

Anlage 2

Bezirksamt Köpenick von Berlin
 Abt. Bau- und Wohnungswesen
 Stadtplanungsamt
 Stapl 11 - 6142/XVI-10a

Berlin, den 18.3.1998

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB zum Bebauungsplan XVI- 10a vom 28.November 1996 mit Deckblatt vom 20.Februar 1997 **und 05.Januar 1998** für das Gelände der geplanten Stadtstraße östlich des Bahn Außenringes zwischen der Straße An der Wuhlheide und Oberspreestraße und eines Abschnittes der Straße An der Wuhlheide, dem Gelände westlich des Europahauses und des Ernst-Grube-Stadions, der Grundstücke Gloria Straße 3/29, Ernst-Grube-Straße 1/13 mit dem S-Bahnhof Spindlersfeld, der Ernst-Grube-Straße, der angrenzenden Grünfläche, einem Abschnitt der Ottomar-Geschke-Straße sowie der Grundstücke Oberspreestraße 109 und 143 im Bezirk Köpenick

Inhalt

I. Planungsgegenstand

1. Veranlassung und Erforderlichkeit
 - 1.1. Situation in der Altstadt von Köpenick
 - a. Verkehrliche Ausgangslage
 - b. Einflüsse auf die Bebauung der Altstadt
 - c. Einflüsse auf die Lebensqualität der Anwohner
 - 1.2. Der Bereich Bahnhofstraße von Köpenick
 - a. Verkehrliche Ausgangslage
 - b. Einflüsse auf die Bebauung und die Lebensqualität der Anwohner und Fußgänger
 - 1.3. Köllnische Vorstadt
 - 1.4. Prognosen für die verkehrliche Entwicklung
 - a. Allgemein steigendes Verkehrsaufkommen
 - b. Konkrete verkehrliche Entwicklung im Bezirk Köpenick
2. Plangebiet
 - a. Bestand
 - b. Planerische Ausgangssituation
 - c. Begründung für die Lage der geplanten Stadtstraße

II. Planinhalt

1. Entwicklung der Planungsüberlegung
2. Intentionen des Planes
 - a. Allgemeines planerisches Leitbild für den Bereich Altstadt und Bahnhofstraße
 - b. Konkrete Zielvorstellung mittels der Stadtstraße für den Bereich der Altstadt
3. Wesentlicher Planinhalt
 - a. Verkehrsflächen
 - b. Allgemeines Wohngebiet
 - c. Gewerbegebiet
 - d. Grünflächen
 - e. Flächen für Sportanlagen
 - f. Flächen für die Anlagen der Ver- und Entsorgung
 - g. Textliche Festsetzungen
4. Abwägung
 - 4.1. Allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse
 - 4.2. Belange des Verkehrs
 - 4.3. Verkehrslärm
 - 4.4. Belange von Sport, Freizeit und Erholung
 - 4.5. Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege
 - a. Eingriff in Natur und Landschaft
 - b. Unvermeidbarkeit des Eingriffes
 - c. Ausgleichbarkeit des Eingriffes
 - d. Ersatzmaßnahmen zur Behebung von Eingriffen in Natur und Landschaft
 - e. Bewertung
5. Altlasten

III. Auswirkungen des Bebauungsplans

1. Verkehrliche Auswirkungen
2. Städtebauliche Auswirkungen
3. Soziale Auswirkungen
4. Ökologische Auswirkungen
5. Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung
 - a. Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben
 - b. Personalwirtschaftliche Auswirkungen

IV. Verfahren

V. Rechtsgrundlagen

I. Planungsgegenstand

1. Veranlassung und Erforderlichkeit

Der Stadtbezirk Köpenick stellt in der Gesamtlage zur Stadt Berlin im Südosten den "grünen" Stadtbezirk (Ausflugs- und Erholungsgebiet) dar. Er ist zugleich auch ein Verbindungsglied zwischen dem äußeren Stadtgebiet und dem Land Brandenburg.

Für Köpenick existiert eine von der Gesamtstadt relativ unabhängige Verkehrsstruktur, deren Zentrum die Altstadtinsel bildet, von der die Verkehrsachsen radial wegführen. Die verkehrliche Situation im Ostteil von Berlin ist mit Ausnahme von Köpenick durch gut ausgebaute Ost-West-Straßen (Radialen) gekennzeichnet, die in der Lage sind, den vorhandenen Verkehr aufzunehmen und zu bewältigen. Im Gegensatz dazu hat der Ausbau der Nord-Süd-Straßen nicht mit der Entwicklung Schritt gehalten. Durch die Errichtung von großräumigen Neubaugebieten (Marzahn, Hellersdorf, Hohenschönhausen) im Osten Berlins hat sich das Verkehrsaufkommen in Richtung Innenstadt und in den Süden, sei es als Ziel- oder als Transitverkehr, erheblich erhöht. Dies wird noch durch den spürbar gestiegenen und weiter steigenden Motorisierungsgrad insbesondere durch die Bevölkerung Ostberlins verstärkt.

Der überregionale Durchgangsverkehr zwischen den Stadtbezirken Treptow - Köpenick - Hellersdorf - Marzahn sowie zu den Umland-Gemeinden in Brandenburg kann aufgrund der vorhandenen Verkehrswegestruktur nur die Möglichkeit durch die Altstadt und die angrenzenden Vorstadtgebiete geführt werden. Die Altstadt von Köpenick ist gemäß dem Denkmalschutzgesetz als Flächendenkmal (Denkmalbereich) eingetragen. Durch die starke Belastung des Durchgangsverkehrs ist das Denkmalensemble in seinem Bestand erheblich gefährdet. Zudem sind bereits Bauschäden an sanierten Häusern festzustellen, die aufgrund der starken Verkehrsbelastung entstanden sind.

Des weiteren können die Straßen der Altstadt mit ihren auf die Gründung der Stadt zurückführenden Fluchten, den Umfang des Durchgangsverkehrs nicht bewältigen.

Um den überregionalen Verkehr, der derzeit durch die Köpenicker Altstadt und die Damm-, Köllnische- und Kietzer Vorstadtgebiete führt, herausnehmen zu können, ist die Errichtung einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße erforderlich. Damit wird die Möglichkeit geschaffen, diese Bereiche von den hier nicht mehr zumutbaren Verkehrsaufkommen mit den ständigen Stausituationen zu entlasten und die einmalige städtebauliche Anlage der Altstadt erhalten bleibt.

Es ist geplant, diese übergeordnete Hauptverkehrsstraße von Norden her östlich entlang dem Bahn Außenring über die Oberspreestraße und Glienicker Straße/Glienicker Weg auf das Adlergestell zu führen. Um die Durchführung der Planung zu gewährleisten, ist die Aufstellung von Bebauungsplänen erforderlich.

Der Bebauungsplan XVI-10a schafft in seinem Geltungsbereich hierzu die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Abschnitt von Straße An der Wuhlheide bis Glienicker Straße, für eine zusätzliche Spreeüberquerung und ermöglicht bereits in diesem Abschnitt eine Entlastung der verkehrlichen Situation. Bereits dieser Teilabschnitt der gesamten geplanten Straßenverbindung ermöglicht eine Entlastung der Altstadt und der Köllnischen Vorstadt.

1.1. Situation in der Altstadt von Köpenick

a. Verkehrliche Ausgangslage

Einen Kulminationspunkt erreicht das erhöhte Verkehrsaufkommen in der Köpenicker Altstadt. Durch ihre geographische Lage und historische Entwicklung ist sie zu einem verkehrlichen Nadelöhr geworden.

Diese Situation resultiert daraus, daß die Flüsse Spree und Dahme den Stadtteil Köpenick in Nord-Süd-Richtung bzw. Ost-West-Richtung durchfließen und damit ein natürliches Verkehrshindernis bilden. An der Stelle, an der die Dahme in die Spree mündet, verbinden vier Brücken (Lange-, Damm-, Frauentog- und Landjägerbrücke) die Altstadt mit den Vorstädten (Spindlersfeld, Damm-, Köllnische- und Kietzer Vorstadt).

Da sich, von der Salvador-Allende-Brücke abgesehen, keine anderen Brückenbauwerke in der näheren Umgebung befinden, müssen diese vier Brücken mit den zu- und abführenden Straßen auch den gesamten regionalen und überregionalen Verkehr aufnehmen. Die nächsten Brücken in nordwestlicher Richtung sind die Treskowbrücke und die Stubenrauchbrücke, die sich in ca. 5 km Entfernung befinden und damit für die Altstadt nicht mehr verkehrserleichternd wirken können.

Diese Konstellation führt dazu, daß der gesamte Nord-Süd-Verkehr über die Mahlsdorfer- oder die Kaulsdorfer- und Gehsener Straße in die Bahnhofstraße und die Lindenstraße, die zuvor schon den Nord-Süd-Verkehr, der aus der Straße An der Wuhlheide ankommt, aufgenommen hat, einfließt, um dann nach Überquerung der Dammbrücke in die Altstadt von Köpenick zu münden. Nach Südosten fließt dieser Verkehr weiter über die Müggelheimer Straße, nach Westen über die Lange Brücke, den Köllnischen Platz und die Oberspreestraße sowie nach Süden vom Köllnischen Platz in die Grünauer Straße, Regattastrasse und Wassersportallee.

Umgekehrt verläuft der Verkehrsstrom aus westlicher Richtung über die Oberspreestraße und aus südlicher Richtung über die Grünauer Straße, um sich am Köllnischen Platz vor der Langen Brücke zu vereinen, die Altstadt zu durchqueren und über die Müggelheimer Straße oder die Dammbrücke zur Lindenstraße abzufließen.

Aufgrund dieser verkehrlichen Zwangspunkte wird der Altstadtbereich mittels eines Einbahnstraßensystems in Nord-Süd-Richtung über die Straße Alt-Köpenick und in Süd-Nord-Richtung über die Amtsstraße, Alter Markt, Lüdersstraße, Freiheit von zwei Verkehrsstrassen zerschnitten.

An Belegungszahlen wurden ca. 18.000 Kfz/24 Std. für die Nord-Süd-Richtung und 14.300 Kfz/24 Std. für die Süd-Nord-Richtung gezählt (Belegungsangaben der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr Abt. XII).

Der vorhandene Ausbau, der Deckbelag (historisches Kopfsteinpflaster) und die Breite dieser Straßen in der Altstadt sind zur Aufnahme derartiger Verkehrsströme nicht ausreichend und aufgrund der Unterschutzstellung des gesamten Altstadtgebietes als Flächen- und Denkmal (Denkmalbereich) nicht möglich.

Die Lange Brücke wird in Ost-West-Richtung innerhalb von 24 Std. von 19.000 Kfz überquert, in die entgegengesetzte Richtung bewegen sich sogar 19.600 Kfz im gleichen Zeitraum. Die Dammbrücke ist ähnlich stark belastet. Sie wird innerhalb von 24 Std. in Nord-Süd-Richtung von 16.500 Kfz und in entgegengesetzter Richtung von 15.600 Kfz im gleichen Zeitraum passiert. Das sich bei der Dammbrücke bereits eine Generalinstandsetzung notwendig machte und derzeit die Lange Brücke saniert wird, ist nicht zuletzt auf diese starke verkehrliche Beanspruchung zurückzuführen.

b. Einflüsse auf die Bebauung der Altstadt

Für die Altstadt ergibt sich daraus, daß durch die Erschütterung eine verstärkte Beanspruchung der weniger belastbaren historisch wertvollen Bausubstanz, die durch die Überzahl und wesentlich auch die zu schweren Kfz (LKW, Schwerlasttransporte) verursacht wird, zu verzeichnen ist. Fassaden und Mauerwerk werden dadurch und durch das erhöhte Aufkommen an Abgasen über das Maß des vertretbaren geschädigt bzw. sogar zerstört.

Durch diese Situation wird die Sanierung der Altstadt, die als Ensemble unter Denkmalschutz steht und in einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet liegt, behindert und in ihrem erfolgreichen Abschluß gefährdet. Eine genauere Erläuterung der Sanierungssatzung und den mit ihr angestrebten Zwecken wird im Abschnitt über die Ziele dieser Planung erfolgen.

c. Einflüsse auf die Lebensqualität der Anwohner

Die Lebensqualität dieses Quartiers ist im gegenwärtigen Zustand durch die hohe Verkehrsbelastung als gering einzuschätzen. Einerseits ergibt sich das aus der unzumutbaren Gefährdung der Sicherheit der Fußgänger durch ständige Überbelegung der hauptsächlich vom überörtlichen Verkehr genutzten Straßen, die mit häufigen Staubildungen belastet sind und durch diese Umstände aggressive Fahrweisen verursachen. Andererseits steigt durch das hohe Verkehrsaufkommen auch die Emissionsbelastung, sei es durch vermehrte Abgasentwicklung oder einen erhöhten Schallpegel.

Für den Verkehrslärm zeigt sich die Unzumutbarkeit der Emissionswerte an einem Vergleich der gegenwärtig geltenden Normen und Richtlinien mit der in der Altstadt herrschenden Realität.

Für die Altstadt wurde mit Stand vom Dezember 1993 folgender durchschnittlicher Belastungspegel ermittelt:

- die Straße Alt-Köpenick weist über 80 dB (A),
- die Straßen Freiheit, Lüdersstraße und teilweise die Landjäger-

straße weisen 75-80 dB (A) auf.

Die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung-16.BImSchV, Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung- 24.BImSchV), die maximale Verkehrslärmdaten für den Neubau einer Straße festsetzt, läßt für ein Mischgebiet, als solches ist die Altstadt im Umkreis der oben genannten Straßen einzustufen, einen maximalen Belastungspegel von 64 dB (A) am Tag und 54 dB (A) nachts zu.

Die schalltechnischen Orientierungswerte für die Aufstellung von Bebauungsplänen sind in der DIN 18005, Teil 1, "Schallschutz im Städtebau, Berechnungsverfahren" niedergelegt. Diese gibt für ein Mischgebiet eine Belastungsgrenze von 60 dB (A) vor. Schon allein der Vergleich dieser wenigen Werte zeigt, daß die allgemeinen gültigen Grenzwerte für gesundheitsschädigende Lärmbelastigungen von den tatsächlichen Verhältnissen in der Altstadt bei weitem überschritten werden.

Schließlich ist noch anzumerken, daß durch den hohen motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht nur die Fußgänger behindert werden, sondern auch die öffentlichen Verkehrsmittel. Da sich das Gleisbett der Straßenbahn aufgrund der beengten Raumsituation in der Altstadt (Alt-Köpenick) im Straßenkörper befindet, wird sie von den Kfz bei Staubildungen an einer zügigen Durchfahrt gehindert. Selbiges trifft auch auf den öffentlichen Busverkehr zu. Damit können die vorgegebenen Fahrplanzeiten oft nicht mehr eingehalten werden, so daß die öffentlichen Verkehrsmittel gravierend an Attraktivität verlieren.

Derartige verkehrliche Verhältnisse, gepaart mit einem sukzessiven Verfall der Bausubstanz, führten dazu, daß immer mehr Einwohner die Altstadt verließen. Die Anzahl der Einwohner sank von 1.500 im Jahre 1973 auf 630 im Jahre 1993.

Diese untragbaren Zustände bedürfen dringend einer verkehrlichen Neuordnung, d. h. insbesondere die Umleitung des überörtlichen Durchgangsverkehrs um den Altstadtbereich.

1.2. Der Bereich Bahnhofstraße von Köpenick

a. Verkehrliche Ausgangslage

Für den Nord-Süd-Verkehr und in die umgekehrte Richtung ist die Bahnhofstraße Teil des oben beschriebenen verkehrlichen Nadelöhrs. Wie auch in der Köpenicker Altstadt ist eine Überlagerung der Aufenthaltsfunktion, der Erschließungsfunktion und der Aufnahme-funktion für den Durchgangsverkehr auf der Bahnhofstraße und den umliegenden Straßen zu beobachten.

Durch die Funktionsballung sind diese Straßen überlastet. Dies drückt sich in folgenden Belegungszahlen aus. Die Bahnhofstraße wird zwischen Lindenstraße und dem Abzweig Friedrichshagener Straße in nordöstlicher Richtung innerhalb von 24 Stunden von 16.600 Kfz befahren, in entgegengesetzter Richtung sind es im gleichen Zeitraum 15.500 Kfz. Nach dem Abzweig Friedrichshagener Straße sind es immerhin noch 10.400 Kfz in nord-

östlicher - und 9.700 in entgegengesetzter Richtung. Aufgrund der übermäßigen Ausnutzung dieser Straßen kommt es zu häufigen Stauerscheinungen, insbesondere in den Spitzenverkehrszeiten. Zudem ist die Bahnhofstraße die alleinige ÖPNV-Trasse für den Nord-Süd-Verkehr. Die daraus resultierende Funktionsvielfalt, gepaart mit der starken Ausnutzung der Straße durch den MIV, führt zu einer Behinderung der öffentlichen Verkehrsmittel vergleichbar der in der Altstadt.

b. Einflüsse auf die Bebauung und die Lebensqualität der Anwohner und Fußgänger

Die zur Altstadt gemachten Ausführungen treffen grundsätzlich auch im Bereich der Bahnhofstraße zu. Hinzuzufügen wäre, daß die Bahnhofstraße u. a. mit dem großflächigen Einzelhandelszentrum "Forum Köpenick" das Haupteinkaufszentrum des Stadtbezirkes Köpenick ist. Aus diesem Umstand resultiert eine weitere Gefährdung des Teils der Fußgänger, der sich zum Einkaufen durch die Bahnhofstraße bewegt, da damit oftmals die Notwendigkeit häufigen Fahrbahnwechsels einhergeht.

Diese übermäßige verkehrliche Beanspruchung muß durch eine entlastende Verkehrsplanung beseitigt werden.

1.3. Köllnische Vorstadt

Auch hier ist die verkehrliche Situation mit der in der Bahnhofstraße und der Altstadt vergleichbar. Die Grünauer Straße und die Glienicker Straße, die nur geringe Straßenbreiten aufweisen, sind durch die Bündelung des überörtlichen-, örtlichen- und Erschließungsverkehrs überlastet. Diese Überlastung führt einerseits wie gehabt zu einer Behinderung der Straßenbahn, deren Gleisbett sich im Straßenraum befindet und zu einer übermäßigen Belästigung der Wohnbevölkerung mit Lärm und Abgasen. Allerdings sind die Konflikte, die durch die verkehrliche Situation entstehen, weniger gravierend als in der Altstadt und in dem Bereich Bahnhofstraße, weil sich durch die Köllnische Vorstadt lediglich der überörtliche Nord-Süd-Verkehr bewegt, eine Kreuzung mit dem überörtlichen West-Ost-Verkehr aber nicht wie in den anderen belasteten Stadtteilen stattfindet.

1.4. Prognosen für die verkehrliche Entwicklung

a. Allgemein steigendes Verkehrsaufkommen

Insgesamt wird das Verkehrsaufkommen im gesamten Berliner Stadt- raum merklich steigen. Entscheidende Ursachen dafür sind die weiter steigenden Bevölkerungszahlen, die Gewerbe- und Einkaufs- zentrenentwicklung im Berliner Umland sowie die damit verbundene steigende Motorisierung, die insbesondere im Ostteil der Stadt eine Erhöhung des Verkehrs nach sich ziehen.

So wird für das Jahr 2010 ein Bevölkerungswachstum auf ca. 113.800 Einwohner im Gegensatz zu 108.000 Einwohner im Jahre 1993 im Stadtbezirk Köpenick prognostiziert (nach der Bevölkerungsprognose der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und

Technologie vom Januar. 1997), das in erster Linie aus Wanderungsgewinnen resultiert.

Im Nachbarstadtbezirk Treptow kann sich die Bevölkerungszahl sogar von 106.000 Einwohnern im Jahr 1993 auf 133.800 Einwohner im Jahr 2010 steigern (nach der Bevölkerungsprognose der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie). Dabei wird das Verkehrsaufkommen durch den Umstand weiter forciert, daß die disproportionale Verteilung der Arbeitsstätten und der Wohngebiete im Stadtbereich weiter anhalten und sich sogar noch verstärken wird.

Insbesondere in der Innenstadt wird das Arbeitsplatzangebot spürbar zunehmen und damit auch das Verkehrsaufkommen in diese Richtung.

Aber auch das Berliner Umland (insbesondere Gebiete um Fürstenwalde/Spree und um Königs Wusterhausen) hat heute schon einen beträchtlichen wirtschaftlichen Aufschwung zu verzeichnen, der zu einer überproportionalen Steigerung des überregionalen Verkehrsaufkommens durch Köpenick in süd-östlicher Richtung beiträgt und beitragen wird.

