

**Bebauungsplan
XVI-18**

**für das Gelände zwischen Bahnhofstraße, Elcknerplatz,
Borgmannstraße, Parrisiusstraße
im Bezirk Treptow i Köpenick, Ortsteil Köpenick**

BEGRÜNDUNG
gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

Dezember 2010

INHALTSVERZEICHNIS

I. Planungsgegenstand	5
1. Veranlassung und Erforderlichkeit	5
2. Plangebiet.....	5
2.1 Geltungsbereich.....	5
2.2 Stadträumliche Einordnung.....	6
2.3 Entwicklung.....	6
2.4 Bebauungs- und Nutzungsstruktur	6
2.5 Erschließung.....	7
2.6 Eigentumsverhältnisse.....	8
2.7 Altlasten	8
3. Planerische Ausgangssituation.....	8
3.1 Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007; GVBl. S. 692)	9
3.2 Landesentwicklungsplan Berlin - Brandenburg (LEP B-B), Verordnung vom 31. März 2008 (GVBl. S.182).....	9
3.3 Flächennutzungsplan (FNP)	9
3.4 Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren / Einzelhandel.....	9
3.5 Zentren- und Einzelhandelskonzept Bezirk Treptow- Köpenick.....	10
3.6 Räumliche Bereichsentwicklungsplanung (BEP)	11
3.7 Landschaftsprogramm (LaPro)	11
3.8 Bestehende Bebauungspläne	12
3.9 Übergeordnete Verkehrsplanungen	12
3.10 Denkmalschutz	12
II. Planinhalt	14
1. Entwicklung der Planungsüberlegungen.....	14
2. Intention des Plans	15
3. Städtebauliches Konzept	16
4. Wesentlicher Planinhalt	17
5. Umweltbericht	18
5.1 Einleitung	18
5.1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes.....	18
5.1.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bauleitplan.....	19

5.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen.....	23
5.2.1	Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit und Schutzgut Luft.....	25
5.2.2	Schutzgut Klima.....	36
5.2.3	Schutzgut Boden / Altlasten.....	37
5.2.4	Schutzgut Wasser	38
5.2.5	Schutzgut Biotop / Arten.....	39
5.2.6	Schutzgut Landschaftsbild.....	42
5.2.7	Schutzgut Kultur- und Sonstige Sachgüter	43
5.3	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	43
5.4	Prognose bei Nichtdurchführung der Planung	43
5.5	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen	44
5.5.1	Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen.....	44
5.5.2	Beeinträchtigung von Natur und Landschaft.....	45
5.6	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	47
5.7	Zusätzliche Angaben	48
5.7.1	Technische Verfahren der Umweltprüfung	48
5.7.2	Kenntnislücken bei der Umweltprüfung	49
5.7.3	Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring).....	49
5.7.4	Allgemein verständliche Zusammenfassung	49
6.	Begründung und Abwägung der einzelnen Festsetzungen.....	51
6.1	Begründung der Planfestsetzungen.....	51
6.1.1	Allgemeines Wohngebiet.....	51
6.1.1.1	Art der Nutzung	51
6.1.1.2	Maß der Nutzung und überbaubare Grundstücksfläche.....	52
6.1.2	Mischgebiet	54
6.1.2.1	Art der Nutzung	54
6.1.2.2	Maß der Nutzung und überbaubare Grundstücksfläche.....	55
6.1.3	Kerngebiet	57
6.1.3.1	Art der Nutzung	57
6.1.3.2	Maß der Nutzung und überbaubare Grundstücksfläche.....	60
6.1.4	Straßenverkehrsflächen, Erschließung.....	63
6.1.5	Stellplätze, Zu- und Ausfahrtsbereiche.....	63
6.1.6	Belange von Naturschutz und Landschaft	64
6.1.6.1	Begründung auf den Baugrundstücken	64

I. Planungsgegenstand

1. Veranlassung und Erforderlichkeit

Durch den Bebauungsplan soll die planungsrechtliche Grundlage für eine deutliche städtebauliche Aufwertung des bezirklichen Zentrums entlang der Bahnhofstraße geschaffen werden.

Die städtebauliche Aufwertung soll durch eine Neubebauung des nördlichen Teilbereichs des Plangebiets erreicht werden. Für diesen Teilbereich liegen konkrete Entwicklungsabsichten vor. Ein Projektentwickler hat sich den Zugriff auf die Flurstücke 141, 296, 298-300, 302, 304, 312 und 313 durch einen Kaufvertrag gesichert und plant hier die Errichtung eines Geschäftshauses Elcknerplatz 2/8 Bahnhofstraße 23, 25 und Borgmannstraße 12. Somit scheint die planerische Zielsetzung, zum einen den durch die Bahnhofstraße, den Elcknerplatz, die Borgmannstraße sowie die Parrisiusstraße definierten Baublock im Sinne einer Stadtreparatur zu vervollständigen und zum anderen das Stadtteilzentrum Köpenick im Sinne einer polyzentralen Zentrenstruktur weiter zu entwickeln und in seiner Funktion zu stärken, greifbar. Der Bebauungsplan soll jedoch nicht nur die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das konkret geplante Vorhaben schaffen, sondern eine nachhaltige, geordnete städtebauliche Entwicklung auch dann ermöglichen und gewährleisten, wenn das aktuell geplante Vorhaben geändert oder als Nutzung aufgegeben werden muss.

Zudem sollen im südlichen Teilbereich des Plangebiets (Flurstücke 147 -150) die bestehenden Nutzungen planungsrechtlich gesichert und die potentiellen Entwicklungsmöglichkeiten eindeutig und abschließend definiert werden. Für den südlichen Teilbereich bemisst sich die Zulässigkeit von Vorhaben derzeit i. ebenso wie für den nördlichen Teilbereich i. nach den Regelungen des § 34 BauGB. Ohne Einbeziehung dieser Teilflächen würden sich nach Realisierung des geplanten Geschäftshauses Entwicklungsimpulse und Möglichkeiten der baulichen Nutzung ergeben, die nicht den städtebaulichen Zielsetzungen für diesen Bereich entsprechen. Beispielsweise wäre eine Verdrängung der hier vorhandenen und als erhaltenswert eingestuften Wohnnutzung (siehe unten) durch zusätzlichen Einzelhandel zu befürchten. Ferner wäre im südlichen Bereich des Baublocks angesichts des im nördlichen Bereich geplanten Baukörpers auf Grundlage des § 34 BauGB eine sehr viel höhere bauliche Dichte zulässig, als städtebaulich an dieser Stelle wünschenswert ist. Städtebauliche Zielsetzung ist jedoch gerade der Erhalt der hier prägenden Bebauungsstruktur einer Blockrandbebauung. Um Fehlentwicklungen vorzubeugen wird dieser Bereich in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogen und damit gleichzeitig eine umfassende planerische Konfliktbewältigung gewährleistet.

