariser Kommune 1,2 sowie den Flurstücken 4025 (teilweise) und 4029 realisiert werden soll und im Rahmen der Bebauungsplanverfahren V-39 planungsrechtlich gesichert wird. Die Grünanlage wird langfristig über die geplante Spreeuferpromenade an den Geltungsbereich des Bebauungsplans angeschlossen. Im städtebaulichen Vertrag ist eine Beteiligung des Bauherren an der Finanzierung der o.g. Grünanlage vereinbart.</p> <p>Mit den genannten Maßnahmen kann den Belangen von Natur und Umwelt hinreichend Rechnung getragen werden.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
		Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Neben der bereits enthaltenen Festsetzung zur extensiven Begrünung von Dachflächen wird der luft- und wasserdurchlässige Aufbau des Uferweges festgesetzt.
Senatsverwaltung für Stadtentwick- lung IV Abteilung 2 Schreiben vom 22.2.2005	Keine fachlichen Belange betroffen bzw. keine Bedenken	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.
Sen Stadt X OF 33/5 Schreiben vom 1.3.2005	Bereich X OA Die Stellungnahme des Fachbereiches Kampfmittelbergung wird nachgereicht, da die Luftaufnahmen noch nicht vorliegen, um eine konkrete Aussage treffen zu können. Bereich X PW Von der o.g. Maßnahme sind keine aktuellen Planungen des Bereiches X PW betroffen. Der Fachbereich X PW wird voraussichtlich ab Ende 2005 für den Fachbereich X OW die Erneuerung der Uferwand zwischen Michael- und Schillingbrücke planen. Vorgespräche mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Berlin haben ergeben, dass einer neuen Wand nur zugestimmt wird, wenn diese nicht zusätzliche Wasserflächen in Anspruch nimmt. Von den anderen Beteiligten lagen keine Hinweise oder Einwendungen vor.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine. Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.
Senatsverwaltung für Stadtentwick- lung VII B Schreiben vom 3.3.2005	Der Begründungstext ist auf Seite 8 unter 2.1.6 Verkehrliche Erschließung zu überarbeiten bzw. zu ergänzen. Straßenverkehr Die Holzmarktstraße ist im StEP Verkehr im Bestand als großräumige Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe I) und in der	Den Hinweisen wird gefolgt. Auswirkungen auf den Bebauungsplan: In Kapitel I. 2.1.6 der Be-

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	Planung 2015 als örtliche Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe III) dargestellt. An den Geltungsbereich des o.g. B-Planes grenzt die Straße An der Michaelbrücke, die als örtliche Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe III) Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes Berlins ist.	gründung werden die Ausführungen zur Straßenhierarchie gemäß dem StEP Verkehr eingearbeitet.
	<p>Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</p> <p><u>S-Bahn/ Fernverkehr</u></p> <p>Der Ostbahnhof ist nicht direkt mit einer S-Bahnverbindung mit dem S-Bahnhof Königs Wusterhausen verbunden.</p> <p><u>U-Bahn</u></p> <p>Die U-Bahnlinie U8 verkehrt zwischen den U-Bahnhöfen Wittenau und Hermannstraße.</p> <p><u>Bus</u></p> <p>Die Buslinien 142, 240 und 265 verkehren entsprechend dem neuen Fahrplan nicht in der Holzmarktstraße bzw. befahren nicht die Schillingbrücke. In Anbetracht, dass das Buslinienetz aufgrund des häufigen Fahrplanwechsels ständigen Veränderungen unterliegt, sollte generell auf die Aufzählung der einzelnen Buslinien verzichtet werden.</p> <p>Planungsinhalt des vorliegenden B-Planes ist u.a. die Errichtung von einer zwei- und dreigeschossigen Tiefgarage, die über die Holzmarktstraße durch Ein- und Ausfahrten erschlossen werden sollen. Die genaue Lage dieser Ein- und Ausfahrten ist in den Planunterlagen nicht eindeutig erkennbar. Außer dem Hinweis auf Seite 21, vorletzter Absatz, dass <i>...durch die Errichtung einer Tiefgarage in ausreichendem Maße Stellplätze geschaffen werden...und ... die Holzmarktstraße als Hauptverkehrsstraße geeignet ist, das aus der Nutzung der Gebäude resultierende Verkehrsaufkommen aufzunehmen...</i> sind keine konkreten Angaben über das zu erwartende Verkehrsaufkommen, dessen Verteilung in Richtung östliche und westliche Holzmarktstraße sowie über die Anzahl der Stellplätze enthalten. Im Zusammenhang mit einem Nachweis der</p>	<p>Den Hinweisen wird gefolgt.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: In Kapitel I. 2.1.6 der Begründung werden die Ausführungen zum ÖPNV eingearbeitet.