Entsprechend den Berechnungen der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe (SenVuB) - jetzt Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr - wurde in der verkehrlichen Begründung eine tägliche Belastung der geplanten Stadtstraße Planungsfall Gesamttrassenführung der TVO - gemäß Darstellung FNP - mit ca. 33.000 Kfz pro Tag und Richtung prognostiziert. Die Bewältigung eines derartigen Verkehrsaufkommens ist nur durch einen mehrspurigen Ausbau möglich. Darüber hinaus wird die Zahl der Pendler (Wohnen im Umland) beträchtlich zunehmen und schrittweise eine ähnliche Situation wie in vergleichbaren Ballungsgebieten eintreten.

b. Konkrete verkehrliche Entwicklung im Bezirk Köpenick

Für den Kernbereich von Köpenick (Bereich der Altstadt und Bahnhofstraße) wurden mit Hilfe der Verkehrserzeugungsmatrix für das Jahr 2010 insgesamt ca. 206.000 Fahrten pro Tag im privaten Personenverkehr und im Wirtschaftsverkehr ermittelt. Davon sind ca. 12.000 Personenfahrten Binnenverkehr. Etwa 13.000 Fahrten pro Tag sind Pendlerbeziehungen aus dem Umland. Von den Personenfahrten insgesamt werden ca. 125.000 Fahrten mit dem Pkw zurückgelegt. Unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Besetzungsgrades von 1,2 Personen pro Pkw ergeben sich 104.000 Kfz-Fahrten. Gegenüber der heutigen Verkehrssituation ist demzufolge mit einer Zunahme des Gesamtverkehrs von ca. 30 % zu rechnen.

Diese verkehrlichen Anforderungen werden nicht nur durch eine unbegrenzte Freizügigkeit bei der Nutzung des privaten Pkw, sondern in erster Linie durch die Entwicklung des Wirtschafts- und Dienstleistungsverkehrs bestimmt. Bei der Entwicklung dieser Verkehrsart in der Region Berlin wird mindestens von einer Verdoppelung im Gegensatz zum gegenwärtigen Stand ausgegangen.

Bei der heute schon vorhandenen streckenweisen und zeitweisen Überlastung der Hauptverkehrsstraßen im Bereich der Altstadt und der Bahnhofstraße würde diese Entwicklung beim jetzigen Ausbaugrad des Straßensystems zu einem Zusammenbruch des Verkehrs wegen Überlastung auch über die Hauptverkehrszeit hinaus führen.

Die bisher dargestellten vielfältigen städtebaulichen Konflikte und bodenrechtlichen Spannungen machen eine verkehrliche Neuordnung und damit Überplanung notwendig. Der somit erforderliche weitreichende und komplexe Abwägungsprozeß ist nur innerhalb eines Bebauungsplanverfahrens in sachlich und rechtlich adäquater Weise zu bewältigen. Die bis hierher erläuterten Verhältnisse und aufgezeigten Prognosen machen deutlich, daß sich ein Planungserfordernis (§ 1 Abs. 3 BauGB) damit geradezu aufdrängt.

2. Plangebiet

a. Bestand

Zur Planung einer Stadtstraße zwischen Straße An der Wuhlheide und Oberspreestraße entlang an der östlichen Seite des Bahn-Außenringes wurde folgendes Plangebiet gewählt:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans XVI-10 a umfaßt das Gebiet östlich des Bahn-Außenringes, der Straße An der Wuhlheide einschließlich eines 2 m breiten Streifens der sich anschließenden Forstfläche im Norden, weiter nach Süden verlaufend die sich anschließenden Grundstücke An der Wuhlheide 248 und 250 (teilweise), an den als Brücke vorgesehenen Bereich der Spree, das Gelände des Ernst-Grube-Stadions, ein Teil der Gleisanlagen für den ehemaligen Bahnanschluß für das Rewatex-Werk, die Grundstücke Gloriosastraße 3/29 und Ernst-Grube-Straße 1/13, das Gelände der Bahn (DB AG) mit dem S-Bahnhof Spindlersfeld einschließlich der Grünfläche bis zur Ottomar-Geschke-Straße sowie der Oberspreestraße 109 und 143.

Auf dem Grundstück An der Wuhlheide 248 befindet sich derzeit ein Baustoffhandel und auf dem Grundstück An der Wuhlheide 250 das Europahaus, das Klubhaus des ehemaligen Kabelwerkes Oberspree.

In dem Bereich südlich der Spree herrscht eine Nutzung durch ungedeckte Sportanlagen vor. Das Ernst-Grube-Stadion wird als kommunale Sportanlage genutzt. Der Eigentümer ist das Land Berlin, allerdings liegt ein Restitutionsanspruch vor. Über den Ernst-Grube-Park und die Ernst-Grube-Straße ist das Stadion erschlossen.

Östlich an den Außenring der DB AG bis zur Oberspreestraße schließt sich ein Betriebshof der Berliner Stadtreinigung an (Eigentümer Land Berlin). Das Grundstück ist mit 1- bzw. 2-geschossigen Gebäuden der Berliner Stadtreinigung bebaut. Weiter östlich befindet sich ein Grundstück der DB AG, auf dem sich der S-Bahnhof Spindlersfeld befindet und das mit einem 1-geschossigen Bahnhofsgebäude bebaut ist. Auf dem landeseigenen Grundstück Ernst-Grube-Straße 3 befindet sich ein eingeschossiges Gebäude mit einem Imbißstand. Das Grundstück Ernst-Grube-Straße 1/Ecke Oberspreestraße ist mit einem zweigeschossigen Wohngebäude und einem eingeschossigen Gebäude, in dem sich ein Blumengeschäft befindet bebaut. Auf dem westlichen Teil des Grundstückes der DB AG befindet sich an der Oberspreestraße ein Textilwarengeschäft und

ein KFZ - Handel. Die östlich des Bahngeländes liegenden Grundstücke Ernst-Grube- Straße 9/13 und Gloriosastraße 3/29 sind mit zweigeschossigen Wohngebäuden sowie teilweise mit Garagen bebaut.

b. Planerische Ausgangssituation

Für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplans enthält der Flächennutzungsplan - FNP 1994 - vom 01. Juli 1994 (Amtsblatt S. 1972) folgende Darstellungen:

- übergeordnete Hauptverkehrsstraße
- Grünflächen mit der Zweckbestimmung "Sport", (Lagesymbol für gedeckte und ungedeckte Sportfläche)
- Wohnbaufläche- W 4 (GFZ bis 0,4), W2 (GFZ bis 1,5)
- Bahnfläche
- Ver- und Entsorgungsanlage (Abfall, Abwasser).

Der Bebauungsplan entspricht den Darstellungen des Flächennutzungsplans 1994 und wird somit dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB gerecht, wonach Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind.

Die Bewältigung des Verkehrsaufkommens zwischen dem Umland und Berlin wird im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan (S. 172) wie folgt eingeschätzt:

Die Weiterführung des Fern- und Regionalverkehrs in das Stadtgebiet hinein ist teilweise problematisch.

Von den vier inneren Autobahnradialen enden zwei außerhalb der Innenstadt. Im übrigen erfolgt die Abwicklung des Fernverkehrs im Stadtgebiet über Stadtstraßen mit begrenzter Durchlaßfähigkeit und störungsempfindlichen Randnutzungen.

Insbesondere im Südosten fehlt ein leistungsfähiger Anschluß an das Fernstraßennetz. Durch die radiale Ausrichtung des Netzes kommt es besonders in den innerstadtnahen Abschnitten zu Überlastungserscheinungen mit besonders hohen Emissionen.

Für den Ostteil von Berlin wird die derzeitige Situation wie folgt dargestellt (S.174, FNP- Erläuterungsbericht):

Im Ostteil der Stadt ist die Netzstruktur noch durch das übernommene System von Radial- und Ringstraßen geprägt.

Durch seinen Aufbau und wegen verkehrstechnischer Modernisierungsdefizite ist das Straßennetz im Ostteil Berlins weniger leistungsfähig als im Westteil. Die Radialstruktur zieht Durchgangsverkehr in die innere Stadt, tangentialen Verteilungen zur Ableitung des Durchgangsverkehrs sind nur unzureichend ausgebaut.

Dementsprechend sieht der Flächennutzungsplan eine Tangentiale Verbindung Ost (TV0) vor, die sich von Nord nach Süd durch die östlichen Bezirke Berlins zieht und den überörtlichen Verkehr aufnehmen soll. Die TV0 stellt eine überregionale Straßenverbindung zwischen den Bezirken Hohenschönhausen, Marzahn und Hellersdorf im Norden und den Bezirken Köpenick, Treptow und Neukölln im Süden der Stadt dar. Darüber hinaus kann mit der TV0 eine verbesserte Anbindung der südlichen Bezirke an die BAB A 10 / 11 und der nördlichen Bezirke an die BAB A 113 gegeben sein.

Die im Bebauungsplan XVI-10a geplante Stadtstraße stellt die verbindliche Planung eines selbständigen Abschnittes dar, und entspricht in der Lage der im FNP dargestellten TVO. Angesichts der verkehrlichen Probleme, insbesondere im denkmalgeschützten Altstadtbereich von Köpenick, hat der Abschnitt der TVO zwischen der Straße An der Wuhlheide und Glienicker Straße absolute Priorität.

Die zentrale Lage Berlins im Netz des europäischen und deutschen Fernverkehrs bietet günstige Voraussetzungen für die Entwicklung der Stadt als politisches, wirtschaftliches und kulturelles Zentrum in Europa mit entsprechenden Verkehrsbeziehungen in alle Richtungen.

Durch die herausragende Rolle als Hauptstadt und Wirtschaftszentrum, vor allem aber durch die allmähliche Entwicklung "normaler" regionaler Verflechtungsbeziehungen im Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr mit zunehmenden Reiseweiten, wie sie für andere Ballungsräume typisch sind, ist eine Steigerung der Verkehrsnachfrage bei allen Verkehrsträgern im Verhältnis zur Bevölkerungsentwicklung zu erwarten.

Umfangreiche Anpassungsprozesse vor allem im Ostteil Berlins und in der Region bei der individuellen Motorisierung, der Ausstattung der Wirtschaft mit Fahrzeugen sowie in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Fahrzwecke lassen vor allem starke Mehrbelastungen des Straßennetzes erwarten.

Um den eben dargestellten Entwicklungstendenzen gerecht zu werden, trifft der Flächennutzungsplan folgende Festlegungen (S. 177; 184 FNP- Erläuterungsbericht) für eine immissionsverträgliche und verkehrsvermeidende Planung bezogen auf die hierzu bearbeitende Stadtstraße:

Zur Entlastung dichtbesiedelter Stadtgebiete vom Durchgangsverkehr stellt der Flächennutzungsplan ergänzende tangential Hauptverkehrsstraßen am Rand der Innenstadt und vor allem im östlichen Außenraum dar, wo Siedlungsverdichtungen und -erweiterungen vorgesehen sind.

Der Entwicklungsraum südlich Berlins wird durch radiale Straßenkorridore besser mit der Stadt verbunden. Das führt nicht zuletzt auch zu einer Steigerung des überörtlichen Verkehr, der den Bezirk Köpenick durchquert.

Durch den Bebauungsplan XVI- 10a werden nunmehr die weitmaschigen Planungsvorstellungen des Flächennutzungsplans in einem Teilbereich für ein Straßenbauprojekt in einem parzellenscharfen Planwerk präzisiert, nach dem auf Grund der planungsrechtlichen Voraussetzungen die Stadtstraße errichtet werden kann.

Der Flächennutzungsplan stellt u.a. einen Standort für die Abfallbehandlung und -sortierung dar.

Die dargestellte Fläche der Oberspreestraße 109 ist übereinstimmend mit dem Flächennutzungsplan als Fläche zur Abfallsammlung und -behandlung dargestellt. Diese Darstellung entspricht somit dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB.

c. Begründung für die Lage der geplanten Stadtstraße

Ein wichtiger Gesichtspunkt für den Verlauf der Stadtstraße ist die Notwendigkeit, die Stadtstraße westlich der Dahme zu führen.

Für den Nord- Süd- Verkehr, der östlich der Dahme anfällt ist mit der Bellevuestraße bzw. der Salvador- Allende- Straße eine Straße vorhanden. Über diesen Verkehrsweg kann der Nord- Süd- Verkehr über die Müggelheimer Straße nach Süd- Osten abgeleitet werden. Diese Strecke stellt gleichzeitig den östlichen Arm des offenen Tangentenringes dar, der mittels einer Unterführung unter die Bahnanlagen im weiteren Planverfahren eine Anbindung an die noch zu errichtende Ost- West- Trasse erhalten kann.

Das Hauptverkehrsaufkommen wird durch den örtlichen Verkehr in Richtung Wendenschloß, Salvador- Allende- Viertel und Müggelheim bestimmt.

Das Hauptverkehrsaufkommen des überörtlichen Nord- Süd- Verkehrs bewegt sich in die südwestliche Richtung zu den großen Magistralen (z.B. Adlergestell), die den Osten von Berlin mit dem südlichen Umland verbinden. Für dessen Aufnahme ist die geplante Stadtstraße als Teil des westlichen Armes des Tangentenringes notwendig.

Der Straßenzug hat neben der Funktion den überörtlichen Verkehr, auch den störenden Nord- Süd- Durchgangsverkehr aus der Altstadt und den Vorstädten aufzunehmen. Infolge dessen ist ein erheblich stärkeres Verkehrsaufkommen auf der Oberspreestraße zu erwarten. Eine Anordnung der Stadtstraße westlich des DBAG- Außenringes würde eine Führung des Zu- und Abgangsverkehrs zur Oberspreestraße durch die Bahnbrücke bedeuten und auf Grund der hohen Belegungszahlen zusätzlich eine Verbreiterung der Durchfahrt erforderlich machen.

Die Anordnung der geplanten Stadtstraße östlich am DBAG- Außenring ergibt sich daraus, daß

- seit Aufstellung des Generalverkehrsplanes der Hauptstadt der DDR seit 1969 die Flächen östlich am DR- Außenring zum Bau einer übergeordneten Straße vorgehen waren und demzufolge in Teilbereichen freigehalten wurden,
- westlich des DBAG- Außenringes auf Treptower Seite für den Bau der geplanten Stadtstraße erheblich mehr private Grundstücke in Anspruch zu nehmen wären,
- der Hauptstrom des zu erwartenden Verkehrsaufkommens aus Richtung Altstadt Köpenick kommt und somit noch vor der Brückendurchquerung auf die geplante Stadtstraße abgeführt werden kann.

Für die Lage der geplanten Stadtstraße unmittelbar am DBAG- Außenring waren zum einen die Aspekte einer stadtverträglichen Straßenführung (Beeinträchtigung des Stadtbildes, Inanspruchnahme von Fläche, Umweltbeeinträchtigung) und zum anderen ebenfalls die Notwendigkeit entscheidend, so wenig wie möglich private Grundstücksflächen in Anspruch zu nehmen, weil dieser gravierendste Eingriff in das private Eigentum als schwerwiegender Belang gegen die Planung spricht.

Für diesen Bebauungsplan bietet sich als vorteilhafteste Variante die Lage direkt östlich am DBAG- Außenring an, weil die Inanspruchnahme von privatem Grund und Boden hier nicht notwendig ist und die Bebauung der Flächen, sofern überhaupt vorhanden, marginal ist.

Dabei wurde der zukünftige Ausbau des DBAG- Außenringes mit einem zusätzlichen Gleis und einer Station Spindlersfeld für den geplanten Regionalverkehr zur Vernetzung des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange fand dazu ein Anhörungstermin mit der DBAG und den zuständigen Senatsverwaltungen statt, indem Einvernehmen über die Verkehrsplanungen erzielt wurde.

Insbesondere wurde klargestellt, daß die Fläche zur Errichtung eines zusätzlichen Gleiskörpers an der Ostseite des DBAG-Außenringes für den geplanten Regionalverkehr ausreichend und die Festsetzungen dieses Bebauungsplans dem nicht entgegenstehen.

Gleichzeitig eröffnet sich damit die Möglichkeit über weite Strecken eine Böschung einzusparen, weil der Damm der geplanten Stadtstraße direkt an den Bahndamm anschließt. Damit wird ebenfalls der Forderung nach sparsamen Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1 Abs. 5 BauGB Rechnung getragen. Die Bündelung emittierender Verkehrsstraßen ist unter Umweltgesichtspunkten positiv zu sehen, da dadurch Lärmquellen zusammengefaßt werden.

II. Planinhalt

1. Entwicklung der Planungsüberlegung

Diese verkehrsplanerischen Vorstellungen wurden bereits im Generalverkehrsplan/ Generalbebauungsplan Berlins im Jahre 1969 beschlossen.

In einem Verkehrsgutachten - Städtebauliches Entwicklungskonzept zur Verkehrsorganisation des Stadtbezirkes Berlin Köpenick - aus dem Jahre 1991 wurde ermittelt, daß eine Trasse östlich parallel zum DB- Außenring aus städtebaulichen-, verkehrlichen-, landschaftlichen- und Umweltaspekten den o.g. Forderungen am weitesten erfüllt.

Infolge der städtebaulichen Entwicklungsziele in Köpenick, der Wohngebiete Allende-Viertel I und II im Stadtgebiet Köpenick, der Wohngebietsentwicklung im Norden und Osten Berlins und der vorhandenen verkehrstechnischen Bedingung (Ausbaugrad/Straßenbreiten/Deckbeläge) ist es erforderlich, eine Straße zur Aufnahme des störenden Verkehrs im Altstadt- und Dammvorstadtbereich sowie für die Bereiche Ober- und Niederschöneweide zu planen und bauen (gezielter Anschluß von Wohn- und Gewerbestandorten, Bündelung des Verkehrs). Dieser Straßenzug ist so anzulegen, daß er die o. g. Bereiche weiträumig umgeht, um die Verkehrsbelastung so gering wie möglich zu halten und sich in das Stadtbild einfügt.

Der Bebauungsplan XVI- 10a ermöglicht mit dem Teilabschnitt der geplanten Stadtstraße bereits eine Entlastung für die Bereiche Altstadt, Lindenstraße, Köllnische Vorstadt.

2. Intentionen des Plans

a. Allgemeines planerisches Leitbild für den Bereich Altstadt und Bahnhofstraße

Um die Altstadt und den Bereich Bahnhofstraße kann eine Umfahrung durch ein Tangentenviereck vorgesehen werden, der diesen Bereich im Norden, Westen und Osten umgeht.

Eine südliche Umgehung ist nicht realisierbar, da es neben städtebaulichen und verkehrlichen Gesichtspunkten auch erklärtes Ziel des Bezirkes Köpenick ist, den Landschafts- und Naturraum sowie den Naherholungsbereich Müggelpark, Müggelberge (in seiner

Gebietsfunktion und ökologischen Wertigkeit) von individuellen, motorisierten Verkehr nicht weiter zu erhöhen.

Trotz der steigenden verkehrlichen Anforderungen z.B. durch städtebauliche Verdichtungen im Ortsteil Müggelheim und im Umland muß eine behutsame Straßenraumgestaltung, die städtebauliche und landschaftsverträgliche Zielsetzungen berücksichtigt, gefunden werden, zumal der Müggelheimer Damm auch zukünftig eine übergeordnete Straßenverbindung bleibt.

Dieses zu errichtende in Köpenick beginnende Tangentenviereck verläuft östlich entlang am Bahn-Außenring und überquert im Verlauf der geplanten Stadtstraße die Spree und bindet an die Straße An der Wuhlheide an.

Das Tangentenviereck soll danach über einen Teil der vorhandenen Straße An der Wuhlheide in Richtung Osten verlaufen und im Bereich des Knotenpunktes der Alten Försterei soll er sich über die ebenfalls in der Planung befindliche Ost-West-Trasse (Altstadtfahrt) fortsetzen. Diese soll am Kreuzungspunkt Straße An der Wuhlheide/Alte Försterei beginnen und das Sportstadion FC Union sowie die Südgrenze der Wuhlheide tangieren. Danach soll sie den S-Bahndamm unterqueren und der Straße Am Bahndamm in östlicher Richtung folgen. Der Knotenpunkt Mahlsdorfer Straße soll niveaugleich ausgebildet werden. Diese geplante Straße führt dann auf das Gelände der DB AG nördlich parallel zum S-Bahnsteig. Auf Höhe der Hirtestraße wird der S-Bahndamm unterquert, die Altstadtfahrt erschließt im Anschluß daran die Bahnfläche der DB AG und bindet in Höhe des Brandenburgplatzes an das vorhandene Straßennetz an. Auch diese Straße wird in jeder Richtung zweispurig ausgebaut.

Das Planverfahren der die Ost-West-Trasse betreffenden Bebauungspläne XVI-25 und XVI-26 ist am 04.10.1993 mit einem Aufstellungsbeschluß des Bezirksamtes eingeleitet worden.

Dieser Tangentenring ist in der Lage den gesamten überörtlichen und regionalen Verkehr, sei es vom Süden in den Norden, sei es vom Osten in den Westen aufzunehmen und um die Altstadt und den Bereich Bahnhofstraße/Lindenstraße herumzuführen.

Nach Realisierung dieser Planung wird die Bahnhofstraße für den überörtlichen Verkehr entbehrlich. Auch der Besucher- und Lieferverkehr des in der Bahnhofstraße befindlichen Einkaufszentrum " Köpenick Forum " wird um die Bahnhofstraße herumgeführt oder tangiert diese lediglich am nördlichen Eingang auf Höhe des Elknerplatzes.

Damit kann die Bahnhofstraße, die an den Standorten der beiden Einkaufszentren zu einem Kerngebiet entwickelt werden soll, ihrer Aufenthalts- und Erschließungsfunktion **auch als Haupttrasse des ÖPNV erst im vollen Maße gerecht werden.**

Insbesondere die Sicherheit für den in dieser Straße ständig wachsenden Fußgängerverkehr kann damit wesentlich verbessert werden. Aber auch die Immissionsbelastung, sei es durch Lärm, sei es durch Abgase des Verkehrs, kann spürbar verringert werden.