2. Plangebiet

2.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans XVI-18 (Plangebiet) liegt im Norden des Ortsteils Köpenick. Er umfasst etwa 2,3 ha.

Das Plangebiet umfasst den Bereich zwischen Bahnhofstraße, Elcknerplatz, Borgmann- und Parrisiusstraße einschließlich der Straßenverkehrsflächen jeweils bis zur Straßenmitte.

2.2 Stadträumliche Einordnung

Das Plangebiet befindet sich im Südosten von Berlin, im Ortsteil Köpenick in unmittelbarer Nähe des S-Bahnhofs Köpenick. Es liegt verkehrsgünstig an der örtlichen Hauptverkehrsstraße Bahnhofstraße und wird von Straßenbahn, Bus und S-Bahn und in Zukunft auch von der Regionalbahn gut erschlossen. Allerdings bewirkt die Bahntrasse auch eine ausgeprägt räumliche Zäsur im Siedlungsgefüge.

Die Bahnhofstraße in Köpenick ist das Hauptzentrum des Bezirks Treptow-Köpenick und mit seinen umfassenden Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten und damit eines der Hauptzentren im Ostteil der Stadt. Das historische Zentrum des Bezirkes, die Altstadt Köpenick, befindet sich etwa 2 km südlich des Plangebiets, unmittelbar südlich des Mündungsbereichs der Dahme in die Spree. Hier befinden sich auch das historische Rathaus sowie die Schlossanlage.

Aufgrund der Randlage Köpenicks im Siedlungsgefüge der Metropole ist nur der Nahbereich des Plangebiets durch eine urbane Bebauungsstruktur geprägt. Im weiteren Umfeld dominiert eine aufgelockerte Bebauung. Darüber hinaus wird der Stadtteil Köpenick durch großräumige Grünachsen eingerahmt und liegt damit an der Schnittstelle, wo die Zerfaserung des kompakten und verdichteten Siedlungsgefüges der Metropole Berlin zu im Landschaftsraum eingebetteten Siedlungseinseln beginnt. Im Osten des Plangebiets befindet sich mit dem Müggelsee ein beliebtes Naherholungsgebiet.

2.3 Entwicklung

Köpenick bildete im Südosten Berlins mit dem Spreeübergang, der Altstadt Köpenick und der Schlossinsel bereits seit dem frühen Mittelalter einen bedeutenden Siedlungsschwerpunkt. Die Errichtung des Bahnhofs 1842 vor der Stadt als Folge der tangential nördlich der Altstadt geführten Bahnverbindung zwischen Berlin und Frankfurt/Oder bewirkte am Ende des 19. Jahrhunderts umfangreiche Siedlungstätigkeiten. Es entstanden zahlreiche Vorstadtkolonien, unter anderem die so genannte Dammvorstadt. Die Hauptstraße der Dammvorstadt, die nach dem heutigen S-Bahnhof Köpenick benannte Bahnhofstraße, wurde als Verbindungsstraße zwischen der Altstadt Köpenick und dem Bahnhof angelegt. Ab 1902 existierten bereits separate Gleise für den Vorortverkehr, womit die spätere S-Bahn-Strecke Gestalt anzunehmen begann. Während der Industrialisierung entwickelte sich Köpenick zu einem bedeutenden Gewerbestandort Berlins. Der von der Bahnhofstraße östlich abgehende Elcknerplatz wurde 1870 als Bahnhofsvorplatz angelegt und diente als Zufahrt zu den Güterfertigungsanlagen der Märkisch-Niederschlesischen Eisenbahn. In Folge der Industrialisierung wurde Ende des 19. Jahrhunderts mit der Parzellierung und Bebauung der Fläche südlich des Bahnhofs und somit auch des Plangebiets begonnen. Der in Berlin einsetzende Bauboom im Wohnungsbau nach 1924 schlug sich auch in der Dammvorstadt nieder: ganze Areale neuer Wohnsiedlungen prägten das Erscheinungsbild. Westlich und östlich der Bahnhofstraße entstanden zahlreiche Wohngebäude. In den fünfziger Jahren setzte neben dem bestandsorientierten Wiederaufbau kriegszerstörter Gebäude der aufgelockerte Siedlungsbau ein. Bis heute prägend sind die in den zwanziger Jahren entstandenen Wohngebäude des Beamten-Wohnungs-Vereins zu Köpenick eG im südlichen Bereich des Plangebiets sowie östlich angrenzend. Weiterhin wirkt sich das in den neunziger Jahren erbaute Einkaufszentrum Forum Köpenick westlich des Plangebiets in seiner Dimension bedeutend auf das Stadtbild aus.

2.4 Bauungs- und Nutzungsstruktur

Im südlichen Bereich des Plangebiets ist eine typische viergeschossige Blockrandbebauung mit begrüntem Innenhof vorhanden. In diesem Teilbereich des Plangebiets dominiert eine Wohnnutzung. Die Gebäude Bahnhofstraße 19 und 20 beherbergen im Erdgeschoss zudem Ladenlokale.

Der nördliche Teilbereich des Plangebiets, der neu bebaut werden soll, wird entlang der Bahnhofstraße maßgeblich durch die eingeschossige Bebauung der alten Kaufhalle auf dem Grundstück Bahnhofstraße 23 und den angelagerten provisorischen Nutzungen geprägt, die die Bedeutung des Standorts für die künftige Entwicklung der Bahnhofstraße nicht erkennen lassen. Am Nordrand des Plangebiets sind mit insgesamt vier gründerzeitlichen Gebäuden nur noch Fragmente des ursprünglichen Blockrands vorhanden. In dem Eckgebäude Bahnhofstraße 25/Elcknerplatz 2 befinden sich im Erdgeschoss eine Bankfiliale und ein Friseurgeschäft. Am Elcknerplatz schließen an das Eckgebäude drei weitere Gebäude mit drei- bzw. vier Geschossen an, die neben einer Wohnnutzung in den Obergeschossen Ladenlokale beherbergen. Ansonsten wird der nördliche Teilbereich des Plangebiets durch seine Nutzung als Stellplatzanlage geprägt. Diese seit mehreren Jahren andauernde unbefriedigende Situation belastet das Image der Einkaufsstraße negativ. Die Zufahrt zu dieser Stellplatzanlage erfolgte über die Borgmannstraße. Das Stellplatzangebot wurde bewirtschaftet. Zum Zweck der Bewirtschaftung befand sich im Zufahrtsbereich ein Wohnwagen.

Das Umfeld des Plangebiets ist nördlich durch den S-Bahnhof Köpenick sowie westlich durch das Einkaufszentrum Forum Köpenick maßgeblich geprägt. Südlich und östlich des Plangebiets befindet sich überwiegend Wohnbebauung, die seit Anfang des 20. Jahrhunderts erbaut und bis heute durch Lückenschließungen im Blockrand ergänzt wurden.