</p> <p>Es sind zwei Tiefgaragen beidseitig des Bahnviaduktes mit zusammen ca. 950 Stellplätzen vorgesehen. Die Ein- und Ausfahrten befinden sich an der Holzmarktstraße, wobei die Zufahrt aus westlicher und die Ausfahrt in östlicher Richtung erfolgt. Die Lage der Ein- und Ausfahrten wird durch die entsprechende Abgrenzung der Tiefgaragen festgesetzt.</p> <p>Der Nachweis der verkehrlichen Verträglichkeit wurde mit Sen Stadt VII B abgestimmt. So ist bei der Bewertung der Auswirkungen der Ein- und Ausfahrten auf die Holzmarktstraße, der Abschnitt zwischen den nächsten beiden signalgesteuerten Knotenpunkten zu betrachten. Dies sind die Kreuzungen Holzmarktstraße / An der Michaelbrücke und Holzmarktstraße / An der Schillingbrücke, die ca. 150 m bzw. 180 m von den nächsten geplanten Ein- und Ausfahrten entfernt liegen. Auf-</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>verkehrlichen Verträglichkeit sind diese Angaben vorzulegen. Dabei ist grundsätzlich vom Erhalt der Leistungsfähigkeit der Holzmarktstraße auszugehen.</p> <p>Die Festsetzung eines Gehrechtes auf Seite 28 unter 5. ist ausschließlich der fußläufigen Verbindung entlang der geplanten Uferpromenade vorbehalten. Damit ist generell eine Kfz-seitige Anbindung des B-Plangebietes von der Straße An der Michaelbrücke auszuschließen. Daraus lässt sich ableiten, dass nicht nur die Erschließung der geplanten Tiefgaragen von der Holzmarktstraße vorgesehen ist, sondern auch die Ver- und Entsorgung des gesamten B-Plangebietes. Dies ist jedoch in den Unterlagen nicht dargestellt und erläutert. Inwiefern überhaupt und wo bzw. wie eine oberirdische Erschließung der Innenhöfe, die Ver- und Entsorgung durch evtl. Wirtschaftsverkehre bzw. die Sicherstellung der Erschließung für Not- und Havariefahrzeuge erfolgt, muss erläutert und hinsichtlich der verkehrlichen Verträglichkeit bewertet werden.</p> <p>Die Festsetzung eines Geh- und Fahrrechts durch die Fläche IJKLI (Seite 28/29) wird für die Schaffung eines breiteren Gehweges im Zusammenhang mit dem durch die Nutzungen geplanten höherem Aufkommen an Fußgängern befürwortet. Der Vorbehalt dieser Fläche für die Schaffung eines Fahrradweges in der Holzmarktstraße ist nicht erforderlich.</p> <p>Zur Herstellung von Radverkehrsanlagen im Straßenzug Holzmarktstraße/Mühlenstraße werden demnächst durch das Tiefbau-</p>	<p>grund dieser hohen Entfernungen werden nach Einschätzung von Sen Stadt VII B die Staubereiche der Knotenpunkte nicht berührt, so dass die Leistungsfähigkeit der hier zweispurigen (je Richtung) Holzmarktstraße nicht beeinträchtigt wird.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die o.g. Ausführungen werden in Kapitel II. 4.3.2 der Begründung eingefügt.</p> <p>Die Anlieferung durch Wirtschaftsverkehre soll über die Holzmarktstraße erfolgen.</p> <p>Bei einer Erschließung über die Holzmarktstraße ist im MK1 (nördlicher Teil) eine Lieferzone/Parkstreifen am Fahrbahnrand nicht möglich. U.U könnten aber auf dem bisherigen Gehweg, der eine Breite von ca. 7 m aufweist, Parkplätze eingerichtet werden. Die nach Auffassung von Sen Stadt notwendige Mindestgehwegbreite von 4 m kann dabei gesichert werden. Dies ist jedoch nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahren zu klären.</p> <p>Im MK2 ist entlang der Holzmarktstraße im Baugebiet eine bis zu 6 m breite Zone vorgesehen, die zur Abwicklung des Lieferverkehrs bzw. zur Einrichtung einer Hotelvorfahrt dienen kann. Sie befindet sich zwischen der geplanten Bebauung und dem öffentlichen Gehweg. Durch ein Gehrecht wird auch die Nutzung durch die Allgemeinheit zugelassen.</p> <p>Die Erschließung für Not- und Havariefahrzeuge wurde mit der Berliner Feuerwehr abgestimmt. Diese wird durch Zufahrten zwischen den einzelnen Baukörpern und eine Befahrung des Uferweges gesichert.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>amt des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg beidseitig Radfahrstreifen zu Lasten der dritten Fahrspur markiert, wodurch ein ausreichendes Angebot für den Radverkehr geschaffen wird.</p> <p>Im Plan (textliche Festsetzung Nr. 6) ist diese Fläche mit IKLMI bezeichnet. Eine Korrektur ist hier erforderlich.</p>	<p>Die textliche Festsetzung wird korrigiert.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die textliche Festsetzung erhält nunmehr die Nummer 8 und lautet wie folgt: „Die Fläche LMNOL ist mit einem Gehrecht Zu Gunsten der Allgemeinheit zu belasten.“</p>