Die für die Bahnhofstraße genannten Verbesserungen der Verkehrssituation treffen verhältnismäßig auch für die Lindenstraße zu.

Durch das Tangentenviereck werden ebenfalls die Friedrichshagener- und die Seelenbinderstraße eine Entlastung erfahren.

b. Konkrete Zielvorstellung mittels der Stadtstraße für den Bereich der Altstadt

Durch die Stadtstraße soll eine weitestgehende Umfahrung der Altstadt durch KFZ- Verkehr gewährleistet werden. Lediglich der aus Südosten kommende überörtliche Verkehr muß bis zur Fertigstellung des gesamten Tangentenringes weiterhin vollständig über die Müggelheimer Straße und damit durch die Altstadt, allerdings nur im peripheren Bereich, geführt werden.

Dieser eröffnet die Möglichkeit, die Altstadt für den gesamten Durchgangsverkehr zu sperren. Die im Abschnitt über die Veranlassung und Erforderlichkeit des Plans beschriebenen negativen Auswirkungen des Durchgangsverkehrs auf die Lebensqualität und die Bausubstanz der Altstadt können damit abgestellt werden und der Altstadtbereich würde als historisch kulturelles Zentrum des Stadtbezirkes Köpenick voll zur Geltung kommen.

Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist die mit der Verkehrsentslastung möglich werdende Durchsetzung der Ziele der 9. Verordnung über die förmliche Festlegung von Sanierungsgebieten vom 21. September 1993 durch das Abgeordnetenhaus von Berlin. Gemäß § 1 dieser Verordnung wurde die Altstadt von Köpenick zu einem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet erklärt.

In der Begründung der Verordnung wird in Nr. 11 der grundsätzlichen Ziele folgendes zu angestrebten verkehrlichen Neuordnung ausgesagt:

Der Verkehr muß der städtischen Entwicklung in der Altstadt und im Kietz untergeordnet werden. Das Aufkommen des fließenden und des ruhenden Verkehrs sowie die Dimensionierung des Netzes müssen sich an den Bedürfnissen der Anwohner und der Verträglichkeit mit der baulich/ städtebaulichen Gestalt der Stadt orientieren. Hierzu kann auch eine Zugangsbeschränkung für den motorisierten Individualverkehr gehören.

Die Straßenbahn und der Bus bleiben die wichtigsten Verkehrsmittel zur Erschließung der Altstadt, der individuelle Verkehr soll nur noch dem Anwohner bzw. Anlieger gestattet werden. Insbesondere der Bau der Müggelheimer Straße war ein Eingriff der den Charakter der Altstadt beeinträchtigt. Diese Straße soll deshalb zurückgebaut werden. Der Rückbau kann aber erst nach dem vollständigen Ausbau des Tangentenringes für Köpenick erfolgen. Mittelfristig ist für die Müggelheimer Straße lediglich eine Neu- und Umgestaltung des Straßenraumes vorgesehen. In deren Rahmen wird im wesentlichen der Bahnkörper der Straßenbahn aus der Grünstraße in die Müggelheimer Straße verlegt.

Als konkrete Konsequenzen für die Durchsetzung dieses Zieles wird auf Seite 113 der Begründung zur Sanierungsverordnung u. a. ausgeführt:

Der ruhende Verkehr ist auf ein stadtverträgliches Maß zu reduzieren.

Private Stellplätze sind ausschließlich für Anwohner vorgesehen, öffentliche Stellplatzflächen sind in Randbereichen der Altstadtinsel zu schaffen.

Die Verwirklichung dieser Ziele ist nur möglich, wenn der gesamte überörtliche Verkehr auf eine Umfahrung der Altstadt umgeleitet werden kann.

Der im vorliegenden Planverfahren behandelte Straßenneubau ist auch für sich genommen eine dringend notwendige und verkehrlich sowie städtebaulich sinnvolle Ergänzung des vorhandenen Straßensystems. Der Verkehr von Alt-Glienicke bzw. Adlershof in Richtung Norden nach Marzahn und Hellersdorf sowie in entgegengesetzter Richtung kann über die geplante Stadtstraße verlaufen, so daß der Altstadtbereich erheblich entlastet werden kann. Lediglich für die in Richtung Stadtstraße führenden Verkehrsstrassen der Köllnischen Vorstadt, wie die Glienicker Straße und Oberspreestraße kann sich das Verkehrsaufkommen erhöhen.

Diese zusätzliche Belastung der Straßen in der Köllnischen Vorstadt ist im Verhältnis zur Straßenbelastung in der Altstadt als geringfügig einzustufen zumal sich das Verkehrsaufkommen hier auf mehrere Straßen verteilt. Außerdem wird der bisher von Niederschöneweide über die Oberspreestraße nach Norden verlaufende Verkehr die neue Stadtstraße nutzen, so daß insbesondere die Oberspreestraße hiervon entlastet werden kann. Bei Weiterführung der geplanten Stadtstraße in Richtung Süden wird sich die vorübergehende Mehrbelastung und auch die bereits vorhandene Belastung des Verkehrs auf den Straßen der Köllnischen Vorstadt reduzieren.

Die geplante Stadtstraße im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans kann auch den Verkehr von Friedrichshagen nach Niederschöneweide und umgekehrt, der derzeit durch die Altstadt führt, aufnehmen.

3. Wesentlicher Planinhalt

a. Verkehrsflächen

Der Bebauungsplan setzt entsprechend dem Flächennutzungsplan 1994 die geplante Stadtstraße zwischen Straße An der Wuhlheide und Oberspreestraße als Straßenverkehrsfläche fest (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB).

Die Flächen im Kreuzungsbereich der geplanten Stadtstraße mit der Spree und Bahnanlage werden als mit einem Geh- und Fahrrecht für den Träger der Straßenbaulast zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belastende Flächen festgesetzt.

In den Kreuzungsbereichen mit der Spree, der Bahnanlagen und der Oberspreestraße ist die geplante Stadtstraße mit einer Brückensignatur versehen.

Zum Schutz vor Verkehrsimmissionen wird die Errichtung von Lärmschutzwänden planungsrechtlich gesichert. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung. Die Straßenverkehrsflächen der Oberspreestraße und Straße An der Wuhlheide werden im Kreuzungsbereich mit der geplanten Stadtstraße geringfügig erweitert. Die Gloriastraße, Ernst- Grube- Straße und Ottomar- Geschke- Straße werden entsprechend ihres Bestandes ebenfalls als Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Die planfestgestellten Flächen der S- Bahntrasse und des

S- Bahnhofes Spindlersfeld sowie die Spree werden nachrichtlich übernommen und als Bahnanlagen bzw. Wasserflächen dargestellt. Es ist erklärtes Ziel, für den östlich zur Straße angeordneten Geh- und Radweg einen behindertengerechten Abgang mit Anbindung an die Spree im Bereich der "Öffentlichen Parkanlage" zu ermöglichen. Um die Möglichkeit einer stufenlosen und damit behindertengerechten Verbindung zwischen dem Geh- und Radweg und der geplanten Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Öffentliche Parkanlage" an der Spree zu ermöglichen, wird die Straßenverkehrsfläche zur Sportanlage und zur Grünfläche hin geringfügig erweitert. **Gleichzeitig wird das östlich gelegene Wohngebiet direkt erreichbar.**

Damit der geplante Geh- und Radweg innerhalb der "Öffentlichen Parkanlage" weitergeführt werden kann, wurde die Grünfläche von Spreeufer aus nach Süden hin dementsprechend vergrößert. Somit stellt sich eine homogene Wegeverbindung von der geplanten Stadtstraße über die "Öffentliche Parkanlage" bis zum Ernst-Grube-Park dar.

b. Allgemeines Wohngebiet

Die Grundstücke Ernst- Grube- Straße und Gloriosastraße 3/29 werden als allgemeines Wohngebiet mit zwei Vollgeschossen als Höchstmaß, einer Grundflächenzahl von 0,3 und einer Geschoßflächenzahl von 0,4 bei offener Bauweise festgesetzt.

Durch textliche Festsetzung wird geregelt, daß die Bebauungstiefe 13 m von der straßenseitigen Baugrenze an beträgt.

Das Grundstück Gloriosastraße 29 hat einen anderen Grundstückszuschnitt und auch eine größere Grundstücksfläche als die angrenzenden Grundstücke der Gloriosastraße. Es werden die gleichen städtebaulichen Vorgaben zur Festsetzung benannt.

Die städtebauliche Ordnung des Grundstückes Gloriosastraße 29 wird maßgeblich durch die benachbarten Nutzungen vorgegeben, so daß eine weitere Verdichtung auf dem Grundstück aus städtebaulichen Gründen als nicht tragfähig angesehen werden kann.

Die von der Bahnanlage und des Abfallsammlungs- und behandlungsstandortes ausgehenden Emissionen würden gegen die Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzung sprechen.

c. Gewerbegebiet

Das gewerblich genutzte Grundstück Ernst- Grube- Straße 3 ist mit einem eingeschossigen Baukörper bebaut in dem sich ein Imbiß befindet. Diese in die Bahnanlage hineinragende Fläche ist nicht planfestgestellt und gehört auch nicht der DBAG sondern befindet sich im Eigentum des Landes Berlin. Der Imbiß befindet sich in unmittelbarer Nähe zum S- Bahnhof Spindlersfeld und ist hier der einzige Gewerbebetrieb dieser Art. Da hiervon keine nachteiligen Auswirkungen auf die benachbarten Nutzungen ausgehen, wird diese Fläche entsprechend der jetzigen Nutzung als Gewerbegebiet ausgewiesen. Auf der überbaubaren Fläche ist ein eingeschossiges Gebäude zugelassen, das den Geschoßzahlen der benachbarten Gebäude am S- Bahnhof entspricht. Im Flächennutzungsplan ist diese Fläche als Wohnbaufläche W2 (GFZ bis 1,5) dargestellt.

Da diese Fläche kleiner als 3 ha ist, entspricht die Festsetzung im Bebauungsplan dem Entwicklungsgebot aus dem

Flächennutzungsplan, zumal das Maß der Nutzung mit einer GFZ von 0,4 weit unter den Darstellungen im Flächennutzungsplan bleibt. Auch für die Zukunft sind unter Berücksichtigung der Regelungen der textlichen Festsetzung Nr. 9 keine städtebaulichen Konflikte zu erwarten, da die noch möglichen gewerblichen Nutzungen aufgrund der geringen Flächengröße des Grundstückes kein Immissionspotential entfalten können, das für die sich hinter der öffentlichen Parkanlage befindliche Wohnbebauung unzumutbar wäre.

d. Grünflächen

Die Uferstreifen nördlich und südlich der Spree mit einer weiterführenden Fläche entlang der Sportanlagen zum Ernst- Grube- Park sowie die bestehende Parkanlage am S- Bahnhof Spindlersfeld werden als Grünfläche mit der Zweckbestimmung " Öffentliche Parkanlage " festgesetzt.

Die notwendige Erschließung für das Grundstück Ernst- Grube- Straße 4 soll innerhalb der Grünfläche mit einem Fahrrecht zugunsten der Benutzer und Besucher des Grundstückes Ernst- Grube- Straße 4 und mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger gesichert werden.

Eine zusätzliche Belastung der Grünfläche mit Gehrechten bedarf es nicht, weil es sich hier um eine öffentliche Parkanlage handelt. Neben den ökologischen Belangen dienen öffentliche Grünflächen im wesentlichen als Freizeit und Erholungsfläche der Bevölkerung. Da die mit Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Fläche jedoch nur geringfügige Ausmaße hat, am Rande der Grünfläche liegt und somit die Nutzung der Grünfläche kaum einschränkt, ist diese Festsetzung gerechtfertigt.

§ 4 des Gesetzes zum Schutz der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen vom 3. November 1962

(GVBL. S. 1226), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Mai 1987 (GVBL. S. 1766) sieht im Einzelfall Ausnahmen von den Vorschriften des § 3 Abs. 1 Nr. 12, der untersagt Parkwege zubefahren, ausdrücklich vor.

Da diese Fläche in der Öffentlichkeit bereits als Zuwegung zu dem Grundstück Ernst- Grube- Straße 4 vorhanden ist und diese als gering im Verhältnis zur gesamten Grünfläche anzusehen ist, wird die Zweckbestimmung der Fläche als ganzes für die Erholung nicht in Frage gestellt.

Die Fläche des ehemaligen Rewatex- Gleises wird als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft umgrenzt und festgesetzt.

Infolge des Eingriffs in Natur und Landschaft durch die geplante Straßenbaumaßnahme ist diese Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

e. Flächen für Sportanlagen

Die Flächen des Ernst- Grube- Stadions werden bis zur Fläche des ehemaligen Rewatex- Gleises als Fläche für Sport- und Spielanlagen mit der Zweckbestimmung " Sportanlagen " festgesetzt.

Durch textliche Festsetzung wird geregelt, daß die Errichtung einer Sporthalle auf dieser Fläche zulässig ist.

f. Flächen für die Anlagen der Ver- und Entsorgung

Die Fläche zwischen der geplanten Stadtstraße, dem planfestgestellten Gelände der Bahn und der Oberspreestraße wird entsprechend Ausweisung im FNP, als Fläche für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie für Ablagerungen mit der Zweckbestimmung " Abfallsammlung und -behandlung " festgesetzt. Als Maß der baulichen Nutzung werden 4 Vollgeschosse als Höchstmaß, eine Grundflächenzahl von 0,8 und eine Geschossflächenzahl von 1,4 angegeben.

Durch textliche Festsetzung wird geregelt, daß diese Fläche hinter den Baugrenzen in voller Tiefe überbaubar ist und bauliche Anlagen innerhalb dieser Fläche für einen Betriebshof zulässig sind.

Die durch die Bebauungsgrenzen festgesetzten überbaubaren und nicht überbaubaren Flächen des Grundstückes Oberspreestraße 109 entsprechen den städtebaulichen Vorgaben und verkehrlichen Belangen und berücksichtigen zusammen mit dem Maß der baulichen Nutzung die beabsichtigten Neubauvorhaben der BSR an diesem Standort.

Von der derzeitigen Nutzung des Grundstückes gehen insbesondere für die sich östlich der Verkehrsfläche befindliche Wohnbebauung keine unzumutbaren Störungen aus. Dies ergibt sich einerseits aus der heutigen Nutzungsstruktur durch die BSR. Sie nutzt diese Fläche vorrangig als Abstellort für ihren Fahrzeugpark und für andere Mittel und Gerätschaften. Besonders lärmintensive Aufbereitungsmaßnahmen von Abfällen finden auf der Fläche nicht statt.

Andererseits liegt die Wohnbebauung durch die zwischengeschaltete Verkehrsfläche - planfestgestellte Fläche der Bahn - mit dem S-Bahnhof Spindlersfeld nicht unmittelbar neben dem Standort für Ver- und Entsorgung, so daß durch die räumliche Entfernung eine Senkung des Immissionspegels zu erwarten ist.

Die von einer zukünftig auf diesem Areal zulässigen Anlage ausgehenden Geräusche und anderweitigen Emissionen sind unter Berücksichtigung der Vorbelastung von

- bereits auf dem Grundstück bestehenden Anlagen oder Anlagenteilen,
- hinzukommenden Anlagen oder Anlagenteilen,
- An- und Abfuhrverkehr jeglicher Art auf dem Betriebsgrundstück,
- Verladearbeiten und werksinternen Transporten,
- sonstigen geräuschverursachenden manuellen Tätigkeiten, insbesondere im Freien

derart zu begrenzen, daß sie den Anforderungen des Rücksichtnahmegebotes (§§ 15 BauNVO i.V.m. 19 oder 22 BImSchG und Ziffer 3.3.1 der VDI-Richtlinie 2058 Bl. 1 (Beurteilung von Arbeitslärm in der Nachbarschaft)) gerecht wird.

Da heute noch nicht bekannt ist, welche konkreten Parameter eine zukünftige Anlage besitzen wird, muß die abschließende Beurteilung einer neuen Anlage dem Baugenehmigungsverfahren vorbehalten bleiben.

Gemäß der Darstellung im Flächennutzungsplan als Fläche für Abfallsammlung- und -behandlung kann auf weitere Untersuchungen nach dem § 17 UVPG für diesen Standort an der Oberspreestraße 109 verzichtet werden.

g. Textliche Festsetzungen

1. Die Bebauungstiefe beträgt im allgemeinen Wohngebiet 13,0 m, gerechnet von der straßenseitigen Baugrenze an.

Die vorhandenen Wohngebäude haben derzeit eine von der straßenseitigen Baugrenze ausgehende Bebauungstiefe von 12- 13m. Um den Charakter dieses Wohngebietes zu erhalten und dabei eine geordnete städtebauliche verträgliche Entwicklung zu ermöglichen, wird die Bebauungstiefe auf 13,0 m festgesetzt. Dabei wurde berücksichtigt, die schutzbedürftige Wohnnutzung nicht an die Bahnanlage und die Fläche des Abfallsammlungs- und behandlungsstandortes zu legen.

2. Die Flächen für die Abfallsammlung und - behandlung sind hinter den Baugrenzen in voller Tiefe überbaubar.

Die Baugrenzen auf dieser Fläche haben zur Oberspreestraße und zur geplanten Stadtstraße einen Abstand, der über die üblichen Vorgartenbreite hinausgeht, wobei die Belange dieses Standortes berücksichtigt wurden.

Eine Bebauung bis zur rückwärtigen Grundstücksgrenze kann zugelassen werden, weil dadurch die benachbarte Bahnanlage in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt wird.

Die Baugrenze für diese Fläche ist straßenbegleitend zur Oberspreestraße so gewählt, daß die von dem Standort ausgehenden Emissionen für das gegenüberliegende Mischgebiet keine Beeinträchtigungen darstellen.

3. Innerhalb der Flächen für die Abfallsammlung und - behandlung sind bauliche Anlagen für einen Betriebshof zulässig.

Diese Festsetzung wurde getroffen, weil die Funktion eines Betriebshofes mit der eines Abfallsammlung- und behandlungsstandortes vereinbar ist.

4. Innerhalb der Fläche ABCDA ist die Errichtung einer Sporthalle zulässig. Die Grundfläche der baulichen Anlage der Sporthalle darf 2000 m² und die Höhe der baulichen Anlage 49 m über NN nicht überschreiten.

Damit wird das Maß der baulichen Nutzung unter Berücksichtigung der sportlichen Funktionsfähigkeit und der städtebaulichen Entwicklung geregelt.

5. Die Flächen WXYZW und A'B'C'D'E'A' sind mit einem Geh- und Fahrrecht für den Träger der Straßenbaulast zugunsten der Allgemeinheit und mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten.

Mit dieser Festsetzung kann die beabsichtigte Straßennutzung auch oberhalb dieser Grundstücksflächen in der 2. Ebene uneingeschränkt erfolgen.

6. Die Fläche F'G'H'I'F' ist mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Benutzer und Besucher des Grundstückes Ernst-

Grube- Straße 4 und mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten.

Damit erhält das Grundstück Ernst- Grube- Straße 4 die erforderliche Erschließung, weil sich dieses Grundstück an keiner Straße oder sonstigen Zuwegung befindet, ist es notwendig, die Erschließung aber die öffentliche Grünfläche vorzunehmen.

7. Innerhalb der umgrenzten Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz von schädlichen Immissionen sind beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwände mit einem Schalldämm- Maß (R nach DIN 4109, November 1998) von mindestens 25 dB zwischen den Abschnitten

E und F	: Länge	185,0 m;	Höhe	2,5 m
F und G	: Länge	175,0 m;	Höhe	3,0 m
G und H	: Länge	80,0 m;	Höhe	2,0 m
J und K	: Länge	172,0 m;	Höhe	2,0 m
L und M	: Länge	180,0 m;	Höhe	2,0 m
N und O	: Länge	289,0 m;	Höhe	2,5 m
P und R	: Länge	113,0 m;	Höhe	2,5 m
S und T	: Länge	143,0 m;	Höhe	2,5 m
T und U	: Länge	120,0 m;	Höhe	2,0 m
U und V	: Länge	15,0 m;	Höhe	1,0 m

zu errichten.

Diese Festsetzung ist erforderlich, um die benachbarten Nutzungen, insbesondere das Wohnen, vor schädlichen Umwelteinwirkungen, die von der künftigen Stadtstraße ausgehen, zu schützen.

8. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Damit werden für die Straßenverkehrsfläche keine Einteilungen vorgegeben, so daß die Möglichkeit besteht, die Gestaltung der Straßenräume den erforderlichen Bedarfsituationen anzupassen.

9. Im Gewerbegebiet - Ernst- Grube- Straße 3 - sind nur die in § 8 Abs. 2 Nr. 1; 2 und Abs. 3 Nr. 1; 2 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen zulässig

Aus städtebaulichen Gründen werden durch textliche Festsetzungen nur die gewerblichen Nutzungen zugelassen, von denen ein erhöhter Störgrad nicht zu erwarten ist. Damit sind insbesondere auch die Belange der gegenüberliegenden öffentlichen Parkanlage berücksichtigt, die den Bürgern zur Erholung dienen soll.