2.5 Erschließung

Die Bahnhofstraße, die zum übergeordneten Straßennetz von Berlin gehört (heute ist sie eine übergeordnete Straßenverbindung i. Stufe II und wird zukünftig, nach Vorhandensein der Ost-West-Trasse, eine örtliche Straßenverbindung i. Stufe III sein), bindet das Quartier über die weiterführenden Straßen Mahlsdorfer Straße/ Hultschiner Damm nach Norden direkt an die Bundesstraße 1 bzw. 5 an. Von dort besteht ein Anschluss an die Bundesautobahn A 10 (Berliner Ring). In südliche Richtung kann nach etwa 15-minütiger Fahrzeit über die Tangentiale Verbindung Ost/ Spindlersfelder Straße die Bundesautobahn A 113 erreicht werden. Hinsichtlich der Erschließung weist das Plangebiet folglich eine zentrale Lage innerhalb des Stadtteils auf. Im Hinblick auf die überörtliche Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist die Zentralität des Standorts jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt eingeschränkt. Sie wird aber perspektivisch verbessert werden, da westlich und nördlich des Plangebiets und der S-Bahntrasse die Ost-West-Trasse/Altstadt-Umfahrung geplant ist. Das Planfeststellungsverfahren befindet sich im Verfahrensstand der Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses durch Sen Stadt Abt. VII/ Planfeststellungsbehörde. Eine bauliche Realisierung wird ab 2015 avisiert. Mit dieser übergeordneten Straßenverbindung wird eine Entlastung der Bahnhofstraße vom übergeordneten Durchgangsverkehr und eine Anbindung an die Tangentiale Verbindung Ost (TVO) über die Straße An der Wuhlheide erfolgen.

Aufgrund der bestehenden Verkehrsverhältnisse bzw. der Verkehrsbelastung durch den MIV und den ÖPNV sind für die die Bahnhofstraße befahrenden Kraftfahrzeuge nicht alle Fahrbeziehungen uneingeschränkt möglich. So ist von Süden kommend ein Einbiegen in die Zufahrt zu den Parkebenen des benachbarten Einkaufszentrums „Forum Köpenick“ über die Straße Am Bahndamm ausgeschlossen. Für die von Norden kommenden Fahrzeuge ist ein Linksabbiegen in den Elcknerplatz nicht gestattet.

Die Straße Elcknerplatz ist im Kreuzungsbereich mit der Bahnhofstraße platzartig aufgeweitet. Diese Straße übernimmt die Funktion der Bahnhofserschließung, während die Borgmannstraße und die Parrisiusstraße zwar als Anliegerstraßen klassifiziert werden können, jedoch aufgrund der Abbiegeverbote auf der Bahnhofstraße auch durch Fremdverkehr/Durchgangsverkehr wesentlich belastet sind.

Gesonderte Fuß- und Radwegeverbindungen abseits der Straßenzüge sind innerhalb des Plangebiets nicht vorhanden. Wegeverbindungen für Fußgänger sind auf die fahrbahnbegleitenden Gehwege beschränkt. Eine Durchquerbarkeit des Baublocks besteht nicht.

Die Bahnhofstraße übernimmt als Hauptachse der Dammvorstadt neben dem MIV auch die Verkehrsfunktion der ÖPNV-Trasse (gemeinsame Führung Bus und Straßenbahn). Generell ist der Standort des Bauvorhabens in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Berlin-Köpenick mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Durch die S-Bahn ist eine gute Anbindung sowohl in Richtung Innenstadt als auch zum Umland gegeben. Mehrere Bus- und Tramlinien befahren die Bahnhofstraße und haben Haltestellen in unmittelbarer Nähe des geplanten Gebäudes. Die schon gegenwärtig sehr gute Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird mit dem Bau des geplanten Regionalbahnhofs und der geplanten Haltestellenverlagerung/Doppelhaltestelle für beide Verkehrsrichtungen mit gemeinsamem Halt von Bus und Straßenbahn unmittelbar vor das Bauvorhaben noch erheblich verbessert, es entstehen hier optimale Umsteigebeziehungen.

Ver- und Entsorgungsleitungen für Wasser, Abwasser, Strom und Gas sind vorhanden, wobei jedoch Restriktionen bei der Regenwassereinleitung bestehen.

2.6 Eigentumsverhältnisse

Bis auf die Straßenverkehrsflächen befinden sich alle Grundstücke im Privatbesitz. Den Zugriff auf die Flurstücke 141, 296, 298, 299, 300, 302, 304, 312 und 313 hat sich ein Investor vertraglich gesichert. Das Flurstück 150 gehört einer Baugenossenschaft. Die übrigen Flurstücke sind im Streubesitz privater Eigentümer. Das Flurstück 299 soll dem Land Berlin übertragen werden. Eine entsprechende Vereinbarung wurde in einem städtebaulichen Vertrag getroffen.

2.7 Altlasten

Erkenntnisse zu Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen im Plangebiet liegen nicht vor. Oberflächliche Bodenverunreinigungen, die im Bereich der Lagerflächen vorhanden sein könnten, sind mit dem Bodenaushub für die geplante Bebauung zu beseitigen.

Im Bereich des nördlich verlaufenden Bahndamms wurde demgegenüber entsprechend einer Stellungnahme des Umweltamtes des Bezirks Treptow-Köpenick vom 27.03.2009 eine Schadstoffbelastung im Grundwasser durch LCKW nachgewiesen. Dieser im Bereich der Mahlsdorfer Straße eingetragene Grundwasserschaden konnte bislang noch nicht auskartiert werden. Der genannte Schaden darf durch die Baumaßnahme im Plangebiet nicht verschleppt werden.

Wegen einer möglichen baubedingten Verschleppung belasteten Grundwassers durch Grundwasserhaltungen wird in einem städtebaulichen Vertrag geregelt, dass alle Bauteile der Untergeschosse, deren Unterkante Rohsohle unter + 33,5m NHN liegt, im Schutz einer wasserundurchlässigen Baugrubenumschließung, ggf. bei Erforderlichkeit auch mit Abdichtung nach unten, herzustellen und eine Grundwasserhaltung bei Errichtung von Untergeschossen nicht zulässig ist. Derzeit ist ohnehin lediglich eine kleinflächige Teilunterkellerung zur Unterbringung der Hausanschlüsse vorgesehen.

3. Planerische Ausgangssituation

Die Bebauungspläne sind den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen (§ 1 Abs. 4 BauGB). Die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind bei der Planung zu berücksichtigen.

3.1 Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007; GVBl. S. 692)

Gemäß § 1 LEPro 2007 soll die Hauptstadtregion im Sinne des Nachhaltigkeitsprinzips im Ausgleich wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Ziele räumlich polyzentral entwickelt werden. Vorhandene Stärken sollen vorrangig genutzt und ausgebaut werden. Unter der Zielsetzung des Vorrangs der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung kommt der Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes und der Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen erhöhte Bedeutung zu.