<p>Sen Stadt VIII D 251</p> <p>Schreiben vom 23.2.2005</p>	<p>Hinweise:</p> <p><u>Grundwasser/Altlasten</u></p> <p>Auf dem Grundstück sind im Bereich der geplanten Bauabschnitte MK 1 und MK 2 Grundwasserbelastungen nachgewiesen.</p> <p>Aus grundwassertechnischer Hinsicht werden für die allgemeinen Gründungsarbeiten, insbesondere jedoch bei den Gründungsarbeiten der geplanten Tiefgaragen, grundwasserschonende Bauweisen „Trogbaugruben“ zwingend erforderlich.</p> <p>Bei der zu erwartenden Kontamination des „Restwassers“ aus den Trogbaugruben ist die Vorhaltung bzw. der Einsatz einer Grundwasserreinigungsanlage vorzusehen.</p> <p>Der Eingriff ins Grundwasser ist nach §§ 2 und 3 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) in Verbindung mit dem Berliner Wassergesetz BWG – erlaubnispflichtig.</p> <p>Die wasserbehördliche Erlaubnis ist bei der Wasserbehörde – VIII D 1 – zu beantragen.</p> <p>Auf dem o.g. Grundstück wurden Belastungen des Bodens- und des Grundwassers mit gaswerkstypischen Schadstoffen (MKW, PAK) sowie Cyaniden und Schwermetallen festgestellt. Bei einer Bebauung des betroffenen Grundstückes ist der belastete Boden auszuheben und ordnungsgemäß zu entsorgen.</p> <p>Vor dem Bau von Tiefgaragen ist der Schaden im Grundwasser durch weitere Untersuchungen zu verifizieren und aufbauend auf den Ergebnissen entweder eine vorgezogene Grundwassersanie-</p>	<p>In einem städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich der Bauherr die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen für Boden und Grundwasser im Zusammenhang mit der Bebauung der jeweils belasteten Fläche durchzuführen. Es ist vereinbart, dass die Einzelheiten hinsichtlich des Umfangs der möglicherweise notwendigen Untersuchungen sowie der sich daraus ableitenden Sanierungsmaßnahmen rechtzeitig vor der Beantragung der ersten Baugenehmigung von den zuständigen Behörden festgelegt und ggf. in einem zwischen diesen und dem Bauherren abzuschließenden Sanierungsvertrag geregelt werden.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>zung oder eine baubegleitende Grundwasserreinigung durchzuführen.</p> <p><u>Niederschlagsentwässerung</u></p> <p>Auf Grund der Lage der Grundstücke wäre eine direkte Einleitung der Niederschlagswässer in die Spree vorzuziehen, da dadurch die Überlauf-tätigkeit der Mischwasserkanalisation verringert würde.</p> <p>Sofern jedoch die Vorgaben der Berliner Wasserbetriebe bzgl. der Einleitungsmenge in die Mischwasserkanalisation nicht überschritten werden, bestehen keine Bedenken.</p>	<p>Eine Einleitung von Regenwasser in die Spree wird auch seitens der Berliner Wasserbetriebe angeregt. Die Sicherung der Regenentwässerung ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu gewährleisten.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Die Anregung, Niederschlagswasser in die Spree einzuleiten, wird in Kapitel I. 2.1.7 in die Begründung des Bebauungsplanes eingearbeitet.</p>
<p>Fischereiamt Schreiben vom 15.2.2005</p>	<p>An fachlichen Interessen sind aus unserer Sicht zu benennen:</p> <p><u>Zur Fischerei (Nr. 11 (9) ZustKat AZG, Aufgaben nach dem Landesfischereigesetz § 1 Abs. 3)</u></p> <p>Beim Abtrag von Altlasten ist der Eintritt von kontaminiertem Bodenaushub in das Gewässer sorgfältig zu verhindern, um die Fischnährtiere und die Fischen zu schützen.</p> <p>Weitere originäre Aufgaben auf Grund fachgesetzlicher Regelungen liegen nicht vor.</p> <p><u>Zusätzliche Hinweise auf eigene Planungen und Maßnahmen als Hilfen für die planaufstellenden Stellen</u></p> <p>Bei der Ufergestaltung könnte die Schaffung von Angelplätzen, möglichst behindertengerecht gestaltet, das Erholungs- und Freizeitangebot ergänzen. Das Angeln unterstützt die fischereiliche</p>	<p>In einem städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich der Bauherr die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen für Boden und Grundwasser im Zusammenhang mit der Bebauung der jeweils belasteten Fläche durchzuführen. Es ist vereinbart, dass die Einzelheiten hinsichtlich des Umfangs der möglicherweise notwendigen Untersuchungen sowie der sich daraus ableitenden Sanierungsmaßnahmen rechtzeitig vor der Beantragung der ersten Baugenehmigung von den zuständigen Behörden festgelegt und ggf. in einem zwischen diesen und dem Bauherren abzuschließenden Sanierungsvertrag geregelt werden. In diesem Kontext wird davon ausgegangen, dass für den Aushub kontaminierten Bodens ein Verfahren veranlasst wird, dass die Gefahr dessen Eintritts in das Gewässer so weit wie möglich minimiert.