Mit dieser Regelung ist auch ein störungsfreier Ablauf des S- Bahnhofes Spindlersfeld gegeben.

4. Abwägung

Der Bebauungsplan XVI- 10a gewährleistet eine geordnete städtebauliche Entwicklung und eine dem Wohl der Allgemeinheit entsprechende sozialgerechte Bodennutzung. Der Bebauungsplan trägt

dazu bei, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans wurden unter dem Aspekt eines sparsamen und schonenden Umganges mit Grund und Boden die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen. Insbesondere wurden dabei für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung die folgenden allgemeinen Anforderungen und einzelnen Belange berücksichtigt.

4.1. Allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens fanden außer dem Gemeinwohl besonders die privaten Belange im Zusammenhang mit der bestehenden Bebauung an der Gloriastraße und Ernst- Grube- Straße durch Festsetzung der vorwiegend vorhandenen Zweigeschossigkeit und offenen Bauweise Berücksichtigung.

Mit der städtebaulichen Entwicklung und Ordnung wird für die Wohnbebauung und auch der angrenzenden Grundstücke dieses Siedlungsgebiets eine ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung gewährleistet.

Besonders durch Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden, die im Rahmen der geplanten Straßenbaumaßnahmen errichtet werden, sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung berücksichtigt worden.

Zudem wird sich die künftige Stadtstraße auf die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung positiv auswirken.

Die häufigen Staus auf den Hauptverkehrsstraßen in Köpenick führen zu unübersichtlichen Verkehrssituationen und zu aggressiven Verhaltensweisen von Verkehrsteilnehmern. Diese Situation läßt die Unfallwahrscheinlichkeit steigen. Insbesondere für Kinder und ältere Bürger birgt die Verkehrsteilnahme auf Hauptverkehrsstraßen hohe Risiken.

Mit der Fertigstellung der Stadtstraße kann diese insbesondere den überörtlichen Nord-Süd-Verkehr aufnehmen und damit das vorhandene Straßennetz, besonders der Altstadt, entlasten. Der dortige Verkehr wird dadurch flüssiger und geordneter vonstatten gehen, was zu einem höheren Grad an Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer führt.

4.2. Belange des Verkehrs

Die künftige Stadtstraße soll in jede Richtung mit mehreren Fahrspuren ausgebaut werden. Grundlage für eine Dimensionierung sind die Straßenbelegungszahlen und die Prognosen für das zukünftige Verkehrsaufkommen der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr.

Es handelt sich bei der geplanten Straße um eine innerstädtische Stadtstraße, deren Trassierung und Dimensionierung auf einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km / h basiert.

Der Regelquerschnitt geht von einem 2 x 2 - spurigen Fahrbahnquerschnitt aus. Zwischen Straße An der Wuhlheide und Oberspreestraße ist auf der Ostseite ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen, der ebenfalls innerhalb der eingetragenen Straßenverkehrsfläche enthalten ist.

Der im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans dargestellte Abschnitt der geplanten Stadtstraße ist selbständig funktionsfähig und trägt bereits mit seiner Verwirklichung dazu bei, das verkehrliche Ziel, die Köpenicker Altstadt, Damm-, Kölnische- und Kietzer Vorstadt zu entlasten.

Da die bisher aufgestellten Bebauungspläne XVI-10 a, XVI-10 b und XVI-10 c in ihren jeweiligen Geltungsbereichen keine selbständige Verkehrsfunktion mit der Zielsetzung einer übergeordneten Stadtstraße erfüllten, wurden sie zum Bebauungsplan XVI-10 a zusammengefaßt.

Das Plangebiet deckt somit einen abgeschlossenen Abschnitt der übergeordneten Verkehrsstraßenplanung ab.

Im weiteren sind zu den prognostischen Belegungswerten zwei Planungsfälle näher darzustellen.

1. Planungsfall der Altstadtumfahrung,
die sich zusammensetzt aus dem Köpenicker Abschnitt der TV0 - Stadtstraße zw. Straße An der Wuhlheide bis Glienicker Straße - und der Ost / West - Trasse - Stadtstraße zw. Straße An der Wuhlheide - Straße Am Bahndamm - Brandenburgplatz
2. Planungsfall der Altstadtumfahrung und der Gesamtrassenführung der TV0 - Stadtstraße von Hohenschönhausen bis Glienicker Weg / Adlergestell

Prognostisch werden gemäß der Belegungsrechnung der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr gemäß des Netzmodells - 2010 nachfolgende Prognosebelegungen benannt (die Angaben beziehen sich auf Kfz/24 h und je Fahrrichtung):

1. Planungsfall Altstadtumfahrung

- geplante Stadtstraße (von Straße An der Wuhlheide bis Oberspreestraße)	- 26.300 Kfz/24 h
- Ost / West - Trasse	- 14.200 Kfz/24 h
- Oberspreestraße	- 20.300 Kfz/24 h
- Lange Brücke	- 23.400 Kfz/24 h
- Müggelheimer Straße	- 22.600 Kfz/24 h
- Straße An der Wuhlheide	- 32.100 Kfz/24 h
- Lindenstraße	- 13.900 Kfz/24 h
- Bahnhofstraße	- 7.400 Kfz/24 h
- Friedrichshagener Straße	- 6.800 Kfz/24 h
2. Planungsfall Altstadtumfahrung und TV0

- TV0 - nördl. Weiterführung	- 22.570 Kfz/24 h
- geplante Stadtstraße	- 33.000 Kfz/24 h
- Ost / West - Trasse	- 12.200 Kfz/24 h
- Oberspreestraße	- 20.300 Kfz/24 h
- Lange Brücke	- 23.700 Kfz/24 h

- Müggelheimer Straße	- 22.900 Kfz/24 h
- Straße An der Wuhlheide	- 24.200 Kfz/24 h
- Lindenstraße	- 13.260 Kfz/24 h
- Bahnhofstraße	- 7.300 Kfz/24 h
- Friedrichshagener Straße	- 6.330 Kfz/24 h

Aus den verkehrlichen Darstellungen - Prognose Belegungswerte, vorhandene Straßenstrukturen - ergibt sich, daß mit dem heutigen Verkehrsnetz das zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht mehr nach dem Prinzip eines flüssigen Verkehrs zu leisten ist.

Die Lage der geplanten Stadtstraße ist so gewählt, daß auftretende Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu verzeichnen sind. Der Verlauf der geplanten Stadtstraße im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes berücksichtigt das Ergebnis der Prüfung nach Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander von 3 Varianten für den weiterführenden Verlauf der geplanten Stadtstraße von der Straße An der Wuhlheide bis zur Glienicker Straße und deren Fortsetzung bis zum Adlergestell im Bezirk Treptow.

Die Variante 1 sieht einen Trassenverlauf östlich am Bahn-Außenring mit niveaufreier Überführung der Oberspreestraße und Ottomar-Geschke-Straße und niveaugleicher Anbindung an die Glienicker Straße vor. Im Kreuzungsbereich der Oberspreestraße mit der geplanten Stadtstraße sind außerdem Zu- und Abfahrten vorgesehen. Diese Variante bietet eine optimale Führung des Verkehrs, da hier die kürzeste Fahrstrecke mit der geringsten Flächeninanspruchnahme dargestellt wird. Infolge der Trassenbündelung von Bahn und Straße besteht eine gemeinsame Immissionsquelle. Auch die städtebaulichen Intentionen des Bezirkes Treptow, die Dörpfeldstraße verkehrlich zu beruhigen, werden mit in die Planung integriert, weil im Kreuzungsbereich der Stadtstraße mit der Ottomar-Geschke-Straße keine Zu- und Abfahrten vorgesehen sind. Als Nachteil erweist sich die Inanspruchnahme einer Teilfläche des Grundstücks Oberspreestraße 109, auf dem sich die Berliner Stadtreinigung befindet und die Inanspruchnahme privater Grundstücke außerhalb dieses Bebauungsplanes südlich der Oberspreestraße und am Militscher Weg sowie von Teilflächen der am Bahn-Außenringes liegenden Grundstücke südlich der Ottomar-Geschke-Straße im weiteren Verlauf der Stadtstraße.

Bei der Variante 2 verläuft die geplante Stadtstraße auf dem östlichen Teil des Grundstückes Oberspreestraße 109 zum planfestgestellten Bahngelände hin mit niveaugleicher Anbindung an die Oberspreestraße, weiterer Führung nach Süden außerhalb dieses Bebauungsplanes über die Grundstücke Oberspreestraße 134/138 bis zur Ottomar-Geschke-Straße, entlang dieser Straße bis zur Ostseite des Bahn-Außenringes und weiter wie bei der Variante 1 bis zur Glienicker Straße.

Bei dieser Variante werden nur wenige private Grundstücke südlich der Oberspreestraße in Anspruch genommen. Besonders nachteilig wirkt sich jedoch neben der Inanspruchnahme einer Teilfläche des Geländes der Berliner Stadtreinigung die sehr ungünstige Trassenführung für den Verkehrsfluß aus. Der Kreuzungspunkt Oberspreestraße, Ottomar-Geschke-Straße, Ernst-

Grube-Straße und geplante Stadtstraße müßte als 5-armiger Verkehrsknoten ausgebaut werden und wäre dadurch in seiner verkehrstechnischen Gestaltung unübersichtlich. Durch die Ottomar-Geschke-Straße führt eine Straßenbahnlinie, die auch weiterhin betrieben werden soll. Durch eine 4-spurige Straße käme es aufgrund der Raumverhältnisse zur negativen Beeinflussung des ÖPNV.

Infolge dieser Trassenführung würden die Immissionen (Lärm, Abgas) in den Wohngebieten Militscher Weg und Ottomar-Geschke-Straße auf unzumutbar hohe Werte ansteigen. Das wäre insbesondere für die Siedlung um den Militscher Weg der Fall, da eine doppelseitige Belastung (westlich Bahnverkehr, östlich Straßenverkehr) vorliegen würde.

Bei der Variante 3 ist ein Trassenverlauf über die Grundstücke Gloriastraße 1/29 und Ernst-Grube-Straße 1/3 und 7/13 sowie über die öffentliche Parkanlage an der Ernst-Grube-Straße vorgesehen. Es folgt eine niveaugleiche Anbindung an die Oberspreestraße und eine Weiterführung mit der Ottomar-Geschke-Straße analog der 2. Variante.

Für diesen Trassenverlauf werden keine Flächen des Grundstückes Oberspreestraße 109 und keine privaten Grundstücke am Militscher Weg benötigt. Besonders nachteilig wirkt sich hier die Inanspruchnahme von privaten Grundstücken in der Gloriastraße und Ernst-Grube-Straße einschließlich einer Teilfläche des planfestgestellten Bahngeländes sowie die Inanspruchnahme der öffentlichen Parkanlage aus. Weiterhin käme es bei gleichzeitiger Führung von Stadtstraße und Straßenbahn durch die Ottomar-Geschke-Straße zur negativen Beeinflussung des ÖPNV und zu einer eher wahrscheinlichen Gefährdung von Verkehrsteilnehmern.

In den Wohngebieten Militscher Weg und Ottomar-Geschke-Straße würden auf Grund der prognostizierten hohen Belegungswerte erhebliche Immissionen an Lärm und Abgasen anfallen. Die Doppelbelastung des Wohngebietes Militscher Weg durch Bahn- und Straßenverkehr würde auch bei dieser Variante auftreten.

Bei einem Vergleich der Vor- und Nachteile der 3 Varianten muß der 1. Variante der Vorzug eingeräumt werden.

Zwar macht sich bei der 1. Variante im Vergleich südlich des Bebauungsplangebietes zur 2. und 3. Variante die Inanspruchnahme von 35 Grundstücken erforderlich, allerdings sind die Vorzüge, insbesondere die flächensparende Trassenbündelung mit der Bahn, so schwerwiegend, daß dieser durchaus gravierende Nachteil der Inanspruchnahme privater Grundstücke im Rahmen der Abwägung zurücktreten muß.

Diese Entscheidung wird wesentlich von der Überlegung gestützt, daß bei den Varianten 2 und 3 die Stadtstraße direkt durch die Wohngebiete geführt wird. Dies würde zur Errichtung von zum Teil bis zu 4 m hohen Schallschutzwänden am Straßenrand - und bei allen über dieser Schallschutzwand liegenden Wohnungen zum Einbau von Schallschutzfenstern führen, um den Anforderungen der 16. BImSchVO (Verkehrslärmverordnung) gerecht zu werden.

Zwar müßten dann die betroffenen Eigentümer ihr dortiges Eigentum nicht mehr aufgeben, aber die Beeinträchtigung der Lebenswelt, insbesondere die visuelle Beeinträchtigung des Stadtbildes, wäre für sie und darüber hinaus für die Anwohner an der Ottomar-Geschke-Straße so erheblich, daß eine Inanspruchnahme von

vergleichsweise geringen Anzahl von Grundstücken am Militscher Weg die weniger einschneidende Lösung ist.

Ganz davon abgesehen, daß bei Realisierung der Variante 2 oder 3 ein 5-armiger Verkehrsknoten an der Ottomar-Geschke-Straße, Oberspreestraße entstehen würde, der die Durchlaßfähigkeit erheblich mindern würde, was dem eigentlichen Planungsziel, eine verkehrliche Entlastungsstraße für die Innenstadt, insbesondere die Altstadt, zu schaffen, völlig zuwiderläuft.

Dieser dann notwendige Knotenausbau würde auch zu einem weitgehenden Funktionsverlust dieses Bereiches als Stadtplatz von übergeordneter Bedeutung führen.

Auch die Aussagen der Umweltverträglichkeitsstudie stützen die Einschätzung, daß der Variante 1 der Vorzug einzuräumen ist.

Die Aussagen bezüglich des Biotoppotentials, der Einwirkungen auf das Grundwasser, des bioklimatischen Potentials und den Einflüssen auf die Wohn- und Erholungsmöglichkeiten soweit es den Verlust von Flächen mit Wohn- und Erholungsfunktionen betrifft, sind für alle 3 Varianten grundsätzlich übereinstimmend.

Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit diesem Bereich wird für die Naturressourcen im Abschnitt über Umweltschutz, Naturschutz und Landschaftspflege erfolgen.

Soweit der Verkehr in Variante 2 und 3 durch die Wohngebiete an der Ottomar-Geschke-Straße geführt wird, werden diese nicht nur in unerträglicher Weise verlärm, sondern es treten auch verstärkt verkehrsbedingte Schadstoffimmissionen auf, die bei Dammlage der Straße wie in Variante 1 in viel größerer Entfernung zur Wohnbebauung entstehen und aufgrund der Hochlage der Straße auch leichter abziehen können.

Bei der Variante 3 würde darüber hinaus die öffentliche Grünanlage gegenüber dem S-Bahnhof Spindlersfeld für Erholungszwecke durch Flächeninanspruchnahme verloren gehen.

Dies würde den Belangen gesunder Wohnverhältnisse und der Anwohner nach Erholung widersprechen. Beeinträchtigungen wären bei dieser Variante auch durch Zerschneidungseffekte in Bezug auf die Erreichbarkeit des S-Bahnhofes Spindlersfeld zu erwarten.

Bedingt durch die Barrierewirkung der Trasse ist mit größeren Umwegen und einer erhöhten Gefährdung beim Überqueren vorallem bei Kindern und älteren Menschen zu rechnen.

4.3. Verkehrslärm

Um den Grad der Lärmeinwirkung durch die geplante Stadtstraße auf die Umgebung sachkundig prognostizieren zu können, wurde ein Schallschutzvorgutachten und ein Schallschutzgutachten eingeholt.

Die Verkehrsnetzberechnung vom April 1994 (Verkehrliche Begründung zur Tangentialen Verbindung Ost der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe) zur zukünftigen KFZ- Belastung hat für die geplante Stadtstraße ein Verkehrsaufkommen von ca. 30.000 KFZ prognostiziert.

Auf Grundlage dieser Belegungswerte erfolgte die Ermittlung der zu erwartenden Lärmbelastungen.

Das Vorgutachten stellt die zu erwartende Lärmausbreitung alternativ entsprechend der unter Abschnitt 4.2 aufgeführten Varianten dar.

Variante 1

Vorteile:

- schalltechnisch optimale Bündelung von Verkehrstrassen verschiedener Verkehrsträger (Straße, Schiene)
- niveaufreie Gestaltung der Kreuzungen, dadurch Wegfall der pegelerhöhenden Diskontinuitäten des Verkehrsstromes
- Grenzwertüberschreitungen entlang der Trasse im allgemeinen 0 bis 5 dB(A), am Militscher Weg und an einigen anderen Gebäuden mehr als 5 dB(A)
- aktiver Schallschutz (Lärmschutzwände) ist auf beiden Seiten der Straße, unmittelbar am Straßenrand, realisierbar und stadtgestalterisch verträglich
- die Schallschutzbauwerke schirmen auch den Lärm von Außenring der Bahn in Richtung Osten ab
- passiver Schallschutz (Schallschutzfenster) ist bei Realisierung von Schallschutzbauwerken von Ausnahmen abgesehen nicht erforderlich

Nachteile:

- grenzwertüberschreitende Immissionen auch westlich der Bahnanlagen, aktiver Schallschutz erforderlich
- aufgrund der Höhenlage der Trasse günstige Ausbreitungsbedingungen des Schalls ohne Schallschutzmaßnahmen, aber höhere Wirksamkeit der Schallschutzbauwerke als bei Führung in der niveaugleichen Ebene

Variante 2

Vorteile:

- geringer Umfang von grenzüberschreitenden Immissionen westlich der Bahnanlagen
- Führung der Trasse im Bereich des Bahnhofes Spindlersfeld ohne direkte Nachbarschaft zur Wohnbebauung

Nachteile:

- Aufsplittung der Geräuschquellen Straße/Schiene, dadurch starke Verlärmung des Bereiches zwischen Außenring und Ottomar-Geschke-Straße
- hoher Umfang der Grenzüberschreitungen entlang der Ottomar-Geschke-Straße
- Schallschutzwände westlich der Ottomar-Geschke-Straße erforderlich aber stadtgestalterisch sehr problematisch
- Schallschutzwände östlich der Ottomar-Geschke-Straße nicht effektiv bei Höhen bis 2 m, bei größeren Höhen problematisch, dadurch Grenzüberschreitungen an den mehrgeschossigen Gebäuden von mehr als 10 dB(A), passiver Schallschutz erforderlich

Variante 3

Vorteile:

- sehr geringer Umfang von Grenzwertüberschreitungen westlich der Bahnanlagen

Nachteile:

- Aufsplittung der Geräuschquellen Straße/Schiene, dadurch starke Verlärmung des Bereiches zwischen Außenring und Ottomar-Geschke-Straße
- hoher Umfang der Grenzüberschreitungen durch Verkehrslärm entlang der Ottomar-Geschke-Straße
- Schallschutzwände westlich der Ottomar-Geschke-Straße erforderlich, aber stadtgestalterisch sehr problematisch
- Schallschutzwände östlich der Ottomar-Geschke-Straße nicht effektiv bei Höhen bis 2 m, bei größeren Höhen problematisch, dadurch Grenzüberschreitungen an den mehrgeschossigen Gebäuden von mehr als 10 dB(A), passiver Schallschutz erforderlich
- aktiver Schallschutz im Bereich der Gloriastraße sehr problematisch, es verbleiben hohe Grenzüberschreitungen

Aus dem Vergleich der Vor- und Nachteile leiten sich folgende Schlußfolgerungen ab:

Variante 1 entspricht als einzige den Anforderungen des § 50 Bundesimmissionsschutzgesetzes, wonach bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen sind, daß schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder vorwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Diese Aussage gilt jedoch nur unter der Voraussetzung, daß die aktiven Schallschutzmaßnahmen integrierter Bestandteil der Straßenplanung sind.

Unter diesen Umständen werden dann auch die Anforderungen des § 2 Abs. 2 der 16. BImSchVO eingehalten.

Bei den Varianten 2 und 3 wird der Nord-Süd-Verkehr in den bestehenden Straßenraum gelenkt.

Gegenüber dem derzeitigen Zustand wird sich die Verkehrsbelastung auf der Ottomar-Geschke-Straße etwa verdreifachen.

Besonders am Knoten Oberspreestraße ist mit Staus zu rechnen, die die Lärm- und Abgassituation negativ beeinflussen.

Zur Einhaltung der Grenzwerte müßten Schallschutzmaßnahmen am Straßenrand erstellt werden. Das ist jedoch aus stadtgestalterischen Gründen an innerstädtischen Straßen völlig unüblich, zumal sich das Problem der Gestaltung von Einmündungen damit nicht lösen läßt, und bezüglich der mehrgeschossigen Bebauung auf der Ostseite auch nicht hinreichend wirksam wäre.

Es werden deshalb passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, die die Freibereiche (Gärten, Balkone) allerdings nicht zu schützen vermögen.

Zusammenfassend kann damit der Nachweis als erbracht gelten, daß aus lärmtechnischer Sicht die Variante 1 die einzig praktikable darstellt.

Für die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchVO (in Verbindung mit der 24.BImSchV) ist eine Kombination aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Dabei ist den aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden der Vorzug einzuräumen, da sie ein wirksames Mittel darstellen.