Entsprechend dem Grundsatz aus § 5 Abs. 1 LEPro 2007 soll daher die Siedlungsentwicklung auf raumordnerisch festgelegte Siedlungsbereiche ausgerichtet werden.

3.2 Landesentwicklungsplan Berlin - Brandenburg (LEP B-B), Verordnung vom 31. März 2008 (GVBl. S.182)

Die Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg vom 31. März 2009 ist am 15. Mai 2009 in Kraft getreten (GVBl. S. 182) und hat die bisher geltenden Regelungen aus dem Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LEP eV) und § 16 Abs. 6 des Landesentwicklungsprogramms (LEPro) von 2003 abgelöst.

Die Steuerung der Siedlungsentwicklung ist unter Pkt. 4 des LEP B-B dargestellt. Die Siedlungsentwicklung gemäß Grundsatz Pkt. 4.1 soll vorrangig unter Nutzung bisher nicht ausgeschöpfter Entwicklungspotentiale innerhalb vorhandener Siedlungsgebiete sowie unter Inanspruchnahme vorhandener Infrastruktur erfolgen. Der Vorhabensstandort befindet sich innerhalb des Gestaltraums Siedlung, in dem gemäß Ziel 4.5 Abs. 1 des LEP B-B eine Entwicklung von Siedlungsflächen, in denen auch Wohnsiedlungsflächen möglich sein sollen, sowie eine gewerbliche Entwicklung nicht ausgeschlossen wird.

Die Steuerung von großflächigem Einzelhandel ist eine wesentliche Aufgabe der Raumordnung. Gemäß dem Ziel 4.7 Absatz 1-3 sind großflächige Einzelhandelseinrichtungen nur in zentralen Orten zulässig (Konzentrationsgebote) und dürfen nach Art, Lage und Umfang die Entwicklung und Funktion benachbarter zentraler Orte sowie die verbrauchernahe Versorgung nicht beeinträchtigen (Beeinträchtigungsverbot). Neuansiedlungen oder Erweiterungen müssen der Versorgungsfunktion des jeweiligen zentralen Ortes und seinem Versorgungsbereich entsprechen (Kongruenzgebot).

3.3 Flächennutzungsplan (FNP)

Im Flächennutzungsplan Berlin (FNP Berlin) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (ABl. S. 2666), ist der Geltungsbereich des Plans überwiegend als gemischte Baufläche M 1 mit Einzelhandelskonzentration sowie als **Wohnbaufläche W2** und gemischte Baufläche M 2 im nordöstlichen Bereich des Plangebiets dargestellt. Für die Entwicklung des Hauptzentrums Bahnhofsstraße wird hier von einer Konzentration bzw. einem Zuwachs von Einzelhandelsfläche ausgegangen. Das im Bebauungsplan festgesetzte Kerngebiet, das festgesetzte Allgemeine Wohngebiet sowie das ausgewiesene Mischgebiet sind folglich aus dem FNP entwickelt. Gegenüber den Vorgaben des FNP kommt es lediglich innerhalb des Plangebiets zu einer etwas abweichenden Nutzungsverteilung, wodurch die grundsätzliche Zielsetzung des FNP jedoch nicht in Frage gestellt wird.

3.4 Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren / Einzelhandel

Im Stadtentwicklungsplan Zentren und Einzelhandel, Teil 1, Ziele und Leitlinien zur Entwicklung des Einzelhandels i Auswirkungen auf die Berliner Zentrenstruktur, der am 9. März 1999 vom Senat von Berlin beschlossen wurde (Senatsbeschluss Nr. 2043/99) wurden auf der Grundlage der stadtentwicklungspolitischen Ziele und der allgemeinen Leitlinien zur Flächenentwicklung des Einzelhandels spezifische Leitlinien zur Flächenentwicklung des Einzelhandels in den Teilräumen Berlins abgeleitet. Der StEP Zentren und Einzelhandel ist für die Planung von großflächigen Einzelhan-

delseinrichtungen zu berücksichtigen und stellt die Bahnhofstraße als Hauptzentrum sowie als zentrentragenden Stadtraum mit höchster Urbanität dar. Ziel ist die vorrangige Ansiedlung von Einzelhandel in den bestehenden Zentren, um der unterdurchschnittlichen Verkaufsflächenausstattung des Bezirkes vor allem im mittel- und langfristigen Bedarf auch nach Umsetzung des benachbarten Einkaufszentrums Forum Köpenick zu begegnen.

Mit dem Stadtentwicklungsplan Zentren 2020, Standorte für Einzelhandel und Freizeit (Senats-Beschluss vom 22.03.2005) wurden die strategischen stadtentwicklungspolitischen Leitlinien für die Einzelhandels- und Zentrenentwicklung aktualisiert. Im Vordergrund steht dabei die Qualifizierung der vorhandenen Zentren und Einkaufsstrassen. Der StEP Zentren 2020 schreibt das im StEP Zentren und Einzelhandel beschriebene Zentrenkonzept fort. Der Bereich Bahnhofstraße wird als Hauptzentrum und im Zusammenhang mit dem Ortsteilzentrum Alt Köpenick als bipolares Zentrum innerhalb der Zentrenhierarchie definiert.

Im StEP Zentren 2020 ist eine Orientierungsgröße für die Entwicklung der Einzelhandelsfläche im Hauptzentrum Bahnhofstraße von 45.000 - 50.000 m² genannt. Ausgehend von einer Einzelhandelsfläche im Bestand von ca. 29.000 m² (2003) wäre damit ein Zuwachs von insgesamt max. 20.000 m² Verkaufsfläche verbunden. Als ausgewählte Maßnahmen zur Zentrenstärkung und Entwicklung sind neben dem Ausbau des Freizeit und Gastronomieangebotes in der Bahnhofstraße vor allem die Erweiterung und Aufwertung des Einzelhandelsangebotes außerhalb des Forums Köpenick vorgesehen.

Die im StEP Zentren 2020 genannten Zielkorridore der künftigen Verkaufsflächenentwicklung in den einzelnen Zentren sind ausdrücklich als Orientierungswerte und nicht als einzuhaltende Obergrenze zu verstehen.

3.5 Zentren- und Einzelhandelskonzept Bezirk Treptow- Köpenick

Die dynamische Entwicklung im Einzelhandel und die Veränderung der relevanten Rahmenbedingungen bedingen eine regelmäßige Überprüfung und Fortschreibung der Inhalte und Ziele bereits vorliegender bezirklicher Konzepte. Daher erfolgte eine Fortschreibung des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepts aus dem Jahr 2004 unter Einbeziehung der Untersuchungen zur Nahversorgung (2005-2007).

Die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Treptow-Köpenick von Berlin hat das bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 am 16.07.2009 auf der Grundlage des Bezirksamtsbeschlusses vom 19.05.2009 (BA-Vorlage 336/09) als fachlichen Teilplan der Bereichsentwicklungsplanung beschlossen (Drs.-Nr. VI/1126).