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p> <p>Die Schaffung von Angelplätzen entspricht nicht dem Regelungsgehalt der verbindlichen Bauleitplanung.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>Bewirtschaftung und die Hege der Fischbestände der Spree. <u>Fischereiberechtigt sind in diesem Teil der Spree:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - das Land Berlin, die Stadt Berlin, vertreten durch das Fischereiamt Berlin - der Deutsche Anglerverband (DAV) LV Berlin 	
<p>BA Friedrichshain-Kreuzberg Sen Stadt Untere Denkmalschutzbehörde BAA DU 2 Schreiben vom 2.3.2005</p>	<p>Die Belange des Denkmalschutzes wurden mit der Erfassung und Darstellung des im Planungsgebiet liegenden Bereiches der Stadtbahntrasse zwischen Ostbahnhof und Michaelbrücke, bestehend aus Viaduktbögen und stählernen Brückenbauten, 1875-82, von Ernst Dircksen dem, entsprechend der gültigen Denkmalliste des Landes Berlin, eingetragenen Denkmalbestand, im Bebauungsplan V-76 vorerst ausreichend berücksichtigt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>
<p>BA Friedrichshain-Kreuzberg Amt für Umwelt und Natur FB Umwelt Schreiben vom 31.3.2005</p>	<p>Immissionsschutz/Lärm <u>zu Punkt 3.6 Immissionsschutz/Lärm</u></p> <p>Das geplante Gebiet wird derzeit und auch künftig durch den Verkehrslärm der Straße und Schiene dominiert.</p> <p>Der fließende Straßenverkehr der Holzmarktstraße und der Schienenverkehr auf dem Bahnviadukt sind die größten Emissionsquellen, die das geplante Kerngebiet mit Mischung (Büro, Hotel, Dienstleistungen und begrenztem Wohnen) wesentlich beeinflussen werden. Hinsichtlich ihrer Immissionsbelastungen werden die geplanten Nutzungen, ebenso wie die geplanten 3 Tiefgaragen von untergeordneter Bedeutung sein.</p> <p>Das Ingenieurbüro Axel C. Rahn bestätigt in einer umfangreichen Geräuschimmissionsprognose zur Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels und zur Festlegung von Lärmpegelbereichen diese Tatsache. Laut rechnerischer Ermittlung der Lärmbelastung werden an der nördlichen Fassade der in der Richtung Holzmarktstraße zeigenden Baukörperfassaden Lärmpegelbereiche von bis</p>	<p>Der Vorentwurf des Bebauungsplanes enthielt textliche Festsetzungen, nach denen zum Schutz vor Lärm zum einen im MK 1 eine Schallschutzwand aus Glas ab dem 2. Geschoss entlang des Viaduktes zu errichten war und zum anderen geschossweise differenzierte Schallschuttmassive für Außenbauteile gemäß DIN 4109 einzuhalten waren.</p> <p>Die seitens der Deutschen Bahn und des Eisenbahnbundesamtes geltend gemachten betrieblichen Belange des Bahnverkehrs erfordern es jedoch, bis zu einer Höhe von 50,4 m ü. NHN – dies entspricht in etwa den ersten vier Geschossen - auf die Glaswand zu verzichten. Dadurch ist die Sicht auf ein in diesem Abschnitt des Bahnviaduktes befindliches Signal zu sichern.</p> <p>Die sich daraus ergebenden Lärmeinwirkungen des Bahnverkehrs, die sich im Baugebiet mit dem Kfz-Lärm überlagern sowie notwendige Schallschutzmaßnahmen wurden in einem weiteren schalltechnischen Gutachten untersucht. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass auch ohne</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>zu VI und Beurteilungspegel bis zu 75 dB (A) durch den Verkehrslärm erreicht.</p> <p>Daher stellen die im Gutachten vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen für das Planvorhaben vorrangig auf die Reduzierung der erheblichen Überschreitungen der Orientierungswerte nach DIN 18005 und der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) ab. Vorrangig soll dies durch passive Schallschutzmaßnahmen erreicht werden, da aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Lärmquelle derzeit nicht möglich sind.</p> <p>Laut Gutachten werden auch Hofbereiche innerhalb der Gebäudekörper in den unteren Geschossen, die im Einwirkungsbereich der Holzmarktstraße liegen, durch Schallreflexionen verlärmert. Die Beurteilungspegel liegen zwar erheblich niedriger, überschreiten aber an diesen Stellen die Orientierungswerte.