Unter diesen Prämissen werden die Lärmschutzwände für die geplante Stadtstraße im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ent-

sprechend der Darstellung im Plan und der textlichen Festsetzung Nr.7 festgesetzt.

Mit der Festlegung der Schallschutzwände kann die erreichte Schutzsituation, bezogen auf Einzelbereiche wie folgt eingeschätzt werden:

Im Bereich Ottomar-Geschke-Straße/Militscher Weg verbleiben nur geringfügige Grenzwertüberschreitungen, vor allem im Rampenbereich Oberspreestraße. Diese Überschreitungen werden ohnehin durch die Pegelanteile von der Oberspreestraße gebildet.

Vorhandene Straßen in der Ortslage können auch aus stadtgestalterischen Gründen nicht durch Lärmschutzwände umgeben werden. Es ist ein immissions hemmender Fahrbahnbelag durch den Vorhabenträger vorzusehen.

Im Bereich Gloriastraße/Ernst-Grube-Straße treten keine Grenzwertüberschreitungen auf.

Im Bereich Angersteinweg verbleiben Grenzwertüberschreitungen nur noch für den Bereich des Grundstückes Angersteinweg 4.

Auf Treptower Seite können in den Bereichen Freystädter Weg und Bernstadter Weg die Grenzwerte, von wenigen Einzelgebäuden abgesehen, eingehalten werden.

Nördlich der Spree hat nur das Europahaus (ehemaliges KW0 Kulturhaus), daß zur Zeit als Diskothek genutzt wird, einen Schutzanspruch. Aus Verhältnismäßigkeitserwägungen zwischen Aufwand und Nutzen und auf Grund seiner Nutzung werden für dieses Einzelgebäude passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Soweit einzelne Gebäude oder Gebäudeteile von der oben erläuterten Lärmschutzwand nicht oder nicht ausreichend geschützt werden, haben die Eigentümer gegenüber dem Träger der Straßenbaulast Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen (§ 42 BImSchG).

Mit dem Ausgleichsanspruch nach § 42 BImSchG gibt es ein Verfahren zur Regelung eventuell verbleibender städtebaulicher Konflikte.

Eine Überschreitung von Grenzwerten für den Außenbereich ergeben sich lediglich im Bereich Angersteinweg 4,6 und 8, bei allen anderen Grundstücken sind die Grenzwerte eingehalten.

Dieser Anspruch wird in analoger Anwendung der Richtlinien zur Erstattung von Aufwendungen an baulichen Anlagen bei Lärmvorsorge und Lärmsanierung im Bereich von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - Verkehrslärmschutz - Erstattungsrichtlinien - realisiert.

Schutzbedürftig im Sinne dieser Richtlinie sind diejenigen Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Das sind insbesondere Aufenthaltsräume im Wohnbereich, jedoch nicht in Küchen und Bädern.

Die Methoden zur Bemessung der Schalldämmung von Fenstern beinhaltet die VDI-Richtlinie 2719 - Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen -. In dieser Richtlinie werden die einzuhaltenden Innenpegel, die Gleichung zur Berechnung der Schalldämmung und Konstruktionsweise angegeben.

Bei Kenntnis des Beurteilungspegels, der Raum- und Fenstergrößen sowie der Schalldämmung der umgebenden Bauteile kann die erforderliche Schalldämmung der Fenster genau ermittelt werden. Passive Schallschutzmaßnahmen werden erforderlich, wenn aktive Schallschutzmaßnahmen aus technischen, gestalterischen und

finanziellen Gründen nicht realisierbar oder schalltechnisch nicht ausreichend wirksam sind.

Durch die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchVO - wird unter anderem geregelt, daß zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche der Beurteilungspegel die Immissionsgrenze in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten - 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts -, in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten - 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts - und in Gewerbegebieten 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nicht überschreiten darf.

Nach der 1. Variante für die Errichtung der geplanten Stadtstraße zwischen der Straße An der Wuhlheide und Oberspreestraße sind danach entsprechend dem Schallschutzgutachten passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden bzw. Gebäudeteilen folgende Grundstücke vorzusehen:

- Oberspreestraße 93, 96, 97, 99, 101, 102, 103, 106, 124, 128, 130, 132, 134
- Oberspreestraße 120/Militscher Weg 2
- Militscher Weg 1, 5, 6, 7, 9, 11
- Ottomar-Geschke-Straße 60, 62, 64
- Ernst-Grube-Straße 1
- Gloriastraße 29
- Angersteinweg 4
- An der Wuhlheide 250
- Bernstädter Weg 39, 41, 45, 49, 51, 53, 55, 57
- Freystädter Weg 4, 6, 8/10, 14.

Ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder durch die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung dürfen zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt.

(Urteil des 4.Senats des Bundesverwaltungsgerichtes vom 21.3.1996, AZ BVerwG 4 C 9.95)

Der passive Schallschutz ist so zu dimensionieren, daß die Schallschutzfenster und -soweit erforderlich- eine Verbesserung der Schalldämmung von Außenwänden und /oder vorhandene Aufenthaltsräume in Dachgeschossen umfassenden Wände so dimensioniert werden müssen, daß zugleich die Immissionen von der Bahn auf die Werte, gemindert werden, die mit Anwendung der 24. BImSchV - Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung - für Schlaf- und Wohnräume zu erreichen sind.

Außerdem sind für Schlafräume und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen, wenn die Grenzwerte nachts überschritten sind.

Auch dann, wenn die Schalldämmung der vorhandenen Außenbauteile ausreichen sollte und keine neuen Fenster o.ä. eingebaut werden müssen, ist dann ein Anspruch auf Lüftungseinrichtungen für die genannten Räume gegeben.

Der Vorhabenträger der Straßenbaumaßnahme hat gegenüber dem Eigentümer der Grundstücke diesen Anspruch auszuführen.

4.4. Belange von Sport, Freizeit und Erholung

Für die Errichtung der geplanten Stadtstraße werden Flächen der Sportanlage des Ernst-Grube-Stadions beansprucht. Um den Belangen von Sport, Freizeit und Erholung gerecht zu werden, sind ein Groß- und Kleinspielfeld sowie die Errichtung einer Sporthalle auf der verbleibenden Fläche für Sportanlagen vorgesehen.

Nach § 7 Abs. 2 des Gesetzes über die Förderung des Sports im Lande Berlin (Sportförderungsgesetz) vom 06.01.1989 (GVBl. S. 122) dürfen Flächen von Sportanlagen zugunsten anderer Nutzungen nur aufgegeben werden, wenn das öffentliche Interesse an der anderen Nutzung überwiegt und zum Zeitpunkt - soweit verfügbar - Ersatzanlagen bereitstehen.

Die geplante Stadtstraße ist von besonderem öffentlichen Interesse, da nur durch ihre Verwirklichung insbesondere die Altstadt vom übergeordneten Verkehr entlastet werden und eine dringend notwendige verbesserte verkehrliche Situation in diesem Bereich nur mit der neuen Stadtstraße erreicht werden kann. Aus diesem Grunde überwiegen die verkehrlichen Interessen. Die Reduzierung der Sportfläche bewirkt zwar den Wegfall eines Spielfeldes, jedoch wird als Ersatz eine Sporthalle errichtet. Damit ist auch eine effizientere Sportnutzung, besonders in den Wintermonaten möglich. Insgesamt wird ein Ersatz durch die spürbare qualitative Aufwertung der verbleibenden Sportflächen geschaffen.

Die Spielfelder werden mit Kunstrasen ausgeführt, der wasserdurchlässig ist und somit keine Flächenversiegelung darstellt sowie den Eingriff in Natur und Landschaft minimiert.

Mit der Errichtung dieser Sportanlagen kann der vorhandene Bedarf in Köpenick gleichbleibend befriedigt werden, so daß keine zusätzlichen Defizite entstehen. Die Sporthalle nimmt gleichzeitig auch Nutzungen des jetzigen Funktionsgebäudes auf, daß zur Verwirklichung der Planung abgetragen werden muß.

Der Freizeit und Erholung dient auch die nordwestlich des Ernst-Grube-Parkes beginnende und bis zur Spree führende öffentliche Parkanlage, die durch die Brücke über die Spree mit der am Nordufer der Spree geplanten öffentlichen Parkanlage verbunden werden soll.

4.5. Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Um diese Belange adäquat in der Abwägung berücksichtigen zu können, sind Eingriffe in Natur und Landschaft (a) zu vermeiden. Bei Unvermeidbarkeit (b) sind diese auszugleichen (c). Sollte dies nicht möglich sein, sind Ersatzmaßnahmen (d) zur Behebung oder mindestens zur Minderung eines Eingriffes notwendig (§ 8 Abs.2 S.1 BNatSchG in entsprechender Anwendung). In einer abschließenden Bewertung (e) ist auch, **wie alle vorhergehenden Etappen**, die ökologische Bilanz in die Abwägung einzustellen. Dabei sind die Regelungen der oben genannten Norm **auf der Abstraktionsebene** des Bebauungsplanverfahrens entsprechend anzuwenden (§ 8 a Abs. 1 BNatSchG).

Kriterium dafür, was aus rechtlicher Sicht letztendlich als Eingriff gilt, ist der Vergleich zwischen dem was nach altem Planungsrecht an baulichen Vorhaben zulässig war und dem was nach neuem Planungsrecht mittels dieses Bebauungsplanes zulässig sein wird.

Eine Stadtstraße mit den Ausmaßen, wie sie in diesem Bebauungsplan geplant wird, wäre nach dem alten Planungsrecht, also den Normen

über den unbeplanten Innenbereich nicht zulässig gewesen. Demzufolge ist für die Stadtstraße als ganzes ein Eingriff in Natur und Landschaft zu prüfen. Im Gegensatz dazu wird durch die weiteren Gebietsausweisungen bzw. Festsetzungen von öffentlichen Verkehrsflächen grundsätzlich nur der heute schon vorhandene Zustand planerisch gesichert. Demzufolge wird durch das neue Planungsrecht keine zusätzliche Bebauung ermöglicht. Die Frage nach einem rechtlich relevanten Eingriff und seinem Ausgleich stellt sich demnach nicht. So liegt der Fall letztendlich auch bei der als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesenen Fläche an der Gloriastraße/Ernst-Grube-Straße. Zwar wird dort aus Gründen der Arrondierung eine geringfügig höhere GFZ ausgewiesen vorgenommen, als auf verschiedenen Grundstücken vorhanden ist, aber dies kann weder zu einer höheren Bodenversiegelung führen noch wird das städtische Kleinklima- oder eine andere Naturressource in relevanter Art und Weise betroffen.

Zur Qualifizierung der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie und ein landschaftspflegerischer Begleitplan erstellt. Während in der Umweltverträglichkeitsstudie eine Bestandsaufnahme aller natürlichen Ressourcen und Potentiale und deren Empfindlichkeit erfolgte, wird im landschaftspflegerischen Begleitplan - LPB - der Eingriff in Natur und Landschaft durch die Errichtung der Stadtstraße begutachtet und es wurden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgeschlagen.

Die Erarbeitung des LBP erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Naturschutz- und Grünflächenamt des Bezirkes, vor der Trägerbeteiligung gab es bereits eine Beteiligung einzelner Träger öffentlicher Belange.

a. Eingriff in Natur und Landschaft

Die Errichtung der Stadtstraße bedeutet einen Eingriff in Natur und Landschaft.

Die Legaldefinition für einen Eingriff in Natur und Landschaft nach § 8 Abs.1 BNatSchG wurde vom Gesetzgeber auch für die Bauleitplanung, also im § 8a Abs.1 BNatSchG, als zutreffend vorausgesetzt.

Nach dieser Legaldefinition liegt ein Eingriff vor, wenn eine Veränderung der Gestalt und Nutzung von Grundflächen erfolgt, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen kann. In diesem Sinne beeinträchtigt wird die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes als des komplexen Wirkungsgefüges aller natürlichen Faktoren wie Boden, Wasser, Luft, Klima, Pflanzen- und Tierwelt dann, wenn der Naturhaushalt in einem seine Leistungsfähigkeit nicht nur unerheblich mindernden Maß negativ verändert wird. Dabei ist eine solche, die Leistungsfähigkeit herabsetzende Veränderung anzunehmen, wenn die den Naturhaushalt konkret ausmachenden Ökosysteme im Hinblick auf die in ihnen ablaufenden physikalischen, chemischen und biologischen Prozesse durch menschliche Einwirkung nennenswert nachteilig beeinflusst wird

(OVG Nordrhein-Westfalen, BRS 57 Nr. 276 S. 675).

Dieser Fall liegt hier vor, weil die Stadtstraße in einer Dammlage von 3,4 m Höhe geführt, der vorrangig aufgeschüttet wird (nicht z.B. in den Brückenbereichen). Bei einer normalen Breite der Dammkrone von 20 m und einer Länge von ca. 1070 m führt dies zu einer gewaltigen Aufschüttung von Erdmassen.

Detailliert stellt sich der Eingriff unter diesen Maßgaben durch die Errichtung der Stadtstraße bezogen auf die verschiedenen Natur- und Landschaftsressourcen wie folgt dar:

aa. Flora und Fauna

Die Straßenbaumaßnahme führt insgesamt zu einem Verlust von ca. 7000 qm Vegetationsfläche (LBP S. 51). Davon sind auch Biotope mit hoher, wenn auch nur in sehr geringem Umfang und Biotope mit mittlerer Leistungsfähigkeit betroffen.

Durch die entstehenden Böschungen, Entwässerungsmulden, Seiten- und Mittelstreifen werden ca. 1200 qm Vegetationsfläche in Straßenbegleitgrün umgewandelt. Dies bedeutet im Durchschnitt der betroffenen Flächen eine dauerhafte Abwertung in bezug auf die Leistungsfähigkeit der Biotope.

Darüber hinaus sind schwerwiegende Eingriffe mit der Folge nachhaltiger Beeinträchtigungen sowie des dauerhaften Verlustes wertvoller Vegetationsflächen durch umfangreiche Baumaßnahmen zu erwarten.

Insgesamt gehen entsprechend den Grenzen der Abräumung (SenBauWohn 95) dadurch ca. 20000 qm Vegetationsfläche weitgehend verloren. Darunter befinden sich ca. 10000 qm hochwertige Flächen (LBP S.49). Hierbei handelt es sich um durchschnittlich 30 Jahre alte, hochwertige, vorwaldartige Gehölzstrukturen im Bereich der Bahnböschungen sowie einem Mosaik verschiedener Sukzessionsstadien auf den außer Betrieb befindlichen Gleisbereichen. 61300 qm sind bei ungeminderten Belastungen von betriebsbedingten Immissionen mit geringer bis mittlerer Beeinträchtigungsintensität betroffen.

Innerhalb der Vegetationsflächen ist mit einem Verlust von ca. 250 Bäumen (LBP S.52) zu rechnen. Bei der Mehrzahl der als Verlust bezeichneten Bäume handelt es sich um Vorwaldarten wie Robinien, Pappeln, Birken und Eschenahorn. Darüber hinaus wurden ca. 50 Bäume als Grenzfälle ermittelt, d. h. bei ihnen ist vor Ort ein eventuell erforderlich werdender Rückschnitt oder Totalverlust zu prüfen.

In Abhängigkeit der Größenordnung des Verlustes an Lebensräumen für Flora und Fauna und unter Berücksichtigung ihrer Wertigkeit ist der Eingriff insgesamt als hoch zu bezeichnen.

bb. Grund- und Oberflächenwasser

Die größten Beeinträchtigungen bei dieser Naturressource entstehen durch den dauerhaften Verlust von ca. 12000 qm (LBP S.51) bisher unversiegelter Flächen. Dies bedeutet den vollständigen Verlust der Grundwasserneubildungsfunktion für diesen Bereich.

Zumal dieses Gebiet Einzugsbereich für die Trinkwassergewinnung ist (Trinkwasserschutzzone (WSZ) III).

Die zeitweise Verdichtung und Versiegelung von Bauflächen bewirken ebenfalls eine Verringerung der Grundwasserneubildung und darüber hinaus die Gefahr einer Verschmutzung durch Betriebsstoffe. Die Gefahr von Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen stellt angesichts der erhöhten Verschmutzungsempfindlichkeit des Gebietes (z. B. geringer Grundwasserflurabstand) ein nicht zu unterschätzendes Risiko dar. Der Eingang verkehrsbedingter Schadstoffe (Verkehrsstaub, Abgase) in die Spree führt zur weiteren Verminderung der Leistungsfähigkeit ihrer Oberflächengewässerfunktion. Vor dem Hintergrund der Lage innerhalb der WSZ III, der Verringerung der Grundwasserneubildung und der erhöhten Verschmutzungsempfindlichkeit ist der Eingriff insgesamt als hoch einzustufen.

cc. Boden

Im Rahmen der geplanten Straßenbaumaßnahmen werden ca. 12000 qm Boden (LBP S. 51) versiegelt. Durch Verdichtung und Versiegelung sowie sonstige Veränderungen des Bodengefüges gehen während der Bauphase bei ca. 23000 qm Fläche die Bodenfunktion weitestgehend verloren. Darüber hinaus kommt es zu Schadstoffbelastungen annähernd "natürlicher Bodengesellschaften" westlich des Bahndammes sowie zur potentiellen Gefährdung der Böden durch Unfallgefahr mit bodenverunreinigenden Stoffen. Die Auswirkungen auf den Boden sind insgesamt als mittelmäßig einzustufen, da es sich in der Regel um großflächig überprägte Böden handelt und große Bereiche bereits versiegelt sind.

dd. Bioklima

Die Anlage der Stadtstraße führt zum dauerhaften Verlust von ca. 7000 qm Vegetationsfläche (LBP S. 51) mit bioklimatischer und lufthygienischer Funktion durch Versiegelung. Darüber hinaus gehen ca. 5000 qm unversiegelter Fläche, die in geringem Maße ebenfalls zum klimatischen Ausgleich befähigt sind, verloren. Während der Bauphase sind weitere Funktionsverluste durch Beseitigung der Vegetation und eine teilweise Versiegelung von ca. 20000 qm zu erwarten.

Da sich ungefähr die Hälfte des Untersuchungsgebietes im Vorranggebiet Klimaschutz befindet, sind die Verluste von klimawirksamen Vegetationsstrukturen an dieser Stelle als besonders schwerwiegend einzustufen. Betriebsbedingte Emissionen führen zur Verschlechterung der lufthygienischen Gesamtsituation. Insgesamt ist der Eingriff als mittelmäßig bis hoch einzustufen.

ee. Stadtbild und Kulturgüter

Der größte Eingriff wird in diesem Zusammenhang mit der Aufstellung der Lärmschutzwände entstehenden visuellen Beeinträchtigung des Stadtbildes verursacht. Ebenso sind geringfügige Eingriffe durch den Verlust stadtbildprägender Einzelelemente und Vegetationsstrukturen zu verzeichnen. Des weiteren kommt es in vielen Bereichen durch die Entfernung der Böschungsbepflanzung auch zum Verlust der abschirmenden

Wirkung und damit zur gesteigerten Sichtbarkeit des landschaftsfremden Dammbauwerkes.

Auf dem Gelände der Berliner Stadtreinigung (Oberspreestraße) geht durch den Bau der Straße ein denkmalswert einzustufendes Gebäude verloren.

Die Folge der Eingriffe ist eine weitere Abwertung der von ihrer Gestaltqualität ohnehin nur gering bis mittelmäßig wertigen Stadträume.

Der Eingriff ist durch wirksame Minderungsmaßnahmen insgesamt als mittelmäßig zu bewerten.

b. Unvermeidbarkeit des Eingriffes

Der Verursacher eines Eingriffes ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 8 Abs. 2 S. 1 NatSchGBln **in entsprechender Anwendung**).

Der Eingriff, den die Stadtstraße nach der Planung, wie sie im Abschnitt zum Planinhalt erläutert wurde, darstellt, ist ein unvermeidbarer Eingriff in Natur und Landschaft.

Eine Beeinträchtigung durch ein Vorhaben ist vermeidbar, wenn sie unterlassen werden könnte, ohne das mit dem jeweiligen Vorhaben verfolgte Ziel in Frage zu stellen.

aa) Die Stadtstraße als Ganzes ist unvermeidbar, da nur sie die oben erläuterte unzulängliche verkehrliche Situation mit den damit einhergehenden negativen Einflüssen auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und die hohe Immissionsbelastung der angrenzenden Wohnbebauung zu beheben vermag. Lediglich in Einzelfragen der Planung besteht die Möglichkeit den Eingriff in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten.

bb) Die Variante 1 entlang am Außenring der Bahn ist bezüglich ihres Eingriffes in Natur und Landschaft als unvermeidlich zu betrachten, obwohl sie im Gegensatz zu den anderen Varianten auf keine vorhandenen Straßenflächen zurückgreift. Wie in der Variantendiskussion nachgewiesen wird nur diese Variante den verkehrlichen Anforderungen an die Stadtstraße in angemessener Art und Weise gerecht.

Diese Aussage bezieht sich insbesondere auf die Sicherheit des Verkehrs und die Durchlaßfähigkeit der Straße.

Auch eine wirksame Schalldämpfung entsprechend den rechtlichen Anforderungen an den Verkehrslärmschutz vermag nur diese Variante in einer praktikablen Art und Weise gerecht zu werden, da an einer Straße mit angrenzender Wohnbebauung, wie in den übrigen Varianten der Fall, keine meterhohen Lärmschutzwände errichtet werden können. Eine andere Variante könnte also das mit der Stadtstraße verfolgte Ziel nicht vollständig erreichen.