Das Konzept basiert auf einer aktuellen gutachterlichen Bestandsanalyse und Bewertung. Im Ergebnis werden u.a. die Entwicklungsmöglichkeiten und verträgliche Verkaufsflächenzuwächse, die Hierarchie der einzelnen Zentrenbereiche im Gesamtgefüge und die räumliche Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche (Zentren) und Fachmarktstandorte dargestellt. Im Hinblick auf die Sicherung der Grundversorgung der Bevölkerung erfolgt auch insbesondere eine Auseinandersetzung mit der Nahversorgungssituation.

Leitbild ist die vorrangige Stärkung und Erweiterung vorhandener Zentren sowie eine maßvolle Arrondierung im Umfeld zum Abbau struktureller Schwächen auf vorhandenen Brachen.

Zielsetzung ist dabei die Konzentration der Ansiedlung gerade großflächiger Einzelhandelseinrichtungen in bestehenden Zentren, um diese zu stärken bzw. zu qualifizieren. Der Anspruch des Konzepts 2004 in Bezug auf die vorrangige Entwicklung und Stabilisierung des Hauptzentrums Bahnhofstraße wurde bekräftigt. Der Einzel-

handel in der Bahnhofstraße soll entsprechend ausgebaut werden. Dieser Flächenzuwachs soll in unmittelbarem räumlichen Umfeld zum Forum Köpenick vorrangig mit zentrenrelevanten Angeboten erfolgen.

Der Entwicklungsrahmen, den der StEP Zentren 2020 für das Hauptzentrum Bahnhofstraße eröffnet, ermöglicht einen Zuwachs von insgesamt max. 20.000 m² Verkaufsfläche. Im aktuellen Zentrenkonzept wird unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Kaufkraftentwicklung im Einzugsbereich und des gesamtbezirklichen Entwicklungsrahmens lediglich auf einen Entwicklungskorridor für das Hauptzentrum Bahnhofstraße von insgesamt 12.000 i 15.000 m² zusätzliche Verkaufsfläche für zentrenrelevante Angebote orientiert. Darüber hinaus gehend sind Fachmarktangebote mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten denkbar, soweit diese sich städtebaulich und verkehrlich verträglich einordnen lassen.

3.6 Räumliche Bereichsentwicklungsplanung (BEP)

Die Bereichsentwicklungsplanung für den Mittelbereich Köpenick 1 wurde vom Bezirksamt noch nicht beschlossen. Vom 28.05.1997 bis 31.07.1997 wurden die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand vom 26.10.1998 bis 20.11.1998 statt (ABl. S. 4069, BA-Beschluss 261/98).

Die BEP KÖP 1 formuliert folgende Ziele für den Geltungsbereich des Bebauungsplans:

- Entwicklung eines Kerngebietes im nördlichen Bereich am Elcknerplatz und entlang der Bahnhofstraße
- Darstellung **von Wohnbauflächen W2 (GFZ bis 1,5)** im süd-östlichen Blockbereich entlang der Parrisius- und Borgmannstraße

3.7 Landschaftsprogramm (LaPro)

Das Landschaftsprogramm des Landes Berlin i. d. F. d. B. vom 19.07.1994 (ABl. S. 2331), zuletzt geändert am 27.06.2006 (ABl. S. 2350), stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans insbesondere folgende Forderungen auf:

- Erhöhung der naturhaushaltswirksamen Flächen (Dach-, Hof-, Wandbegrünung, Entsiegelung)
- Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes,
- Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna, Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung,
- Entwicklung des gebietstypischen Baumbestands, Erhalt und Entwicklung wertvoller Biotope,
- Beseitigung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen,
- Erhalt und Entwicklung charakteristischer Stadtbildbereiche und markanter Grünstrukturen,
- Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten und der Aufenthaltsqualität vorhandener Freiräume.

Diesen Forderungen kann durch die Festsetzung von Fassaden- und Dachbegrünungen sowie die mit der Planung erreichbare deutliche Aufwertung des Ortsbildes entsprochen werden. Um die mit der Planung angestrebte Zielsetzung erreichen zu können, ist es jedoch unvermeidlich, dass der im Plangebiet vorhandene Gehölzbestand beseitigt wird. Die Entwicklung markanter Grünstrukturen ist folglich nicht möglich. Diese Zielsetzung hat jedoch ebenso wie die Vorgabe, einen gebietstypischen Baumbestand zu entwickeln, zwar eine Relevanz für den grobkörnig im LaPro erfassten Planungsraum, steht jedoch für das Plangebiet mit seiner zentralen Lage und seiner Funktion als Stadtteilzentrum nicht im Vordergrund. Der geforderten Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten und der Aufenthaltsqualität vorhandener Freiräume kann jedoch wiederum durch die Vergrößerung der Bewegungsflächen für Fußgänger am Elcknerplatz durch Erweiterung des Straßenraums Rechnung getragen werden. Insgesamt werden demnach die Vorgaben des LaPro weitgehend berücksichtigt.

3.8 Bestehende Bebauungspläne

Im Geltungsbereich sind bisher keine Bebauungspläne aufgestellt worden bzw. keine weiteren Beschlüsse zur Aufstellung von Bebauungsplänen gefasst worden. Für den südwestlich angrenzenden Bereich des Plangebiets (Bahnhofstraße 39, 40) wurde am 29.07.2008 ein Aufstellungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-44 VE mit einer Kerngebietsausweisung gefasst.

3.9 Übergeordnete Verkehrsplanungen

Im Zusammenhang mit den erheblichen Verkehrsbelastungen in der Dammvorstadt besteht die Planung der übergeordneten Hauptverkehrsstraße II. Ordnung/Ost-West-Trasse (OWT). Zeitnah ist die Planung bzw. Realisierung für den ersten Abschnitt zwischen der Straße An der Wuhlheide und der Mahlsdorfer Straße vorgesehen. Das Planfeststellungsverfahren befindet sich in der Phase der Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses. Die bauliche Umsetzung soll bis 2015 erfolgen. Mit dem ersten Abschnitt erfolgt eine wesentliche Entlastung der Dammvorstadt/Bahnhofstraße und es eröffnet sich die Möglichkeit der Neugestaltung der Straßenräume mit Bevorrechtigung des ÖPNV.

Im Anfangsbereich der Bahnhofstraße gegenüber dem Einkaufszentrum Forum Köpenick und dem hier vorliegenden Planverfahren wird mit der OWT eine neue ÖPNV-Haltestelle (gemeinsame Führung Bus und Straßenbahn) und die Integration eines Haltestellenkaps geplant; die bauliche Umsetzung erfolgt in Verbindung mit der OWT.