</p> <p>Hier sollte geprüft werden, ob durch eine reflexionsmindernde Fassadengestaltung der betroffenen Hofseiten (Verzicht auf schallharte Fassaden) eine Schallpegelreduzierung erreicht werden kann.</p> <p><u>zu Punkt 3.9. textliche Festsetzungen Nr. 7 bis 11</u></p> <p>Zu den textlichen Festsetzungen der geplanten Nutzungen gibt es keine Einwände.</p> <p>Die beschränkte Zulassung von Wohnen aufgrund der lärmrelevanten Situation und Fixierung ab dem 9. Obergeschoss zur Konfliktvermeidung wird ausdrücklich befürwortet.</p> <p>Im Gutachten wird dafür auch der rechnerische Nachweis erbracht, dass unter bestimmten Bedingungen an den südlichen Gebäudekörpern zur Spreeseite und in den obersten Geschossen Wohnen möglich ist.</p> <p>Die Schalldämmmasse der Gebäudeaußenteile, die aufgrund der errechneten Außenschallpegel nunmehr textlich exakt festgesetzt und dabei geschoss-abhängig fixiert wurden, sind die wesentlichste Schallschutzmaßnahme, um zumutbare Schallinnenpegel und damit verträgliche Nutzungsbedingungen zu erreichen.</p> <p>Die geplante Ausbildung der Gebäudefassaden zum Bahnviadukt</p>	<p>Glaswand – bei entsprechend höheren Anforderungen an die Außenbauteile nach DIN 4109 – die Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 gewährleistet werden kann. Auch in den Höfen werden in Aufenthaltshöhe von Fußgängern (1,7 m) die Orientierungswerte unterschritten. Daher wird auch von einer Festsetzung der geforderten reflexionsmindernden Fassadengestaltung in den Höfen abgesehen.</p> <p>Dennoch wird im Bebauungsplan die Möglichkeit eingeräumt ab einer Höhe von ... m ü. NHN die Glaswand zu realisieren, da sie teilweise eine wirtschaftlich vertretbare Alternative zur Umsetzung der Anforderungen an die Außenbauteile darstellt. Mit einem Schalldämmmaß (R nach DIN 4109) von mindestens 20 dB lassen sich bis zu einer Entfernung von 15 m bis 20 m Pegelminderungen von max. 10 dB erreichen.</p> <p>Durch die DIN 4109 kann – wie auch durch das Lärmgutachten nachgewiesen wurde – die Einhaltung der Orientierungswerte und damit die Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hinsichtlich des Lärms sicher gestellt werden. Da die DIN 4109 auch im Baugenehmigungsverfahren Anwendung finden kann, ist eine Regelung im Bebauungsplan nicht erforderlich. Daher enthält der Entwurf des Bebauungsplanes keine Lärmschutzfestsetzungen mehr, die sich auf die DIN 4109 beziehen. Auch für die vorgeschlagenen schallgedämmten bzw. maschinellen Lüftungseinrichtungen in schutzbedürftigen Räumen erfolgt keine gesonderte Festsetzung, da für diese ebenfalls die in der DIN 4109 enthaltenden Schalldämmmaße herangezogen werden können.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>(nördlicher Bauteil) als geschlossene Glaswand, die als Lärmschutzwand wirkt und eine Pegelminderung von 12 dB (A) erreicht, ist eine wirkungsvolle Lärmschutzmaßnahme.</p> <p>Der Hinweis vom Gutachter, dass die geplante Öffnung der Glaswand in Erdgeschosshöhe zu einer Minderung der Schallabschirmung führt, insbesondere in den Hofbereichen zwischen den geplanten Gebäuden, sollte zum Anlass genommen werden, nach einer Lösung zugunsten eines optimalen Schallschutzes zu suchen. Sofern möglich, sollte die Festsetzung in diesem Punkt erweitert bzw. verändert werden.</p> <p>Die im Gutachten von Rahn benannte Lärmschutzmaßnahme, schutzbedürftige Räume, die zur Straße bzw. zur Bahn orientiert sind, maschinell zu be- und entlüften, sollte als Festsetzung übernommen werden.</p> <p>Die im Plangebiet vorhandenen geringen Abstandsflächen der geplanten Baukörper zum Bahnviadukt und zur Holmarktstraße und damit zu den bestehenden verkehrlichen Nutzungen bedingen die umfangreichen textlichen Festsetzungen zum baulichen Schallschutz, um die vorhandenen erheblichen Geräuschbelastungen auf ein Mindestmaß reduzieren zu können.</p> <p>Zu den textlichen Festsetzungen zum Lärmschutz gibt es unsererseits keine weiteren Ergänzungen.</p> <p>Bodenschutz/ Altlasten</p> <p><u>zu Punkt 2.1.8 Ökologische Verhältnisse</u></p> <p>Im Gebiet des B-Planes liegen die Altlast- bzw. Altlastverdachtsflächen 8500, 8551 und 8495. Die Auszüge aus dem Bodenbelastungskataster sind als Anlage 1 beigefügt.