Im übrigen bietet diese Planung den Vorteil, daß die anfallenden Abgase nunmehr von der Wohnbebauung ferngehalten werden und durch die erhöhte Lage der Straße leichter abziehen können.

Außerdem wird durch die Dammlage der Straße ein zusätzlicher Verdünnungseffekt bezüglich der Schadstoffimmissionen erzielt.

Der Vermeidungseffekt von Beeinträchtigungen der Natur und Landschaft innerhalb dieser Planungsvariante wird durch die Lage zum Bahnaußenring realisiert. Dadurch, daß die Stadtstraße

unmittelbar an den Außenring anschließt, werden von Ausnahmesituationen abgesehen zwei Böschungen eine bereits vorhandene und eine, die durch Aufschüttung entstehen würde, eingespart. Damit wird die Stadtstraße in dieser Planungsvariante am wenigsten raumgreifend realisiert, was auch der Forderung nach einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden Rechnung trägt.

cc) Ebenfalls der Ausbaugrad ist durch die Zielstellung der Stadtstraße vorgegeben. Die zu versiegelnde Fläche ist durch die Anforderungen der Straßen bezüglich des aufzunehmenden Verkehrs und die Sicherheitsanforderungen des modernen Straßenbaues bestimmt. Um eine tatsächliche Verkehrsentslastung für die Altstadt und im weiteren für den Bereich der Bahnhofstraße zu erreichen, ist nach prognostizierten Verkehrsbelastung von 30000 KfZ pro Tag und Richtung eine Sechsspurigkeit der Straße notwendig.

Die Flächen für Auf- und Abfahrten und den Mittelstreifen ergeben sich aus den Sicherheitsanforderungen für den modernen Verkehrswegebau. Zur Flächensparnis wurden jeweils nur die unteren Grenzwerte für die Bemessung der Stadtstraße herangezogen.

Eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes liegt mit der Errichtung des Dammes nicht vor, da es sich faktisch nur um die Verbreiterung eines bereits vorhandenen Dammes handelt. Das Landschaftsbild wird allerdings durch die zu errichtenden Schallschutzwände beeinträchtigt.

Auch bei dieser ist grundsätzlich von der Unvermeidbarkeit auszugehen, da die 16. BImSchVO Verkehrslärm nur bis zu einem gewissen Belastungsgrad bezogen auf die Art der Nutzung der angrenzenden Gebiete gestattet und allein durch passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) kein adäquater Schutz erreichbar wäre.

Lärmschutzmaßnahmen führen nicht zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes.

Genauere Erläuterungen werden im Abschnitt zum Lärmschutz gegeben. Zur Minderung der visuellen Beeinträchtigung des Stadtbildes wird die Lärmschutzwand durch geeignetes Material gestaltet (Einsatz von Glaselementen im Brückenbereich und weitestgehende Begrünung). Der Minderungseffekt wird durch die Bepflanzung der Böschung mit dem Heranwuchs der Bäume und Sträucher weiter verstärkt. Die anfallenden Straßenabwässer werden in einem geplanten Regenwasserklärbecken gereinigt. Dadurch werden weitere Beeinträchtigungen des Bodens durch stark belastete Straßenabwässer vermindert bzw. verhindert.

dd) Während der Bauphase werden folgende Maßnahmen zur Verminderung oder Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft durchgeführt:

- Vermeidung der Schadstoffimmissionen sowie Unfallgefahren durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h
- Vermeidung von Grundwasserverunreinigungen durch den Verzicht auf die Gewinnung von Baumaterialien (Kies, Sand) als Seitenentnahmen im Randbereich der Straße
- Verminderung der Unfallgefahr mit wassergefährdenden Stoffen durch Ausführung der Straße entsprechend den bautechnischen Richtlinien an Straßen, auf Dämmen, in

Wassergewinnungsgebieten (Vergleich RiStWag 1982)

- Flächenausweisung für Baustelleneinrichtung und Baustofflager
- Errichtung von Bauzäunen zur Sicherung der vorhandenen Vegetation und Schutzmaßnahmen für Einzelbäume gemäß DIN 18920
- Wiederherstellung bauzeitlich beanspruchter Flächen östlich der Straße.

c. Ausgleichbarkeit des Eingriffes

Der Verursacher eines Eingriffes ist **entsprechend dem Ergebnis der planerischen Abwägung** verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft innerhalb einer zu bestimmenden Frist durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen, soweit das für die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist (§ 8 Abs. 2 S. 2, 2.HS BNatSchG **in entsprechender Anwendung**).

Ausgleichsmaßnahmen müssen zwar nicht an Ort und Stelle des Eingriffes in Natur und Landschaft erfolgen, aber einen räumlichen Zusammenhang zu diesen aufweisen, weil die Grundidee des Ausgleiches eine Kompensation des Eingriffes ist. Diese ist nur zu erreichen, wenn dort wo die Beeinträchtigung auftritt auch kompensiert wird.

Als Ausgleichsmaßnahmen kommen nur gleichartige Maßnahmen in Betracht, also Maßnahmen die beim geschädigten ökologischen Schutzgut ansetzen. Damit wird auch die Grenze zu Ersatzmaßnahmen gezogen, da bei diesen ein gleichwertiger Ausgleich ausreichend ist.

Ausgeglichen ist ein Eingriff, wenn nach seiner Beendigung keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht oder neu gestaltet ist.

Auch die Pflicht zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft meint nicht den Ausgleich um jeden Preis, sondern unterliegt **der Abwägung und darüber** hinaus, wie jede Aktivität der Exekutive, dem verfassungsrechtlichen Prinzip der Verhältnismäßigkeit. Ausgleichsmaßnahmen sind demnach nur durchzuführen, wenn sie geeignet und erforderlich sind und der durch sie verursachte Aufwand nicht außer Verhältnis zu dem damit erreichten Erfolg steht.

aa. Das derzeitig nur gering - bis mittelwertige Stadt- und Landschaftsbild wird nach der Errichtung der Stadtstraße weitestgehend kompensiert.

Das Landschaftsbild im Plangebiet wird heute wesentlich durch den mit jungen Baum- und Strauchgehölzen bestanden Bahndamm des Außenringes bestimmt. Diese prägenden Vegetationselemente sind nach Errichtung der Stadtstraße wiederherzustellen, da der neu aufgeschüttete Straßendamm soweit er nicht durch eine Stützwand begrenzt wird, wieder mit einheimischen Holzarten begrünt wird. Der räumliche Zusammenhang dieser Ausgleichsmaßnahmen ist auch gegeben, da diese neue Böschung nur einige Meter entfernt zur alten angelegt wird.

Lediglich durch die Errichtung von Lärmschutzwänden auf dem Bahndamm liegt eine gewisse Beeinträchtigung des Landschaftsbildes vor. Diese ist unvermeidbar, weil einerseits Schallschutzmaßnahmen durch geltendes Recht erzwungen werden und andererseits lediglich passive Schallschutzmaßnahmen nur umbaute Räume zu schützen vermögen. Im übrigen wird diese Beeinträchtigung mit zunehmender

Höhe der auf der Böschung anzupflanzender Bäume immer geringer, weil mehr und mehr verdeckt wird.

Darüber hinaus treten durch die Gesamtheit der sich im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahme befindlichen Ausgleichsmaßnahmen (siehe bb) deutliche Stadtbildverbesserungen auf, die zum Teil gekoppelt sind mit der Schaffung von Wegeverbindungen und nutzbaren Freiräumen (Verbesserung des Wohnumfeldes).

Für den Verlust eines denkmalwerten Gebäudes auf dem Gelände der BSR (Oberspreestraße) bestehen keine sinnvollen Möglichkeiten des Ausgleiches oder Ersatzes. Er wird unter Abwägung mit dem Belang des Verkehrs dem die Stadtstraße dient, hingenommen.

bb. Durch die Errichtung der Stadtstraße wird eine nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes durch die Versiegelung der asphaltierten Fläche der Straße vorgenommen, weil diese Fläche für die Grundwasserneubildung, die Verbesserung des städtischen Bioklimas und als Lebensraum für Flora und Fauna verloren ist. Allerdings wird diese Beeinträchtigung des Naturhaushaltes durch den Umstand gemildert, daß in nicht unerheblichen Maße bereits versiegelte Flächen lediglich erneut versiegelt werden. Das betrifft versiegelte Flächen des Ernst-Grube-Stadions (z. B. Zuschauertribüne) und teilweise die Fläche des Betriebshofes der Berliner Stadtreinigung.

Als Kompensation der verminderten Grundwasserneubildungsrate im Dammbereich der Stadtstraße werden im Bereich des Böschungsfußes Versickerungsmulden angelegt, um das zügig abfließende Niederschlagswasser des Dammes doch noch zur Versickerung zu bringen.

Als Ausgleichsflächen sind folgende Flächen besonders hervorzuheben:

- Renaturierung des Industriegleises Rewatex -

Zu diesem Zweck wird diese Fläche, soweit sie sich im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes befindet, als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft dargestellt.

Diese Maßnahme beinhaltet die Entfernung der brachliegenden Gleise und die Schaffung einer in Ost-West-Richtung verlaufenden Wegeverbindung, die in eine Grünfläche eingebettet ist. Mit dem Abbau der Gleise einschließlich des Schotterbettes und einer weitestgehenden Begrünung der Fläche sind potentiell übergreifende Qualitätsverbesserungen verbunden. Wirksame Verbesserungen werden vor allem bezüglich der Bodenfunktion, der Grundwasserneubildungsfunktion und der Klimafunktion erzielt. Die Fläche wird nach Renaturierung auch als lineares Verbindungsbiotop für einzelne Vertreter der Flora und Fauna dienen.

Darüber hinaus hat die Maßnahme stadtbildverbessernde Wirkung. Die Realisierung erfolgt unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme, um möglichst schnelle Funktionserfüllung zu gewährleisten.

- Spreeufer (Ernst-Grube-Stadion) -

Diese betreffende Fläche wird als öffentliche Parkanlage festgesetzt.

In diesem Bereich soll die Anlage einer uferbegleitenden, begrünten Wegeverbindung erfolgen mit Anschluß an den Eiselenweg. Auf eine vollständige Versiegelung des Weges wird möglichst verzichtet und stattdessen kommen wassergebundene Wegebeläge zur Anwendung. Der im Bereich der Spree entstehende ca. 10-15 m breite Streifen ist mit Ufervegetation zu bepflanzen.

Die entstehende Wegeverbindung gewährleistet in östlicher Richtung über den Eiselenweg und dem zugänglichen Spreeufer eine Verbindung zum Mentzelpark.

Die Realisierung erfolgt unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahmen in diesem Abschnitt, um eine möglichst schnelle Funktionserfüllung zu gewährleisten.

- Straße An der Wuhlheide 248 -

Die betreffende Restfläche erhält die Festsetzung einer öffentlichen Parkanlage.

Auf diesem Grundstück wird die Aufwertung einer anfallenden Restfläche durch teilweise Entsiegelung und Anlage einer landschaftlich angepaßten Gehölzbepflanzung vorgenommen. Diese Maßnahme besitzt aufgrund ihrer geringen Fläche eine eingeschränkte Bedeutung für die Verbesserung der Naturhaushaltsfunktion und hat deshalb nur ergänzenden Charakter. Die Realisierung erfolgt unmittelbar nach Beendigung der Baumaßnahme in diesem Abschnitt, um eine schnellstmögliche Funktionserfüllung zu gewährleisten.

d. Ersatzmaßnahmen zur Behebung von Eingriffen in Natur und Landschaft

Da auch durch die Ausschöpfung aller Möglichkeiten des Ausgleiches der erforderliche Umfang an Kompensation des Eingriffes nicht erreicht werden kann, werden vom Verursacher weitergehende Ersatzmaßnahmen erbracht. Ersatzmaßnahmen sind auch in weiter räumlicher Entfernung vom Eingriffsort zulässig. Nach nunmehr höchstrichterlicher Rechtssprechung (BVerwG, DÖV 1997, S. 829) ist geklärt, daß dies auch außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches eines Bebauungsplanes erfolgen kann.

Aus der Vielzahl der im Laufe der Bearbeitung betrachteten Flächen und Maßnahmen (z. B. Vollkropfwiesen) kristallisierten sich **im Rahmen der Erarbeitung eines landschaftpflegerischen Begleitplanes** unter dem Aspekt der Wirksamkeit der Maßnahmen und der Verfügbarkeit der Flächen im Landschaftsraum die nachfolgend beschriebene heraus.

Als Fläche für Ersatzmaßnahmen wird das 2300 qm große Areal des Heidekasinos in der Wuhlheide herangezogen. Diese Fläche soll einschließlich der Flächen beräumt, entsiegelt und unter Berücksichtigung gartendenkmalflegerischer Aspekte (z. B. Herstellen der alten Wegebeziehung zur Rodelbahn) und des Parkpflegewerkes renaturiert werden.

Der derzeit abgestimmte Maßnahmenumfang sieht den Gebäudeabriß einschließlich einer Entsiegelung der Freiflächen sowie die Erstbegrünung dieser Flächen in Form von Wildrasen vor.

Da es sich bei dieser Maßnahme um eine großflächige Entsiegelung handelt, sind qualitative Verbesserungen aller Naturhaushaltsfunktionen die Folge. Die Beseitigung der Ruine und die Herstellung von Wegen und Blickbeziehungen trägt darüberhinaus zur Steigerung der Attraktivität der Parkanlage in diesem Abschnitt bei.

Die Realisierung der Maßnahme erfolgt spätestens im Anschluß an die Baumaßnahme, um eine kurzfristige Funktionserfüllung sicherzustellen.

e. Bewertung

Die Beurteilung der Komplexität der Wirkungszusammenhänge bei Eingriffen in den Naturhaushalt erweist sich nach wie vor als sehr schwierig und ist nur in vereinfachter Form darstellbar. Deshalb wurde auf der Basis einer qualitativen Flächenermittlung eine Gegenüberstellung der Konfliktsituation mit den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie den sich daraus ergebenden Abwägungsprozeß in verbal argumentativer Form abgehandelt.

Im folgenden wären die wichtigsten Ergebnisse bezüglich der Eingriffs- und Ausgleichsbilanz der einzelnen Schutzgüter in der Gesamtbilanz zusammengefaßt.

- Flora und Fauna

Die großen Verluste an Vegetationsflächen mit hochwertigen Biotopen können kurzfristig nicht wiederhergestellt werden. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen ansatzweise überschlägigen Flächenverlust sichern, um langfristig in Verbindung mit der Böschungsbepflanzung Lebensräume für bestimmte Vertreter der Flora und Fauna zu bilden.

- Wasser- und Bodenhaushalt

Durch die Versiegelung (ca. 12000 qm) entstehenden Beeinträchtigungen können zu einem nicht unerheblichen Teil durch Entsiegelung bei Ausgleichsmaßnahmen im Untersuchungsgebiet kompensiert werden.

Ergänzt durch die Ersatzmaßnahme, die ein hohes Entsiegelungspotential in wasserwirtschaftlich wichtigen Bereichen (WSZ III) besitzt, bewirken einen spürbaren Ausgleich.

- Bioklima

Der Verlust von ca. 7000 qm Vegetationsfläche mit bioklimatischer und lufthygienischer Funktion kann nur langfristig über den überschlägig ermittelten Flächen- und Funktionsausgleich kompensiert werden. Die bis zur Funktionserfüllung auftretenden Defizite (mikro- bis makroklimatischer Bereich) werden unter Abwägung mit den Belangen der Baumaßnahme in Kauf genommen. Langfristig ist mit den geplanten Ausgleichsmaßnahmen und der flankierenden Ersatzmaßnahme die Kompensation der Beeinträchtigung gewährleistet.

- Stadtbild und Kulturgüter

Die vor allem durch die Aufstellung der Lärmschutzwände verur-

sachten Beeinträchtigungen des Stadtbildes können wirkungsvoll durch die im LPB (Kapitel 7.1) beschriebenen Gestaltungs- und Minderungsmaßnahmen kompensiert werden.

Die Verluste an prägenden Vegetationselementen werden durch die große Anzahl an Neupflanzungen voll ausgeglichen. Darüber hinaus treten durch die Gesamtheit der sich im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahme befindlichen Ausgleichsmaßnahmen Stadtbildverbesserungen auf, die z. T. gekoppelt sind mit der Schaffung von Wegeverbindungen und nutzbaren Freiräumen.

Für den Verlust eines denkmalwerten Gebäudes auf dem Gelände der BSR bestehen keine sinnvollen Möglichkeiten des Ausgleiches oder Ersatzes, er wird unter Abwägung mit den Belangen des Straßenbauvorhabens in Kauf genommen.

In der Gesamtflächenbilanz steht ohne Berücksichtigung qualitativer Aspekte einer Eingriffsfläche von ca. 12000 qm eine Fläche für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen von ca. 7000 qm gegenüber. Der Umfang der Ausgleichs- und Ersatzfläche entspricht damit etwa dem Umfang der vorher mit Vegetation bestandenen Eingriffsfläche.

Verbleibende Defizite, die durch die erst mittel- bis langfristig einsetzende Funktionserfüllung der landschaftsplanerischen Maßnahmen insbesondere beim Biotoppotential und Bioklima, entstehen, könnten nur über einen noch flächenintensiveren Ausgleich, verbunden mit einem unzumutbar hohen Kostenaufwand, verhindert werden, was nicht gewollt ist. Eine Überkompensation in Bezug auf die Stadtbild- und Erholungsfunktion führt zu einem weiteren teilweisen Ausgleich des Eingriffes. Insgesamt wird der Eingriff in Natur und Landschaft nicht vollständig ausgeglichen.

Dieses Ergebnis ist hinzunehmen, weil im Rahmen der Abwägung die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege gegenüber den Anforderungen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, mit der im konkreten Fall direkt auf die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingehen, zurücktreten müssen.

Die Stadtstraße ist ein erster Schritt für ein neues Verkehrskonzept, das eigens für die Anforderungen des überörtlichen Verkehrs in Köpenick entwickelt wurde. Dieses Konzept dient nicht lediglich der Erleichterung des Verkehrs oder der Vervollkommnung des Straßennetzes, sondern hiermit wird eine längst fällige Entwicklung für die elementaren Anforderungen modernen Verkehrs nachgeholt. Das beweist nicht zuletzt der Umstand, daß dieses Straßenprojekt schon seit 1969 Teil der Generalverkehrsplanes der DDR war. Die Elementarität und Dringlichkeit dieser Straßenplanung zeigt auch die derzeitige verkehrliche Situation in der Altstadt und der Bahnhofstraße. Der Alltag ist dort durch Dauerstaus und ein untragbar hohes Sicherheitsrisiko sowie ein unzumutbar hoher Immissionseintrag durch Lärm und Abgase gekennzeichnet. Die notwendigen Eingriffe in Natur und Landschaft durch den Bau der Stadtstraße erreichen dem gegenüber keine vergleichbare Schwere.

Einerseits wird die Straße innerhalb eines bereits erschlossenen und bebauten Gebietes errichtet, das schon durch mannigfaltige Eingriffe in Natur und Landschaft gekennzeichnet ist (z. B. Grad der Versiegelung). Dadurch wird die Schwere des Eingriffes durch eine hohe Vorbelastung relativiert.

Andererseits kann der Eingriff in Natur und Landschaft durch die oben erläuterten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen weitgehend minimiert werden.

Unter diesem Aspekt kann der nicht ausgeglichene Eingriff hingenommen werden.

5. Altlasten

Mit dem Bebauungsplan XVI-10 a werden auch die städtebauliche Ordnung der angrenzenden Flächen geregelt, so müssen eventuelle Kontaminationen auch in diesem Bebauungsplanverfahren Berücksichtigung finden.

Folgende Grundstücke sind als Altlastenverdachtsstandort entsprechend dem Altlastenkataster bekannt:

- ALVF 6351 - An der Wuhlheide 246-248

Nach Durchsicht älterer Karten wurde diese Liegenschaft bis 1933 nicht bebaut und auch nicht gewerblich genutzt. Die Stadtkarte von 1956 weist auf dieser Fläche einige Gebäude aus. Seit 1964 befindet sich ein Baustoffhandel (Stinnes Baumarkt) auf dieser Fläche.

Im Umweltatlas sind keine Boden- und Grundwasseruntersuchungen von dieser ALVF bekannt. Auf Grund der bisherigen Nutzung kann von einem geringen Schadstoffpotential ausgegangen werden.

- ALVF 6501 - Ernst- Grube- Stadion, Eiselenweg/Angersteinweg

Auf diesem Gelände befanden sich bis ca. 1929 3 Absatzbecken, in die vermutlich industrielle Abwässer eingeleitet wurden. In der geologischen Karte von 1937 wird die gesamte Fläche als Aufschüttungsfläche ausgewiesen. Es liegen bisher keine Daten über Inhaltsstoffe der Absatzbecken bzw. über das verwendete Schüttgut vor. Es ist ebenfalls nicht bekannt, ob durch die Versickerung der Abwässer bzw. die Inhaltsstoffe der Absatzbecken eine Grundwasserkontamination eingetreten ist.