Neben dem vorhandenen S-Bahnhof wird durch die Deutsche Bahn Netz AG ein Regionalbahnhof mit Zugängen von beiden Seiten der Bahnhofstraße geplant. Gleichzeitig wird der S-Bahnhof verlängert, so dass von beiden Bahnhofsbereichen eine Verlängerung der Bahnsteige über die Bahnhofstraße erfolgt und sich somit für die ankommenden Fahrgäste effektivere Umsteigebeziehungen zu der angrenzenden neuen ÖPNV-Haltestelle ergeben. Derzeit läuft das Planfeststellungsverfahren für den Bereich Köpenick der Bahnstrecke Berlin i Frankfurt/Oder. Der voraussichtliche Baubeginn ist derzeit für Ende 2012/Anfang 2013 geplant. Die Bauzeit wird 2 Jahre betragen (bis ca. Ende 2014).

3.10 Denkmalschutz

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befindet sich das Baudenkmal Bahnhofstraße 19, Parrisiusstraße 1. Es handelt sich um ein um 1925 entstandenes Wohn- und Geschäftshaus.

Im Umfeld des Bebauungsplans sind weitere Denkmalbereiche (Gesamtanlagen), Baudenkmale und Gartendenkmale vorhanden (siehe folgende Auflistung).

Denkmalbereiche (Gesamtanlagen):

- Am Elcknerplatz 20-22, Beamtenwohnhäuser, um 1880
- Bahnhofstraße 48, 50-56, Siedlung Bahnhofstraße/Hämmerlingstraße, Wohnanlage, 1922-24 von Willy Wagenknecht und Heinrich Peter Kaiser, Erweiterung 1925-27
Annenallee 1A, 2, 2A, 3
Hämmerlingstraße 125/131, 135/137
Kinzerallee 4/16, 3/5, 11/15
Langerhansstraße 1-12, 18-30
Seelenbinderstraße 4/6, 12/14, 7/15
- Borgmannstraße 2-3, Johann-und-Anton-Schmaus-Oberschule, Schulgebäude und Turnhalle, 1902-03
Kiekebuschstraße 6

Baudenkmale

- Bahnhofstraße, S-Bahnhof Köpenick, Bahnhofsgebäude, Bahnsteig und Brücke über die Bahnhofstraße, um 1900 von Waldemar Suadicaní und Karl Cornelius
- Bahnhofstraße 4, Mietshaus, 1901 von Hermann Kalbitz (D)
- Bahnhofstraße 63-65, Ötting- oder Kathreiner-Villa mit Villengarten, um 1880

Gartendenkmale

- Borgmannstraße 7, Hofanlage, um 1900

Über die ausdrückliche Erwähnung von einzelnen Bauten oder baulichen Anlagen im Denkmalsbereich hinaus ist zu beachten, dass zu einem Bau- oder Gartendenkmal sein Zubehör und seine Ausstattung gehören, soweit sie mit diesem eine Einheit von Denkmalwert bilden (§ 2 Abs. 2 DSchG Bln).

II. Planinhalt

1. Entwicklung der Planungsüberlegungen

Bereits im Jahr 1992 wurde das Bebauungsplanverfahren XVI-18 eingeleitet. Anlass der Planung war die Errichtung eines modernen Kaufhauses im nördlichen Teilbereich des Plangebiets zur Stärkung des Stadtteilzentrums. Der Bebauungsplanentwurf XVI-18 wurde daher auf das seinerzeit geplante Kaufhaus und dessen spezifische Gebäudekonzeption und Architektur ausgerichtet, was sich in den ursprünglich beabsichtigten Festsetzungen widerspiegelt. Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs sollte in einer Tiefgarage erfolgen.

Das geplante Vorhaben wurde seinerzeit durch den Vorhabenträger nicht umgesetzt. Es folgten weitere erfolglose Versuche, auf den brachliegenden Teilflächen des Plangebiets eine standortadäquate Einzelhandelsnutzung zu etablieren. Zuletzt hat der Bebauungsplan im Jahr 2001 öffentlich ausgelegen. Zu diesem Zeitpunkt war die Errichtung einer Einkaufsmall vorgesehen, die durch zusätzliche Freizeitnutzungen wie Fitness, Bowling und Restauration ergänzt werden sollte. Des Weiteren sollte die bis dahin vorgesehene Tiefgarage wegen des hohen Grundwasserstandes und der erforderlichen Wasserhaltung sowie der hohen Kosten bei einer zweigeschossigen Ausführung der Tiefgarage durch Parkgeschosse im Bereich Elcknerplatz/Borgmannstraße ersetzt werden.

Die Errichtung dieser Mall sollte unter Beibehaltung des Eckgebäudes Borgmannstraße 25/Elcknerplatz 2 erfolgen. Die inzwischen fast vollständig leerstehenden Altbauten Elcknerplatz 4/8 sollten jedoch abgerissen werden. Die bis dahin vorgesehene Terrassierung des Baukörpers, insbesondere zum Innenhof der südlich an das Baugrundstück heranreichenden Wohnbebauung an der Parrisiusstraße wurde modifiziert.

Die aktuelle Planung sieht für den nördlichen Bereich des Plangebiets nunmehr keine Einkaufsmall, sondern ein größeres Geschäftshaus mit dreizehn Ladeneinheiten vor, wobei alle Ladengeschäfte direkt von der Bahnhofstraße und dem Elcknerplatz aus zugänglich sein werden. Die Ausweisungen des Bebauungsplans hinsichtlich der überbaubaren Fläche sowie des Maßes der baulichen Nutzung wurden dem aktuellen Baukonzept angepasst. Durch die Ausweisung der überbaubaren Flächen wird im Zusammenspiel mit den festgesetzten Höhen baulicher Anlagen eine Staffelung des Gebäudekörpers nach Süden vorgeschrieben, welche die Einhaltung der durch die Bauordnung Berlin vorgesehenen Abstandsflächen von 0,4 H sicherstellt. Hingegen wurde im Hinblick auf eine harmonische Straßenraumgestaltung auf die ursprünglich zur Borgmannstraße vorgesehenen Staffelungen verzichtet.

Im Rahmen einer Neubebauung des Plangebiets soll auch der Elcknerplatz neu gestaltet werden. In diesem Zusammenhang soll auch eine Verbreiterung des Fußwegs entlang des Elcknerplatzes erfolgen. Um diese zu ermöglichen, soll die straßenbegleitende Gebäudekante entsprechend der nördlichen Bauflucht der Gebäude Elcknerplatz 2 i 6 verlaufen. Die eingeschossigen Gebäudekörper auf den Flurstücken 299 und 301 sollen zurückgebaut werden. Das bislang im Privatbesitz befindliche Flurstück 299 soll dem Land Berlin übertragen und - wie die Flurstücke 295, 297 und 301 auch - straßenrechtlich gewidmet werden.