</p> <p>Sehr problematisch für die geplante Nutzung ist die BBK-Fläche Nr. 8495, das ehemalige Gaswerk, das nach einem Kartenauszug aus dem Jahr 1903 bis an den Eisenbahnviadukt gereicht hat. Die bei den Untersuchungen festgestellten Bodenbelastungen sind z.T. sehr tiefreichend. So wurden in einem Bohrpunkt noch 8 m unter GOK Belastungen mit polycyclischen aromatische Kohlenwasser-</p>	<p>Aufgrund der hohen Belastungen durch Altablagerungen ist die geplante Nutzung nur nach Boden- und Grundwassersanierung möglich. Dies wird durch den städtebaulichen Vertrag zwischen dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und dem Bauherren gesichert. Darin verpflichtet sich der Bauherr, die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen für Boden und Grundwasser im Zusammenhang mit der Bebauung der jeweils belasteten Fläche durchzuführen. Es ist vereinbart, dass die Einzelheiten hinsichtlich des Umfangs der möglicherweise notwendigen Untersuchungen sowie der sich daraus ableitenden Sanierungsmaßnahmen rechtzeitig vor der Beantragung der ersten Baugenehmigung von den</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>stoffen (PAK) und Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) in Konzentrationen nachgewiesen, die eine erhebliche Gefahr für das Grundwasser bedeuten. Das Grundwasser ist stark mit Cyanid und mit PAK belastet. In einer Probe wurden sehr hohe Konzentrationen an leichtflüssigen aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTXE), PAK, Cyanid und Phenole analysiert. Da bisher die Lage der Teer- und Benzolgruben des ehemaligen Gaswerkes noch nicht zugeordnet worden sind, besteht die Möglichkeit, dass sich diese Probenahmestelle im Umfeld einer dieser Gruben befindet.</p> <p>Die etwas ausführlichere Beschreibung der bisherigen Erkundungsergebnisse soll verdeutlichen, dass ohne Boden- und Grundwassersanierung die geplante Nutzung nicht möglich ist.</p> <p><u>zu Punkt 3.1. Art der baulichen Nutzung</u></p> <p>Die Gefahren, die durch die Entsiegelung der nicht überbaubaren Flächen für die Allgemeinheit ausgehen, müssen im Rahmen des Bauvorhabens oder im Vorfeld durch eine Sanierung beseitigt werden. Alle im Boden verbliebenen belasteten Fundamente sind zu entfernen, unabhängig von der späteren Nutzung der Flächen. Besonders hohe Anforderungen an die Sanierung sind im Bereich des geplanten Kinderspielplatzes zu stellen, damit keine Gesundheitsgefahren für die spielenden Kinder bestehen bleiben. Es sollte geprüft werden, ob der Spielplatz außerhalb der Fläche des ehemaligen Gaswerkes eingeordnet werden kann. Nach den uns vorliegenden Unterlagen ist hier die Altlastsituation weniger gravierend.</p> <p>Auch im Bereich der Tiefgaragen (TG) ist sicherzustellen, dass keine grundwassergefährdenden Schadstoffe im Boden verbleiben, da sich die Sohle der TG nach den vorliegenden Unterlagen im gesättigten Boden befindet.</p> <p>Aus meiner Sicht ist die Fläche als belastet im B-Plan zu kennzeichnen oder es ist im B-Plan rechtlich verbindlich festzulegen, dass die Nutzung nur nach erfolgter Sanierung möglich ist.</p> <p>Aufgrund des wahrscheinlich sehr hohen Anteils an belastetem Bodenaushub ist voraussichtlich eine UVP durchzuführen, da einem Anfall von mehr als 10 000 m³ Boden, der als besonders ü-</p>	<p>zuständigen Behörden festgelegt und ggf. in einem zwischen diesen und dem Bauherren abzuschließenden Sanierungsvertrag geregelt werden.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p> <p>Die im einzelnen erforderlichen Sanierungsmaßnahmen sowie die daran zu stellen Anforderungen, einschließlich einer eventuell erforderlichen UVP für den Bodenaushub sind im Sanierungsvertrag festzulegen. Sie sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Auch die räumliche Anordnung eines Kinderspielplatzes sowie dessen generelle Notwendigkeit ist gemäß § 8 Abs. 3 BauOBln im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen.</p> <p>Von einer Kennzeichnung der Altlastenstandorte im Bebauungsplan wird abgesehen, da durch die Vereinbarungen im städtebaulichen Vertrag rechtlich verbindlich festgelegt ist, dass die Nutzung nur nach erfolgter Sanierung realisiert werden kann.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	berwachungsbedürftig eingestuft werden muss, der Verbrauch an Deponieflächen in einer UVP abzu prüfen ist..	