- Anschlußgleis Rewatex

Die unmittelbare Umgebung des Anschlußgleises wurde im Auftrag des Umweltamtes auf Schadstoffgehalte im Boden und Grundwasser untersucht, da dort Vegetationsschäden aufgetreten waren, die mit Herbizidbehandlung des Gleisbettes in Zusammenhang gebracht wurden.

Die nachgewiesenen Schadstoffgehalte liegen unterhalb der Risikowerte für Wohngebiete bzw. der Gefahrenwerte für das Grundwasser (Berliner Liste 1996).

Im Rahmen einer Analyse kamen die aus dem oberen Beprobungshorizont gewonnenen Bodenproben und die gewonnenen Grundwasserproben zu folgendem Ergebnis:

- es ergaben sich eine Kontamination mit den Schwermetallen Blei, Quecksilber, Zink und die organischen Parameter PAK

Die derzeit gültigen Risikowerte für Wohngebiete bzw. Gefahrenwerte für das Grundwasser der Berliner Liste 1996 werden für diese Parameter nicht überschritten.

Durchgeführte orientierende Untersuchungen zeigten keine Belastung des Bodens. Im Rahmen der Herstellung der Grünfläche als

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen infolge des Eingriffes in Natur und Landschaft werden möglicherweise vorhandenen Altlasten saniert. Der Ausbau des Gleisbettes und die Schaffung einer Grünverbindung als Ausgleichsmaßnahme kann die Situation positiv verändern.

- ALVF 6499 - Oberspreestraße 109 -

Diese Liegenschaft wird seit 1927 von der Müllabfuhr der Stadt Berlin genutzt. Das Gelände diente als Fuhrhof, es wurde Müll verladen und per Bahn abtransportiert. Altlastenrelevant sind besonders die Werkstätten, die Waschplätze und eine bis 1986 betriebene Tankstelle, Trotz der ca. 90% igen Befestigung des Geländes sind mehrere lokale Kontaminationsherde möglich. Laut Altlastenkataster wurden im Bereich der Waschplätze 2.088 mg/kg TS Mineralölkohlenwasserstoffe im Boden nachgewiesen (Gutachten der Fa. LFU GmbH Berlin, 1992). Dieser MKW- Gehalt liegt oberhalb des Gefahrenwertes in der WSZ III.

Bei diesen Altlastenverdachtsflächen handelt es sich um branchentypische Verunreinigungen. Es kann zudem aus der Nutzung geschlußfolgert werden, daß es sich dabei nur um sehr partielle Verunreinigungen handeln kann. Diese Verdachtsflächen werden im Altlastenkataster mit sehr geringer Priorität eingestuft, womit sich kein akuter Handlungsbedarf für diese Flächen ergibt.

Da es sich bei allen Altlastenverdachtsflächen lediglich um erste Prognosen aus der Nutzungsgeschichte der entsprechenden Flächen handelt, die auf nicht erhebliche Verunreinigungen hinweisen wird auf eine Kennzeichnung der Flächen nach § 9 Abs. 5 Zi. 3 BauGB verzichtet.

Auch wenn sich die vermuteten Schadstoffeinträge bei vertiefenden Untersuchungen als vorhanden erweisen sollten, sind diese mit der Nutzung als Fläche für Ver- und Entsorgung bzw. als Sportanlage, entsprechend dem Bestand, vereinbar.

III. Auswirkungen des Bebauungsplanes

1. Verkehrliche Auswirkungen

Mit der Verwirklichung der geplanten Stadtstraße wird der erste Teil einer Umfahrung der Altstadt und des Bereiches Bahnhofstraße realisiert. Damit ist es möglich den überörtlichen Verkehr auf dieser Umfahrung abzuwickeln. Die Folge ist eine spürbare Verringerung des Verkehrsaufkommens auf den innerstädtischen Straßen, was die Stauhäufigkeit verringert und die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht.

Infolge der Umfahrung der Altstadt wird eine entscheidende Voraussetzung für den Schutz der historischen Bausubstanz geschaffen. Die Belange und die Anforderungen des Denkmalschutzes für die Altstadt können durch die Realisierung der Stadtstraße erst auf nachhaltige Art und Weise gesichert werden. Auch um die Ziele der Sanierungsverordnung verwirklichen zu können und die Altstadt als historisches und kulturelles Zentrum zur Entfaltung zu bringen, sind die Auswirkungen einer verkehrlichen Entlastung notwendig.

Im Mündungsbereich der geplanten Stadtstraße mit der Straße An der Wuhlheide ist wegen der notwendigen zusätzlichen Errichtung von Zu- und Abfahrten die Inanspruchnahme eines ca. 2 m breiten Geländestreifens nördlich der Straße An der Wuhlheide erforderlich.

Dieser Geländestreifen enthält Waldbestand und fällt demzufolge unter den Schutz des Landeswaldgesetzes. Eine Beanspruchung dieses Streifens als Straßenverkehrsfläche setzt die Herausnahme aus dem Forstvermögensverzeichnis voraus. Dieser Flächenumwandlung haben die Berliner Forsten - Forstamt Treptow - zugestimmt unter der Voraussetzung, einen Ausgleich durch Entsiegelungsmaßnahmen durchzuführen (die Zustimmung wurde mit Schreiben der Berliner Forsten vom 13.Mai.1997 zur Nutzungsänderung der Waldfläche in Straßenverkehrsfläche bestätigt).

2. Städtebauliche Auswirkungen

Der Bebauungsplan dient für einen Teil von Köpenick einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Durch die Verwirklichung der geplanten Stadtstraße wird sich der Verkehr in der Altstadt und den betroffenen Hauptverkehrsstraßen verringern, was zur Verbesserung der Lebensbedingungen und Aufenthaltsqualität führt.

Die an die geplante Stadtstraße angrenzenden Grundstücke werden vor Lärmimmissionen durch Errichtung von Lärmschutzwänden geschützt.

Sind diese Maßnahmen im Einzelfall nicht ausreichend, werden durch den Träger der Straßenbaulast passive Lärmschutzmaßnahmen entsprechend dem von der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr - Abt. H VIII - in Auftrag gegebenen schalltechnischen Gutachten durchgeführt.

Im Allgemeinen Wohngebiet werden an der grundsätzlichen Zulässigkeit bestehender und allgemein zulässiger Nutzungen keine Veränderungen vorgenommen, sondern lediglich einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ein rechtsverbindlicher Rahmen gesetzt. Entschädigungen für Änderungen oder Aufhebungen bisher zulässiger Nutzungen sind nicht zu erwarten. Nachteilige Auswirkungen für die Lebensumstände der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen sind, insbesondere im wirtschaftlichen und sozialen Bereich ebenfalls kaum zu erwarten.

Die Größe des Grundstückes Oberspreestraße 109, auf dem sich der Betriebshof der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) befindet, wird wegen der Flächeninanspruchnahme durch die geplante Stadtstraße reduziert. Diese Planung ist mit der BSR abgestimmt und berücksichtigt auch weitere Planungsabsichten der BSR auf dem Grundstück.

3. Soziale Auswirkungen

Zur Festsetzung der Straßenverkehrsfläche für die geplante Stadtstraße ist die Einbeziehung des Grundstückes An der Wuhlheide 248 erforderlich. Nur somit ist die Planung voll funktionsfähig und deren Verwirklichung für die Öffentlichkeit nutzbar. Der auf diesem Grundstück vorhandene Gewerbebetrieb kann demnach an diesem Standort nicht mehr aufrecht erhalten werden, da er der städtebau-

lichen Entwicklung und Neuordnung, die einen besonderen im öffentlichen Nutzen liegenden Zweck dient, entgegensteht.

Die im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans betroffenen Gewerbetreibenden wurden bereits rechtzeitig über Inhalt und Umfang der geplanten öffentlichen Maßnahme informiert. Nachteilige Auswirkungen, insbesondere im wirtschaftlichen Bereich, werden während der Durchführung der Planung erörtert und im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten ausgeräumt.

4. Ökologische Auswirkungen

Siehe Ausführungen zu 4.5 Abwägung Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

5. Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung

a. Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben

Für den Flächenerwerb und die Errichtung der geplanten Stadtstraße einschließlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Eingriff in Natur und Landschaft und die Ersatzmaßnahme zur Errichtung der gedeckten Sporthalle im Bereich des Ernst- Grube Stadion werden dem Land Berlin Kosten in Höhe von ca.101 Mio.DM entstehen.

Das Grundstück der Sportanlagen des Ernst- Grube-Stadions ist mit einem Antrag auf Restitution behaftet.

Der Antrag wurde noch nicht beschieden. Bei einem Bescheid zugunsten des Antragstellers entstehen dem Land Berlin dann auch Kosten für den Erwerb öffentlich genutzter Flächen.

b. Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Die Aufstellung des Bebauungsplans wirkt sich auf die Dienstkräfteameldung aus. Der Plan wird vom vorhandenen Personal des BA Köpenick- Stadtplanungsamt erstellt.

IV. Verfahren

Der Beschluß des Bezirksamts Köpenick von Berlin vom 14.Dezember 1992 über die Aufstellung der Bebauungspläne XVI-10 a wurde gemäß § 2 Abs. 1 BauGB im Amtsblatt für Berlin Nr. 64 vom 30.Dezember 1992 auf Seite 3746 bekanntgemacht.

Der Beschluß des Bezirksamts Köpenick von Berlin vom 24.Juli 1995 über die Verkleinerung des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplans XVI-10 a wurde gemäß § 2 Abs. 1 BauGB im Amtsblatt für Berlin Nr. 62 vom 06.Dezember 1996 auf Seite 4298 bekanntgemacht.

Der Beschluß des Bezirksamts Köpenick von Berlin vom 07.Oktober 1996 über die Zusammenführung der Bebauungspläne XVI-10 a, XVI-10 b und XVI-10 c zum Bebauungsplan XVI-10 a wurde im Amtsblatt für Berlin Nr. 56 vom 01.November 1996 auf Seite 3914 und 3915 und im

Amtsblatt für Berlin Nr. 59 vom 22. November 1996 auf Seite 4122 bekanntgemacht.

Die Entscheidung über Art und Weise, räumlichen Bereich und Frist der frühzeitigen Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB hat das Bezirksamt Köpenick von Berlin gemäß § 4 AGBauGB getroffen.

Die Unterrichtung der Bürger über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und die Erörterung nach § 3 Abs. 1 BauGB fand in der Zeit vom 21. Januar 1993 bis 20. Februar 1993 statt.

Die Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, wurden in der Zeit vom 03. August 1995 bis 01. September 1995 gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beteiligt. Die eingegangenen Bedenken, Anregungen und Hinweise wurden untereinander und gegeneinander abgewogen. Alle Stellungnahmen die auch nach der festgelegten Frist eingegangen sind, sind im Rahmen der Abwägung berücksichtigt worden. Das Ergebnis der Abwägung wurde im weiteren Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.

Der Bebauungsplan wurde mit Begründung zur Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 02. Dezember 1996 bis 17. Dezember 1996 im Stadtplanungsamt, Grünauer Straße 210-216 öffentlich ausgelegt. Ort und Dauer der Auslegung wurden fristgerecht am 22. November 1996 ortsüblich bekanntgemacht. Die Dauer der Auslegung wurde gemäß § 2 Abs. 3 und § 19 Abs. 1 BauGB MaßnahmenG verkürzt.

Auf Grund der Dringlichkeit, die Baumaßnahme kurzfristig durchzuführen. Um die erforderlichen Verbesserungen für den Verkehr in Berlin Köpenick zu gewährleisten, wurde die Möglichkeit der Verkürzung der Öffentlichen Auslegung in Anspruch genommen. Somit konnte damit eine Beschleunigung des Planverfahrens erreicht werden.

Die Träger öffentlicher Belange wurden über die öffentliche Auslegung benachrichtigt.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung haben sich ca. 115 Personen über die Planungsabsicht informiert. Die vorgestellte Planung fand nur zum Teil Zustimmung. Im Rahmen der Einsichtnahme wurden zum Teil vorab die Bedenken und Anregungen vorgebracht, die in den nachfolgend eingesandten schriftlichen Stellungnahmen ausführlicher und umfangreicher aus- und angeführt wurden. Es wurden insgesamt 91 Schreiben mit Bedenken und Anregungen fristgemäß vorgebracht. 37 Schreiben davon enthalten den selben Text.

Um die Vielzahl der eingegangenen Bedenken und Anregungen inhaltlich zu gliedern, wurde eine Zuordnung der Stellungnahmen zu folgenden Punkten vorgenommen werden:

- A. Bedenken und Anregungen, die die Straße für nicht erforderlich, grundsätzlich nicht sinnvoll bzw. nicht notwendig erachten und/ oder andere Maßnahmen zur Verkehrsbewältigung für erforderlich halten
- B. Bedenken und Anregungen zur Lage, Art und Dimensionierung der Straße
- C. Bedenken und Anregungen zu den Folgen, Beeinträchtigungen, Auswirkungen der Straße

- D. Bedenken und Anregungen zur Straßenführung
- E. Bedenken und Anregungen zu einer möglichen Fortführung der Straße, Straßenfortführung durch die Wuhlheide, Straßenfortführung bis zur Glienicker Straße
- F. Verfahrensfragen/ Anregungen

Alle eingegangenen Bedenken und Anregungen wurden in den Abwägungsprozeß einbezogen.
Das Ergebnis der Prüfung der öffentlichen Auslegung sowie die Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB ergeben sich für das Bebauungsplanverfahren folgende geringfügige Änderungen:

1. Veränderung der Straßenverkehrsfläche im Bereich des Ernst-Grube-Stadions

Die bisherigen Festsetzungen sahen für die geplante Stadtstraße im Bereich des Ernst- Grube- Stadions eine zum DBAG- Außenring 41,7 m breite parallel verlaufende Straßenverkehrsfläche vor.
Diese Breite ergab sich aus den vorgehenden Fahrspuren und dem Geh- und Radweg einschließlich der Randstreifen.

Es ist erklärtes Ziel, für den östlich zur geplanten Straße angeordneten Geh- und Radweg einen behindertengerechten Abgang mit Anbindung an die Spree im Bereich der " Öffentlichen Parkanlage " zu ermöglichen.

Um die Möglichkeit einer stufenlosen und damit behindertengerechten Verbindung zwischen dem Geh- und Radweg und der geplanten Grünfläche mit der Zweckbestimmung " Öffentliche Parkanlage " an der Spree zu ermöglichen, wird die Straßenverkehrsfläche zur Sportanlage und zur Grünfläche hin geringfügig erweitert. Damit der geplante Geh- und Radweg funktionsgerecht innerhalb der " Öffentlichen Parkanlage " weitergeführt werden kann, wurde die Grünfläche vom Spreeufer aus nach Süden hin dementsprechend vergrößert. Somit stellt sich eine homogene Wegeverbindung von der geplanten Stadtstraße über die " Öffentliche Parkanlage " bis zum Ernst- Grube- Park dar.

2. Veränderung der Flächen für Sport- und Spielanlagen

Mit diesen Änderungen wird die Fläche der Sportanlagen zwar in den Randbereichen reduziert, eine funktionale Einschränkung der Sportnutzung entsteht jedoch nicht. Die bisher geplanten Spielfelder und der geplante Neubau der Sporthalle können auf der verbleibenden Fläche für Sportanlagen weiterhin genutzt werden. Die Änderung der textlichen Festsetzung Nr. 4, die Höhe der baulichen Anlagen der Sporthalle von 45,00 m auf 49,00 m über NN festzusetzen, wurde erforderlich, um die nach den Bestimmungen vorgegebenen Höhe für Sporthallen einzuhalten und damit einem den Regeln entsprechenden Sportbetrieb zu ermöglichen.

3. Veränderung der Grünflächen mit der Zweckbestimmung " Öffentliche Parkanlage "

Die geringfügige Reduzierung der Grünfläche mit der Zweckbestimmung " Öffentliche Parkanlage " am nördlichen und

südlichen Ufer der Spree ergab sich, weil diese Flächen Bestandteil der Bundeswasserstraße Spree- Oder- Wasserstraße und damit hoheitliche Flächen im Sinne des Bundeswasserstraßengesetzes sind. Da eine Überplanung dieser Flächen nicht zulässig ist, werden die bisher vorgesehenen Festsetzungen zurückgenommen. Diese beiden Teilflächen am nördlichen und südlichen Ufer der Spree bleiben somit unbeplant.

Auf Grund der Änderungen, die die Grundzüge der Planung nicht berühren, ist entsprechend der Vorschriften des § 3 Abs. 3 in Verbindung mit § 13 Abs. 1 BauGB eine eingeschränkte Beteiligung - Betroffenenbeteiligung - erfolgt.

Diese Änderungen fanden zum Bebauungsplan XVI- 10a vom 28.11.1996 im Deckblatt vom 20.Februar.1997 ihren Niederschlag. Die eingeschränkte Beteiligung mit den berührten Trägern öffentlicher Belange, die gleichzeitig die Befugnisse eines Eigentümers für das Land Berlin und dem Bund wahrnehmen, wurde in der Zeit vom 21.Februar bis 7.März.1997 durchgeführt. Bedenken und Anregungen zu diesen Änderungen wurden nicht vorgebracht.

Die angeführten Änderungen wurden in die künftige Festsetzung eingearbeitet.

Bei der Abwägung sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen worden.

Das Ergebnis der Abwägung der eingegangenen Bedenken und Anregungen konnte von den an der Öffentlichen Auslegung beteiligten Bürgern im BA Köpenick Stadtplanungsamt in der Zeit vom 2.Juni bis 13.Juni.1997 eingesehen werden.

Die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirkes Köpenick von Berlin hat den Entwurf zum Bebauungsplan XVI- 10a vom 28.November.1996 mit dem Deckblatt vom 20.Februar.1997 am 14.August.1997 zugestimmt.

Im Festsetzungsverfahren ergab sich aus der Rechtskontrolle das Erfordernis einer Überarbeitung des Bebauungsplans. Auf Grund der Änderungen wird entsprechend der Vorschrift des § 3 Abs. 3 BauGB eine erneute öffentliche Auslegung gemäß Absatz 2 durchgeführt. Die Änderungen fanden im Deckblatt zum Bebauungsplan XVI- 10a vom 5.Januar.1998 ihren Niederschlag.

Der Bebauungsplan XVI- 10a vom 28.November 1996 mit den Deckblättern vom 20.Februar 1997 und 5.Januar 1998 wurde mit Begründung zur erneuten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB in der Zeit vom 6.Januar.bis einschließlich 20.Januar 1998 sowie gemäß § 3 Abs. 3 BauGB in den Zeiten vom 23.Januar bis einschließlich 6.Februar 1998, 13.Februar 1998 bis einschließlich 27.Februar 1998, 2.März 1998 bis einschließlich 16.März 1998 im Stadtplanungsamt, Grünauer Straße 210 - 216 ausgelegt. Ort und Dauer wurde fristgerecht am 19.Dezember.1997, 16.Januar 1998, 6.Februar 1998, 20.Februar 1998 ortsüblich bekanntgemacht. Von der Auslegung wurden die Träger öffentlicher Belange benachrichtigt.

Im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegungen haben sich ca. 140 Personen über die Planungsabsicht informiert.

Die vorgestellte Planung fand nur zum Teil Zustimmung.

Im Rahmen der Einsichtnahme wurden Anregungen vorgebracht, die mit den schriftlichen Stellungnahmen in etwa den gleichen Inhalt

haben.

Es wurden insgesamt 66 Schreiben mit Anregungen fristgemäß vorgebracht.