2. Intention des Plans

Mit dem Bebauungsplan XVI-18 werden die folgenden Planungsziele verfolgt:

- Generelle Zielsetzung des Bebauungsplans ist die Entwicklung des bezirklichen Hauptzentrums an den Schnittpunkten des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß den Leitlinien des Flächennutzungsplans, des StEP Zentren 2020 sowie des Zentren- und Einzelhandelskonzeptes 2009 des Bezirks Treptow-Köpenick. Die Zentrumsfunktionen sollen gestärkt und die unterschiedlichen Nutzungsansprüche zueinander in einem ausgewogenen Verhältnis befriedigt werden. Zugleich wird damit der Entwicklung großflächiger Einzelhandelsstandorte außerhalb der Zentren und der Abwanderung von Kaufkraft ins Umland entgegengewirkt. Zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen auf die unmittelbare Umgebung sowie der Beeinträchtigung der Zentrenstruktur des Bezirkes sollen jedoch die möglichen Einzelhandelsnutzungen für das Plangebiet vom Flächenangebot her beschränkt werden.
- Der Plan soll die Voraussetzungen für eine angemessene Neubebauung der noch brachliegenden Flächen des Plangebiets schaffen. Dabei soll der zentralen Lage des Standorts und seiner Bedeutung als Hauptzentrum Rechnung getragen werden.
- Aufgrund der differenzierten Lagequalitäten innerhalb des Plangebiets und der im Bestand bereits vorhandenen Nutzungsstrukturen sollen im Rahmen der Funktioniemischung die Nutzungsschwerpunkte differenziert werden. Im nördlichen, deutlich untergenutzten Teilbereich des Plangebiets soll aufgrund des Bezugs zur Bahnhofstraße und zum Bahnhof der Nutzungsschwerpunkt im Bereich der gewerblichen Nutzung liegen. Hier soll eine der Lage entsprechende, kerngebietstypische Nutzungsstruktur mit dominierender Einzelhandelsnutzung entwickelt werden. Der südliche Teilbereich des Plangebiets soll in Anlehnung an den Bestand und die benachbarten Nutzungsstrukturen der Wohnnutzung zur Verfügung stehen. Entlang der Bahnhofstraße soll durch die Ausweisung eines Mischgebietes ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnen und Gewerbe angestrebt werden.
- Der vorhandene bauliche Bestand im Süden des Plangebiets soll hinsichtlich der städtebaulichen Struktur als geschlossene Blockrandbebauung, aber auch hinsichtlich der Nutzungsstruktur als Wohn- bzw. Mischgebiet erhalten und dementsprechend planungsrechtlich gesichert werden. Eine Nachverdichtung ist für diesen, überwiegend durch eine Wohnnutzung geprägten Bereich nicht vorgesehen.
- Die im Plangebiet vorhandene Wohnnutzung soll gegen Verdrängung durch andere Nutzungen gesichert werden.
- Unter stadtgestalterischen Gesichtspunkten sollen die Bahnhof- und die Borgmannstraße und der Elcknerplatz durch eine durchgehend beidseitige Bebauung in ortstypischer Höhe wieder räumlich gefasst werden.

3. Städtebauliches Konzept

Das dem nördlichen Teilbereich des Plangebiets zu Grunde liegende städtebauliche Konzept sieht die nahezu vollständige Überbauung des nördlichen Baublocks durch eine ausschließlich gewerblich genutzte Immobilie vor. Durch den geplanten Neubau wird die im Plangebiet nur unvollständige Ausbildung der Blockkante im Sinne einer Stadtreparatur wieder vervollständigt, so dass entlang der Bahnhofstraße/Elcknerplatz und der Borgmannstraße der Straßenraum auf Höhe des Plangebiets beidseitig und entlang der Straße Elcknerplatz südseitig angemessen räumlich gefasst werden kann. Die zulässige Höhe des Neubaus orientiert sich dabei an der im Plangebiet bereits vorhandenen Bestandsbebauung. Mit Rücksichtnahme auf die angrenzende Wohnnutzung sind zudem die oberen Geschosse entlang der südlichen Grundstücksgrenze zurückgestaffelt worden. Geeignete Dachflächen sollen für extensive Begrünungsmaßnahmen genutzt werden.

Um eine Aufwertung des Straßenbildes durch gestaltete straßenseitige Schaufenster zu erreichen, wird die geplante Einzelhandelsimmobilie nicht als Einkaufszentrum mit entsprechender Ausgestaltung als Shopping-Mall ausgebildet, sondern so konstruiert, dass alle Ladengeschäfte direkt von der Bahnhofstraße und dem Elcknerplatz aus zugänglich sind. Dieses Konzept wird durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag öffentlich-rechtlich gesichert. Weitere Zugangsmöglichkeiten über Erschließungsgänge im Inneren des Gebäudes dienen ausschließlich als Fluchtweg und der Andienung der Ladengeschäfte, nicht jedoch dem Kundenverkehr.

Das Erdgeschoss soll ausschließlich Ladenflächen beherbergen sowie die Zufahrtsrampe zum Parkdeck und die Zufahrt zum Anlieferhof aufnehmen. Die kleinteiligen Ladeneinheiten sind überwiegend entlang der Bahnhofstraße vorgesehen. Zum Elcknerplatz im östlichen Teilbereich des Einzelhandelsstandorts sind zwei Lebensmittelmärkte vorgesehen. Insgesamt soll den Ladengeschäften nach den derzeitigen Planungen eine Verkaufsfläche von etwa 11.000 m² bis maximal 13.000 m² zur Verfügung stehen, um eine verträgliche Einordnung und die Bewältigung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Umfeld zu gewährleisten. Im ersten Obergeschoss umfassen Einzelhandelsflächen noch einen Großteil des Geschosses. Lediglich im östlichen Teilbereich des Gebäudes sind auch Stellplätze untergebracht. Im zweiten Obergeschoss befinden sich neben Stellplätzen noch Verwaltungs- sowie Technik- und Lagerflächen. Das Dach des zweiten Obergeschosses dient ebenfalls der Unterbringung des ruhenden Verkehrs und der Aufnahme von technischen Anlagen. Die Stellplätze sind folglich auf Parkebenen im 1. bis zum 2. Obergeschoss sowie auf einem Parkdeck auf dem Dach untergebracht; eine vollständige Überdachung der obersten Stellplatzebene ist nicht vorgesehen. Durch eine begrünte Teilüberdachung in den Randbereichen des obersten Parkdecks zur Bahnhofstraße, zum Elcknerplatz sowie zur Borgmannstraße soll jedoch die Einsehbarkeit von benachbarten Gebäuden aus auf die Stellplatzflächen der Endetage des geplanten Geschäftshauses verringert werden. Zudem wird die Attika bis zur vorgesehenen Teilüberdachung des obersten Parkdecks hochgezogen, so dass vom Straßenraum aus betrachtet der Eindruck eines viergeschossigen Gebäudes entsteht.