<p>BA Friedrichshain-Kreuzberg</p> <p>Tiefbauamt Tief 3</p> <p>Schreiben vom 3.3.2005</p>	<p>Gegenüber dem Entwurf des Bebauungsplanes bestehen hinsichtlich einer Gewährleistung der regelmäßigen Verkehrsbedürfnisse und der Verkehrssicherheit erhebliche Bedenken. Den geplanten Straßenbegrenzungslinien wird daher nicht zugestimmt.</p> <p>Es ist nicht nachvollziehbar, warum die geplante Erweiterung des südlichen Gehweges im Bereich der Grundstücke Holmarktstraße 25-30 kein öffentliches Straßenland werden soll. Die Belastung der Fläche JKLMJ mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit lässt eine Einflussnahme des Straßenbaulastträgers in die funktionale und bauliche Gestaltung dieser Fläche nicht zu. Die Fläche würde nicht im Geltungsbereich des Berliner Straßengesetzes und der Straßenverkehrsordnung liegen. Der Träger der Straßenbaulast wäre nicht in der Lage, die in der Begründung zur geplanten textlichen Festsetzung Nr. 6 im Bebauungsplan erwähnten und einvernehmliche als notwendig angesehenen Maßnahmen zu veranlassen und die Verkehrsfläche den sich ständig verändernden verkehrlichen, funktionalen und städtebaulichen Anforderungen entsprechend anzupassen. Nach § 7 des Berliner Straßengesetzes hat Berlin die öffentlichen Straßen so zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern, zu verbessern oder zu ändern, dass sie dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügen. Die mit dem Bau, der Unterhaltung und der Überwachung der Verkehrssicherheit der öffentlichen Straßen zusammenhängenden Aufgaben können als Pflicht des öffentlichen Rechts nur dann wahrgenommen werden, wenn sich die Flächen in der Baulast Berlins befinden.</p> <p>Es wird die Darstellung der Fläche JKLMJ als Straßenverkehrsfläche gefordert. Nur mit dieser Festsetzung wäre das Ziel, einen den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Gehweg herzustellen, zu erreichen. Die Anordnung eines Radweges bedarf einer hoheitlichen Regelung und Betrachtung des gesamten Straßenraumes und kann nicht privaten Intentionen überlassen werden. Es wird darauf hingewiesen, dass bereits in den verkehrlichen Vorgaben zum städtebaulichen Realisierungswettbewerb die Erweiterung der Straßenverkehrsfläche mit Einverständnis aller Beteiligten</p>	<p>Der betreffende Bereich zwischen den Baugrenzen und dem öffentlichen Gehweg an der Holzmarktstraße im MK2 soll insbesondere der Andienung der Nutzungen in den geplanten Gebäuden dienen, wie z.B. eine Hotelvorfahrt oder eine Anlieferzone für Einzelhandelsnutzungen. Damit stehen hier private Zwecke im Vordergrund, die für die Funktionsweise der künftigen Nutzungen von wesentlicher Bedeutung sind, aus städtebaulichen Gründen aber nicht im Gebietsinneren angeordnet werden sollen. Daher soll dieser Grundstücksstreifen auch Bestandteil des Baugebietes sein.</p> <p>Da sich der öffentliche Gehweg vor dem Grundstück Holzmarktstraße 25-30 gegenüber seiner südlichen Fortsetzung auf ca. 3,5 m – 4,0 m verengt und überdies durch die künftige Nutzungsintensivierung ein höheres Fußgängeraufkommen zu erwarten ist, soll eine öffentliche Nutzung des genannten Bereichs eingeräumt werden. Daher wird hier ein öffentliches Gehrecht zu Gunsten der Allgemeinheit festgesetzt. Durch städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich der Bauherr entschädigungslos Baulasten zu Gunsten der Öffentlichkeit einzuräumen und die ihm zustehende Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht zu übernehmen. Die notwendigen Sicherheitsanforderungen können damit hinreichend gewährleistet werden.</p> <p>Darüber hinaus erfordert die Sicherung des Gehrechtes einen Abbruch der heute auf der Grundstücksgrenze stehenden Mauer. Dadurch ergibt sich faktisch eine Erweiterung des öffentlichen nutzbaren Straßenraumes, auch wenn er nicht in seiner Gesamtheit als öffentliche Verkehrsfläche gewidmet ist. Auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung VII B stimmt mit Schreiben vom 3.3.2005 der Erweiterung mittels eines Gehrechtes zu.</p> <p>Der erwähnte Radweg sollte nach ursprünglichen Überlegungen der</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
	<p>enthalten war. Die für das übergeordnete Straßennetz zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung VII B unterstützte ebenfalls diese Forderung nach Schaffung einer annähernd einheitlichen Breite des südlichen Gehweges in der Holzmarktstraße.</p> <p>Schon die aus dem Bauvorhaben innerhalb der Grenzen des Bebauungsplanes heraus resultierenden verkehrlichen Anforderungen, wie Haltezonen für Reisomnibusse (Hotel), Ladezonen für Lieferverkehr und Parkplätze für Besucher von Einzelhandelseinrichtungen usw. in der geplanten Erdgeschosszone, erfordern eine einheitliche großzügigere Gehwegbreite. Es sollte eine einheitliche Gehwegbreite angestrebt werden, auch wenn im Bereich des Hochbahnviaduktes eine Einengung entsteht.</p> <p>Es stellt sich generell die Frage, warum die geplanten Straßenbegrenzungslinien nicht den geplanten Baugrenzen an den Straßen folgen sondern im zukünftigen Straßenbild völlig unmotiviert im spitzen Winkel zur zukünftigen Bebauung abgesetzt verlaufen sollen. Der unregelmäßige Straßenverlauf resultiert derzeit aus dem Bestand einer Mauer an der Straßengrenze, welche mit Sicherheit nicht erhalten werden wird.