Darlegungen der Anregungen

Um die Vielzahl der eingegangenen Anregungen inhaltlich zu würdigen, wurde eine Zuordnung der Stellungnahmen (SN) zu folgenden Punkten vorgenommen:

- | | |
|--|--------------|
| A - Ablehnung der Straße | 52 SN |
| <ul style="list-style-type: none"> - Osttangente - Teilstück der TV0 - - Stadtautobahn - Bedenken zum Wegfall der nördlichen Straßenbegrenzungslinie zur Wuhlheide - Breite der Straße Breite der Brücke - 6 Fahrspuren - Anziehung von zusätzlichem Verkehr - das bestehende Verkehrsproblem wird nicht gelöst - Verkehrsprognosen | |
| B - Minimalvariante | 37 SN |
| <ul style="list-style-type: none"> - Notwendigkeit einer Altstadtumfahrung - 4 Fahrspuren werden als ausreichend angesehen - Führung einer Minimalvariante über die BSR mit Anschluß an den Knotenpunkt Oberspreestraße / Ottomar- Geschke- Straße | |
| C - zusätzliche ökologische Belastungen - Umweltbelastungen | 23 SN |
| <ul style="list-style-type: none"> - Lärmbelastungen - Höhe und Lage der Lärmschutzwand - Lärmschutzwand auf der Westseite der Bahn - Forderung eines Gutachtens zum Schutz vor den Emissionsbelastungen - Widerspruch zu den Zielen der Lokalen Agenda | |
| D - bisherige Stellungnahmen haben weiterhin Bestand | 8 SN |
| E - Umfahrung für die Altstadt ist mit der Allendebrücke vorhanden | 8 SN |
| <ul style="list-style-type: none"> - es ist nur eine Verlegung des Verkehrs - besser Dezentralisierung des Verkehrs | |
| F - LKW - Verkehr aus der Altstadt herausnehmen | 1 SN |
| G - Werverlust der Grundstücke | 8 SN |
| <ul style="list-style-type: none"> - Vernichtung der Firma - Arbeitsplätze - Vernichtung des Wohngebietes - Verschlechterung der Lebensqualität | |
| H - ÖPNV - Verbesserung | 6 SN |
| <ul style="list-style-type: none"> - Finanzielle Mittel für die Straße sollten zum Ausbau des ÖPNV genutzt werden | |
| J - Verfahrensfragen | 10 SN |
| <ul style="list-style-type: none"> - 14 - Tage Auslegungszeit wird als nicht ausreichend angesehen | |
| K - Verschleuderung von Steuergeldern | 5 SN |
| <ul style="list-style-type: none"> - Geld für soziale Zwecke verwenden | |
| L - Nutzungskonzepte Erstellen | 8 SN |
| <ul style="list-style-type: none"> - für das Ernst- Grube- Stadion - für die BSR - Widerspruch der Darstellung der BSR Fläche zur Aussage in der BEP | |

Es haben sich desweiteren nachfolgende Bürgerinitiativen geäußert:

1. Bürgerinitiative Stadtring - Verfahrensfehler
 - bisherigen Stellungnahmen haben weiterhin Bestand
 - Ablehnung
 - Baukosten sollten besser für den Ausbau des ÖPNV genutzt werden
2. Bürgerinitiative Wetstangente - Ablehnung
 - Ausgleichsflächen sind nicht vorhanden

Zu den vorgebrachten Anregungen nimmt das BA Köpenick wie folgt Stellung:

Zu A: Ablehnung der Straße

Der Bebauungsplan ist gemäß § 8 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Der Flächennutzungsplan sieht eine Tangentiale Verbindung Ost - TV0 - vor.

Desweiteren ist diese Planung der TV0 im STEP - Verkehr enthalten. Die im B- Plan XVI- 10a dargestellte Straßenverbindung stellt ein Teilstück der TV0 dar.

Die Straßenverbindung hat zum Einen die Aufgabe den überregionalen/ überbezirklichen Nord / Süd - Verkehr aufzunehmen und zum Anderen stellt der Abschnitt Straße An der Wuhlheide bis Oberspreestraße ein Teilstück der TV0 dar. Dieser Abschnitt dient der Altstadtumfahrung und hat die Aufgabe den bezirklichen Verkehr aus der Altstadt herauszunehmen.

Mit diesen Funktionen und den prognostischen Belegungswerten (Grundlage der Prognosebelegung sind die Plottauszüge der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr Abt. XII vom Planungsfall Altstadtumfahrung - 31.10.1997 und 5.12.1997 - Planungsfall Altstadtumfahrung und TV0, die Prognosedaten der verkehrlichen Begründung der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe aus dem Jahr 1994 wurden durch die o.g. Prognosedaten aktualisiert) ergibt sich die im Bebauungsplan dargestellte Trassenbreite.

Zu B. Minimalvariante

Im Rahmen des B- Planverfahrens wurden insgesamt 3 Varianten zur Lage der Straßenführung näher untersucht und durch Gutachten unterlegt.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen wurde eindeutig unter Beachtung aller Aspekte der Variante 1 - Führung der Straße östlich parallel zum Bahn - Außenring - als die Vorzugsvariante benannt.

Eine Minimierung der Trassenbreite kann unter Beachtung der im Punkt A genannten Prognosebelegungszahlen aus verkehrlicher Sicht nicht entsprochen werden.

Im Abschnitt Straße An der Wuhlheide bis Oberspreestraße wird bei den Prognosebelegungen für den Planungsfall Gesamttrassenführung TV0 die Leistungsfähigkeit einer 2 x 2 spurigen Straße um ca. 30 % überschritten, so daß der Querschnitt in diesem Abschnitt auf 2 x 3 Fahrspuren erweitert werden muß.

Außerdem ist in diesem Abschnitt zu berücksichtigen, daß in diesem Bereich eine Verflechtung der Versatzverkehre zwischen An der Wuhlheide und Oberspreestraße mit dem durchgehenden Verkehr erfolgt, was zusätzlich je einen Fahrstreifen je Richtung erfordert.

Zu C. Zusätzliche Ökologische Belastungen

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind Gutachten erstellt worden, die

- zum Einen - den Eingriff der Straße in den Naturraum darstellen - Umweltverträglichkeitsstudie, Landschaftspflegerischer Begleitplan und
- zum Anderen - die Beeinträchtigungen durch den Verkehrslärm darstellen.

Ziel dieser Gutachten ist eine Minderung des Eingriffs der Straßenplanung darzustellen und den Schutz der angrenzenden Bereiche vor dem zu erwartenden Straßenlärm vorzunehmen.

Die Anregungen hinsichtlich der Errichtung einer Lärmschutzwand auf der westlichen Seite der Bahnfläche, um den durch die Bahn verursachten Lärm mit zu dämmen, kann nicht aufgenommen werden.

Die Lärmwerte werden zum Einen durch aktive Lärmschutzmaßnahme (Lärmschutzwände beidseitig der Straße) und zum Anderen über passive Schallschutzmaßnahmen gemindert.

Es bestehen mit der geplanten Straße und mit der Bahn zwei unterschiedliche Lärmquellen, jeder kann für sich separat den Lärmschutz vornehmen.

Schallschutzmaßnahmen können seitens der Deutschen Bahn AG durchgeführt werden, wenn an der Strecke ein baulicher Eingriff erfolgt, der eine „ wesentliche „ Änderung nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV zur Folge hat.

Die Klärung der Ansprüche auf Lärmschutzvorsorge erfolgt dann im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens.

Gemäß der Schalltechnischen Untersuchung haben nachfolgende Grundstücke, die sich westlich der Bahn befinden einen Anspruch auf passiven Schallschutz:

Bernstadter Weg 39, 41, 45, 49, 51, 53, 55, 55, 57

Freystadter Weg 4, 6, 8/10, 14

Dieser passive Schallschutz ist so zu dimensionieren, daß die Schallschutzfenster und -soweit erforderlich- eine Verbesserung der Schalldämmung von Außenwänden und / oder vorhandene Aufenthaltsräume in Dachgeschossen umfassenden Wände so dimensioniert werden müssen, daß zugleich die Immissionen von der Bahn auf die Werte gemindert werden, die mit Anwendung der 24. BImSchV - Verkehrswege - Schallschutzmaßnahmenverordnung - für Schlaf- und Wohnräume zu erreichen sind.

Außerdem sind für Schlafräume und Kinderzimmer schallgedämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen, wenn die Grenzwerte nachts überschritten sind.

Auch dann, wenn die Schalldämmung der vorhandenen Außenbauteile ausreichen sollte und keine neuen Fenster o.ä. eingebaut werden müssen, ist ein Anspruch auf Lüftungseinrichtungen für die genannten Räume gegeben.

Der Vorhabenträger der Straßenbaumaßnahme hat gegenüber dem Eigentümer der Grundstücke diesen Anspruch auszuführen.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft sind in dem Landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellt, es sind auch zugleich die Ausgleichsmaßnahmen dargestellt.

Die Anregungen zur Luftverschmutzung können nicht mitgetragen werden. Im Rahmen von Untersuchungen durch das BA- Umweltamt (Schreiben vom 17.4.1997) wurde dargelegt, daß die zu erwartenden Beeinträchtigungen keinen Hinweis auf Überschreitungen der Schadstoffkonzentration gibt, die ab dem 1.7.1998 in der 23. BImSchV als Grenzwerte gesetzlich festgelegt werden.

Auf Grund der Dammlage der Straße (Dammhöhe ca. 5m im Durchschnitt) und der Abschirmeffekt durch die Lärmschutzwände sind Verringerungen der Schadstoffkonzentrationen möglich,

- durch die Dammlage eine Verringerung um 10 %
- durch die Lärmschutzwände eine Verringerung um 30 %.

Diese Ergebnisse wurden auch durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie VA (Schreiben vom 22.11.1996) bestätigt.

Im Rahmen der Lokalen Agenda 21 hat das Bezirksamt Leitbilder zur zukunftsfähigen Entwicklung des Bezirks Köpenick von Berlin entwickelt, in denen die geplante Stadtstraße zur Altstadtdumfahrung enthalten ist. Dieses stimmt mit den städtebaulichen Zielsetzungen des Bebauungsplanes überein.

Zu D. Die bisherigen Stellungnahmen haben weiterhin Bestand. Die Anregungen, die im Rahmen der Öffentlichen Auslegung in der Zeit vom 2. Dezember bis einschließlich 17. Dezember 1996 im BA- Stadtplanungsamt eingegangen sind, sind in die Abwägung eingeflossen.

Zu E. Umfahrung der Altstadt ist mit der S. Allende Brücke vorhanden

Verkehrsplanerisches Ziel ist es, eine Altstadtdumfahrung und eine Umfahrung der Vorstadtbereiche Dammvorstadt, Kietzer- und Köllnische Vorstadt zu erhalten.

Die in den Anregungen erwähnte Altstadtdumfahrung über die S. Allende Brücke - Straße würde zwar für die Altstadt eine Verkehrsminderung bedeuten, würde jedoch für den Bereich S. Allende - Viertel eine zusätzliche Beeinträchtigung bringen und für die Verkehrsströme in Richtung Köllnische Vorstadt bzw. nach Treptow zusätzliche Umwege schaffen. Diese Umfahrung würde die gesamten Köpenicker Verkehrsprobleme nicht lösen.

Eine Dezentralisierung des überregionalen Verkehrs würde eine Beeinträchtigung von weiteren Wohngebieten bedeuten. Ziel der Verkehrsplanung ist eine Konzentration für den überregionalen Durchgangsverkehr um die damit anfallenden Belastungen so effektiv einzudämmen.

Zu F. LKW - Verkehr aus der Altstadt herausnehmen

Im Rahmen der Verkehrsplanung ist es u.a. erklärtes Ziel, bereits zum gegenwärtigen Zeitraum den LKW - Durchgangsverkehr aus der Altstadt herauszunehmen und eine Umfahrung über das vorhandene Straßennetz anzubieten. Dies wurde auch durch die BVV in mehreren Beschlüssen gefordert. Der LKW- und Schwerlastverkehr verursacht in dem Bereich auf Grund seiner Last erhebliche Schwingungen und Erschütterungen die zu Rissen an den vorhandenen Häusern verursachen.

Der Antrag zur Herausnahme des Schwerlastverkehrs aus der Altstadt Köpenick wurde seitens des BA Abt Bau- und Wohnungswesen mehrmals an den Polizeipräsidenten in Berlin, LPVA, Straßenverkehrsbehörde gestellt, es gibt dazu jedoch keine Zustimmung.

Die ablehnende Stellungnahme wird vom Polizeipräsidenten wie folgt begründet:

„ Die wünschenswerte Herausnahme des Schwerlastverkehrs läßt sich nicht verwirklichen. Eine Umleitung über die Bahnhofstraße / Friedrichshagener Straße / S. Allende Straße würde lediglich zu

erheblichen Umwegen führen und somit zu weiteren Verkehrsbelastungen und zur Erhöhung der hier ebenfalls vorhandenen Verkehrsprobleme führen.,,

Zu G. Wertverluste der Grundstücke

Die Wertminderung von Grundstücken und die Forderung nach Entschädigungs- oder Ausgleichszahlungen werden zum Teil geltend gemacht.

Grundsätzlich wird hierzu auf die gesetzlichen und die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes verwiesen, die die Befugnis, Festsetzungen über die Erstattung von Kosten in einem Bebauungsplanverfahren vorzusehen, verneint.

Es ist allerdings abzuwägen, ob der planerische Eingriff enteignenden Charakter haben würde, und in welcher Form der Eingriff zulässigerweise erfolgen kann, damit negative Folgen vermieden werden. Dabei muß von einer situationsgebundenen Grundstückslage ausgegangen werden, d.h. abhängig von der planerischen Gebietsstruktur und den tatsächlichen Vorbelastungen ist zu entscheiden, ob nach Durchführung aller Schutzmaßnahmen eine unzumutbare Beeinträchtigung der Grundstücksstruktur vorliegt, und das Grundeigentum unzulässig in seiner Nutzungsfähigkeit eingeschränkt wird.

Eine unzumutbare oder unzulässige Einschränkung kann hier nicht gesehen werden, wenn die erforderlichen Schutzmaßnahmen entsprechend Bundesimmissionsschutzgesetz durchgeführt werden.

Die 16. BImSchV legt die Voraussetzungen fest, unter denen eine Entschädigung in Betracht kommt. Aus der 24. BImSchV lassen sich Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsrgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen entnehmen.

Weil schließlich auch der § 42 Abs.3 Satz 1 BImSchG sicherstellt, daß Straßennachbarn, die zur Abwehr unzumutbarer Lärmbeeinträchtigungen Aufwendungen erbringen, ihre Erstattungsfordernngen rechtlich durchsetzen können, wird der Schutz der von Lärm- und Schadstoffen Betroffenen als ausreichend betrachtet.

Zu H. ÖPNV - Verbesserungen

Es bestehen im Bezirk Köpenick Planungen zur Verbesserung des Öffentlichen Personenverkehrs wie folgt:

- Die ÖPNV Planung für den Süd- Ost Raum von Berlin enthält eine tangentielle Straßenbahnverbindung vom Allendeviertel über den S- Bahnhof Spindlersfeld weiter zum S- Bahnhof Adlershof, durch das Entwicklungsgebiet Adlershof / Johannisthal zum Bahnhof Schöneeweide und zum U- Bahnhof Zwickauer Damm.

Im Rahmen dieser Maßnahme ist eine Herausnahme der Straßenbahngleisanlagen aus der Grünstraße und Verlegung in die Muggelheimer Straße vorgesehen.

Neben der Erschließungsfunktion würde die Straßenbahn in der zuvor genannten Führung vor allem Zubringerfunktion zu den R-, S- und U- Bahn übernehmen.

- Umbau des S- Bahnhofes Spindlersfeld als direkte kopfseitige Öffnung zur Oberspreestraße, Einführung eines attraktiven 10- Minuten Fahrzeittaktes.
- Desweiteren ist der Bezirk bemüht, in Abstimmung mit den zuständigen Senatsverwaltungen und der BVG an ständigen Verbesserungen zur Erschließung der Wohngebiete mit dem ÖPNV.

Zu J. Verfahrensfragen

In den Anregungen wurde bemängelt, daß der B- Plan nur zwei Wochen

ausgelegt wurde.

Die erneute öffentliche Auslegung wurde nach § 3 Abs. 3 BauGB durchgeführt. Der § 3 Abs. 3 BauGB sagt aus, daß die Dauer der Auslegung auf zwei Wochen verkürzt werden kann. Es liegt somit kein rechtlicher Verstoß vor.

Zu K. Verschleuderung von Steuergeldern

Die geplante Stadtstraße ist aus verkehrlicher, stadtgestalterischer und ökologischer Sicht die effektivste Lösung zur Bewältigung der Verkehrsströme und zur Entlastung der Altstadt Köpenick vom Durchgangsverkehr.

Aus den o.g. Gründen kann der Anregung der Bürger hinsichtlich einer Verschleuderung von Steuergeldern nicht gefolgt werden.

Zu L. Nutzungskonzepte Erstellen (BSR, Ernst- Grube- Stadion)

Im Rahmen der B- Planbearbeitung gab es auf Grund der durch die Straßenplanung bestehenden Beeinträchtigungen der Grundstücke der BSR und des Ernst- Grube- Stadions Abstimmungen mit den Grundstückseigentümern und -nutzern.

BSR- Berliner Stadtreinigung

- Die verbleibende Fläche ist nach Aussagen der BSR ausreichend zur weiteren Betreibung eines Betriebshofes.
- Im Rahmen der Überarbeitung der BEP Köpenick 1 wird für die Fläche der BSR die Eintragung - Fläche für technische Versorgung mit öffentlichen / gewerblichen Charakter aufgenommen, dieses entspricht den Ausweisungen des Bebauungsplanes.

Ernst- Grube- Stadion

- Auf Grund der Inanspruchnahme von Flächen ist die bisherige Nutzung nicht mehr in ausreichendem Maße gegeben. In Abstimmung mit dem bezirklichen Sportamt und der Senatsverwaltung für Schule, Jugend und Sport soll eine gedeckte Sportanlage - Sporthalle gebaut.
- Um den Belangen von Sport, Freizeit und Erholung gerecht zu werden, sind ein Groß- und Kleinspielfeld sowie die Errichtung einer Sporthalle auf der verbleibenden Fläche für Sportanlagen vorgesehen.

Im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung sind von den Trägern der öffentlichen Belange nachfolgende Anregungen geäußert worden:

1. Sen Schule, Jugend und Sport - Anregungen zur Baufenstergröße der gedeckten Sportanlage

Nach den Vorgaben des bezirklichen Sportamtes ist die dargestellte Größe für die geplante gedeckte Sportanlage ausreichend ausgewiesen.

2. Grüne Liga - Anregungen zum Verfahren
 - Ablehnung der Straße

Die erneute öffentliche Auslegung wurde gemäß § 3 Abs. 3 BauGB geführt, es besteht die Möglichkeit bei einer erneuten öffentlichen Auslegung die Auslegungszeit zu verkürzen.

„ Wird der Entwurf des Bauleitplans nach der Auslegung geändert oder ergänzt, ist er erneut nach Absatz 2 auszulegen; bei der erneuten Auslegung kann bestimmt werden, daß Anregungen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen vorgebracht werden können. Die Dauer der Auslegung kann bis auf zwei Wochen verkürzt werden.“

Die geplante Straße ist Teil der Landesplanung und im FNP als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt, gemäß § 8 Abs. 2 BauGB Ableitung eines Bebauungsplanes aus dem Flächennutzungsplan werden die künftigen Festsetzungen im Bebauungsplan vorgenommen.

3. Fußgängerschutzverein - Ablehnung der Straße
- Widerspruch zum Landschaftsplan XVI- 3 Unteres Wuhletal
 - Verfahrensfragen

Der Landschaftsplan XVI- L- 3- Unteres Wuhletal enthält keine Darstellungen, die den Festsetzungen des Bebauungsplanes XVI- 10a entgegenstehen.

Die Anregungen zur Ablehnung der Straße und zu den Verfahrensfragen sind analog zu dem Träger der Öffentlichen Belange 2 -Grüne Liga- abgewogen worden.

4. Berliner Forsten - Ablehnung zur Darstellung der nördlichen Straßenbegrenzungslinie

Die TV0 ist im FNP als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt. Die zukünftige Ausweisung im Bebauungsplan XVI- 10a steht dieser Darstellung nicht entgegen

5. Grüne Radler Berlin - Ablehnung
- Verfahrensfragen

Die Anregungen zur Ablehnung der Straße und zu den Verfahrensfragen sind analog zu dem Träger der öffentlichen Belange 2 - Grüne Liga - abgewogen worden.

6. Sen BWV XII C 12 - Anregungen zu redaktionellen Änderungen im Rahmen der Begründung

Die Anregungen zu der Begründung wurden aufgenommen und eingearbeitet.

Bei der Auswertung der erneuten öffentlichen Auslegung sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen worden. Dabei mußten die privaten Interessen der Bürger hinter dem allgemeinen Wohl dienenden Belange zurücktreten, um das erarbeitete städtebauliche Konzept mit der angestrebten verkehrlichen Neuordnung verwirklichen zu können. Das Ergebnis der Prüfung der erneuten öffentlichen Auslegung sowie die Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB ergaben sich für das Bebauungsplanverfahren keine Änderungen.

V. Rechtsgrundlagen

- **Baugesetzbuch (BauGB)** in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S.2141, 1998 I S.137)
- **Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB)** vom 11. Dezember 1987 (GVBl. S.2731), zuletzt geändert durch Artikel IV des Gesetzes vom 09. November 1995 (GVBl. S.764)
- **Maßnahmengesetz zum Baugesetzbuch (BauGB-MaßnahmenG)** in der Fassung vom 28. April 1993 (BGBl. I S.622), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 1. November 1996 (BGBl. I S.1626)

- **Baunutzungsverordnung (BauNVO)** in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl.I S.132), geändert durch Anlage 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S.466)
Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (**Planzeichenverordnung 1990-PlanzV 90**) vom 18. Dezember 1990 (BGBl.1991 I S.58)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (**Bundesnaturschutzgesetz- BNatSchG**) vom 12. März 1987 (BGBl.I S.889), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06. August 1993 (BGBl.I S.1458)
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (**Berliner Naturschutzgesetz- NatSchGBln**) in der Fassung vom 30. Januar 1979 (GVBl.S.183), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19. Juli 1994 (GVBl. S.248)

Aufgestellt: Berlin, den . März 1998
Bezirksamt Köpenick von Berlin
Abt. Bau- und Wohnungswesen

Dr. Gehrman
Bezirksstadtrat

Bock
Leiter des Stadtplanungs-
amtes

V1: M.d.B.u.M. Stapl AL
Stapl Jur
Stapl 2

V2: z.d.A. B- Plan Akte XVI- 10a, Stapl 11

D:\Stapl11\Bebauungsplan XVI- 10a\B- Plan XVI- 10a Festsetzungsbegründung\Festsetzungsbegründung.doc