</p> <p>Im Sinne einer möglichst großzügigen und einheitlichen Gestaltung und Gliederung der Verkehrsflächen vor den zukünftigen Gebäuden – vor allem im Sinne der zukünftigen Anlieger – und zur besseren Erkennbarkeit der Verkehrssicherungspflichten für die Nutzer der Gehwege, sollten die Straßenbegrenzungslinien identisch mit den Baugrenzen oder zumindest parallel zu diesen festgesetzt werden.</p> <p>Die Kosten für Erwerb und Herrichtung der Verkehrsflächen sollten vertraglich mit dem anliegenden Grundstückseigentümer kostenneutral für das Land Berlin geregelt werden. Vor Übergabe der Flächen sollte der Grundstücksstreifen auf Altlasten untersucht worden sein.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass die mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belastende Fläche ABCDEFGHIA nicht als Öffentliches Straßenland gewidmet werden soll. Zur verkehrlichen Erschließung der angrenzenden Grundstücke wäre eine Widmung</p>	<p>zuständigen Senatsverwaltung u.U. zu Lasten des Gehweges hergestellt werden. Der Vorbehalt dieser Fläche für die Schaffung eines Fahrradweges in der Holzmarktstraße ist nach Aussage von Sen Stadt VII B nicht mehr erforderlich.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
<p>BA Friedrichshain-Kreuzberg Amt für Umwelt und Natur FB Naturschutz und Grünflächen Schreiben vom 1.4.2005</p>	<p>nämlich nicht erforderlich</p> <p>Den Festsetzungen des Bebauungsplanes V-76 wird seitens des Fachbereiches Naturschutz- und Grünflächen grundsätzlich zugestimmt.</p> <p>Es geht jedoch bereits aus dem Begründungstext hervor, dass die Versorgung mit privaten Grünflächen und die ökologische Situation im Umfeld des Bebauungsplanes völlig unbefriedigend sind. Wohnungsnahe, für die Erholung geeignete Grünflächen (fußläufiger Einzugsbereich 500 m, Mindestgröße 0,5 ha) fehlen sogar völlig. Die nächste für die Erholung geeignete Grünfläche befindet sich in einer Entfernung von 1500 m Luftlinie (Comeniusplatz).</p> <p>Im Landschaftsprogramm ist das Plangebiet als klimatischer Belastungsbereich ausgewiesen. Es werden daher u.a. die folgenden Entwicklungsziele und Maßnahmen formuliert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der sich positiv auf den Naturhaushalt auswirkenden Flächen - Kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtung - Sicherung und Verbesserung des Luftaustausches - Vermeidung und Ausgleich von Bodenversiegelungen <p>Die Überschreitung der Obergrenze der GFZ und das geringe Ausmaß der Uferpromenade einschließlich der Flächen zum Anpflanzen dienen nicht der Verwirklichung der o.g. Ziele.</p> <p>Bei der Neubepanung dieses Gebietes sollte daher unbedingt in Betracht gezogen werden, den Anteil an unversiegelten Flächen mit Gehrecht für die Allgemeinheit zu erhöhen, bzw. in unmittelbarer Nähe zum B-Plan Gebiet öffentliche Grünflächen zu schaffen.</p>	<p>Im Bebauungsplan wird die extensive Begrünung und Pflege von Dachflächen in einem Umfang von mindestens 37 % der überbaubaren Grundstücksfläche festgesetzt. Daraus ergeben sich ca. 3.770 m² begrünte Dachfläche. Weiterhin wird im Hinblick auf die angeregte Vermeidung von Bodenversiegelungen die textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen, den Weg entlang des Spreeuferstreifens im MK2 in wasser- und luftdurchlässige Aufbau herzustellen.</p> <p>Darüber hinaus wird durch einen städtebaulichen Vertrag vereinbart, dass 1.685 m² Fläche mit Bodenanschluss und 290 m² Fläche auf der Tiefgarage mit mindestens 0,80 m Bodenauftrag zu bepflanzen und zu unterhalten sind. Weiterhin ist festgelegt, dass mind. 14 Bäume StU 20-25 oder 10 Bäume in größerer Qualität StU 25-30 zu pflanzen sind.</p> <p>Insgesamt wird durch diese Maßnahmen dazu beigetragen, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt zu vermeiden, und der Anteil der naturhaushaltwirksamen Flächen wird mit einem Zuwachs im Saldo von ca. 4.680 m² nachhaltig erhöht.</p> <p>Überdies entstehen in der Umgebung des Vorhabens am Spreeufer neue Grünanlagen. Hervorzuheben ist der geplante „Spreepark“, der auf den Grundstücken Mühlenstraße 47-58, Straße der Pariser Kommune 1, 2 sowie den Flurstücken 4025 (teilweise) und 4029 realisiert werden soll und im Rahmen der Bebauungsplanverfahren V-39 planungsrechtlich gesichert wird. Die Grünanlage wird langfristig über die geplante Spreeuferpromenade an den Geltungsbereich des Bebauungsplans angeschlossen. Im städtebaulichen Vertrag ist eine Beteiligung des Bauherren an der Finanzierung der o.g. Grünanlage vereinbart. Dies dient dem Ausgleich der Überschreitung der Obergrenze der BauNVO.</p> <p>Den Anforderungen an Natur- und Umwelt und insbesondere des Landschaftsprogramms wird damit hinreichend Rechnung getragen.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Es wird die textliche Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen, den Weg entlang des Spreeuferstreifens im MK2 in wasser- und luftdurchlässige Aufbau herzustellen.</p>

Einwender / Eingangsdatum	Stellungnahmen	Abwägung
IT- Dienstleistungs- zentrum Berlin Schreiben vom 4.2.2005	Auf Grund des eingereichten Planentwurfes haben wir festgestellt, dass keine Belange des IT- Dienstleistungszentrums betroffen sind.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Auswirkungen auf den Bebauungsplan: Keine.