Da im Bereich der Bahnhofstraße eine zentrale Haltestelle zur gemeinsamen Führung von Bus und Straßenbahn in Ausführung eines Haltestellenkap für den ÖPNV errichtet werden soll, ist die Erschließung der Einzelhandelseinrichtung ausschließlich über die Anlieferung Borgmannstraße und die Parkhauszufahrt Elcknerplatz zu führen. Die Stellplatzanlage wird ausschließlich über eine Zufahrt an den Elcknerplatz angebunden. Die Fassaden der Stellplatzflächen sind zur Vermeidung von Lärmemissionen geschlossen. Es ist daher eine mechanische Lüftung der Parkdecks erforderlich; das Ausblasen erfolgt über das Dach. Die Anlieferung erfolgt von der

Borgmannstraße über einen Anlieferhof. Der Anlieferhof ist zum Schutz angrenzender Wohnnutzung vor Lärmimmissionen durch ein Rolltor verschlossen, so dass die aus Entladevorgängen resultierenden Geräusche nicht nach außen dringen können.

Die Fassade zur südlich angrenzenden Wohnnutzung soll begrünt werden.

Um eine Verbreiterung des Fußwegs entlang des Straßenverlaufs des Elcknerplatzes zu ermöglichen, soll die straßenbegleitende Gebäudekante entsprechend der nördlichen Bauflucht der Gebäude Elcknerplatz 2 i 6 verlaufen, so dass das Flurstück 299 als Fußwegefläche zur Verfügung steht und straßenrechtlich als öffentliches Straßenland gewidmet werden kann. Gleichfalls erfolgt mit dem Flurstück 301 eine Erweiterung des Gehweges Elcknerplatz/Borgmannstraße und damit verbunden eine öffentliche Widmung als Verkehrsfläche.

Im südlichen Teilbereich des Plangebiets (Wohnanlage des Beamtenwohnungsvereins) besteht die Zielsetzung des Bebauungsplans darin, die vorhandene Bebauungs- und Nutzungsstruktur zu erhalten.

4. Wesentlicher Planinhalt

- Ausweisung eines Kerngebietes zur Stärkung und Ergänzung des bezirklichen Hauptzentrums Bahnhofstraße.
- Ausweisung eines Mischgebietes entlang der Bahnhofstraße
- Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes im Bereich der Parrisius- und der Borgmannstraße im Rahmen einer Bestandssicherung.
- Festsetzung öffentlicher Straßenverkehrsfläche
Die Flurstücke 299/301 sollen als zusätzliche Fußwegefläche zur Verfügung stehen und somit als Straßenverkehrsfläche ausgewiesen werden.

5. Umweltbericht

5.1 Einleitung

Der Umweltbericht dient der Bündelung, sachgerechten Aufbereitung und Bewertung des gesamten umweltrelevanten Abwägungsmaterials auf der Grundlage geeigneter Daten und Untersuchungen.

Entsprechend § 2 Abs. 4 BauGB ist für die Bewertung der Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben werden.

Gemäß Nr. 18.8 der Anlage 1 zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) ist für die Errichtung von Einkaufszentren, großflächigen Einzelhandelsbetrieben und sonstigen großflächigen Handelsbetrieben im Sinne des § 11 Abs. 3 Satz 1 der Bau-nutzungsverordnung (BauNVO) eine Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c UVPG durchzuführen, sofern der jeweilige Prüfwert (1.200 m² gemäß Nr. 18.6.2 der Anlage 1 zu § 3 des UVPG) erreicht oder überschritten und ein Bebauungsplan aufgestellt wird. Im Rahmen der Vorprüfung wird über die Erforderlichkeit zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung entschieden. Die in der Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bzw. in einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu prüfenden Kriterien werden im Rahmen der nach § 2 Abs. 4 BauGB erforderlichen Umweltprüfung inhaltlich abgearbeitet und somit nicht separat aufgeführt.

Dem Umweltbericht liegt ein separat erstellter Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zu Grunde.

5.1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan ermöglicht für den nördlichen Teilbereich des Plangebiets, in dem ein Geschäftshaus realisiert werden soll, eine Änderung der baulichen Nutzung gegenüber der Bestandssituation.

Für den südlichen Teilbereich des Plangebiets soll hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung eine bestandssichernde Ausweisung erfolgen. Entlang der Bahnhofstraße ist eine Mischgebietsausweisung, im Bereich der Parrisius- und der Borgmannstraße eine Ausweisung als Allgemeines Wohngebiet vorgesehen. Durch die Ausweisung der überbaubaren Grundstücksfläche soll hier eine geschlossene Blockrandbebauung bei Freihaltung des Blockinnenbereichs gesichert werden. Das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung entspricht dem baulichen Bestand (siehe auch Kap. 4). Nachteilige Folgen für die Umweltschutzgüter sind hier nicht erkennbar.

Das Bebauungskonzept für den nördlichen Teilbereich des Plangebiets sieht eine vollflächige Überbauung der Flurstücke 141, 296, 298, 300, 302, 304, 312 und 313 vor. Geplant ist ein viergeschossiges, teilunterkellertes Gebäude (nur Hausanschlüsse + Sprinklertank) mit

- Ladengeschäften mit zugehörigen Verwaltungs-, Technik- und Lagerflächen,
- einem Anlieferhof sowie
- max. 500 Stellplätzen.

Die Zulässigkeit des geplanten Einzelhandelsstandorts soll durch eine Ausweisung als Kerngebiet ermöglicht werden. Entsprechend des vorliegenden Bebauungskonzepts soll eine viergeschossige Bebauung und eine GRZ von 1,0 sowie eine GFZ von 3,0 festgesetzt werden. Die Ausweisung der überbaubaren Grundstücksfläche soll eine Abstufung des Baukörpers zur südlich angrenzenden Wohnnutzung sichern.

Im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Zentrenstruktur des Bezirkes sind die bestehenden Einzelhandelsangebote im Hauptzentrum, die Bevölkerungs- und Kaufkraftentwicklung im Einzugsbereich und der gesamtbezirkliche Entwicklungsrahmen beachtlich. Bei einer Beschränkung der Einzelhandelsflächen für den Standort im städtebaulichen Vertrag bzw. über eine Baulasteintragung auf ca. 13.000 m² zusätzliche Verkaufsfläche für zentrenrelevante Angebote wird der Entwicklungskorridor für das Hauptzentrum Bahnhofstraße (max. etwa 15.000 m²) nicht ausgeschöpft. Damit bestehen noch entsprechende Entwicklungsoptionen für das Zentrum selbst. Zudem ist eine negative Beeinträchtigung der Zentren im Umfeld auszuschließen.

5.1.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bauleitplan

Die überörtlichen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind in den entsprechenden Fachgesetzen und Fachplanungen beschrieben

Fachgesetze

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193) , zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), Berliner Naturschutzgesetz (NatSchGBln) in der Neufassung vom 3. November 2008 (GVBl. S. 378)

Mit der am 1. März nunmehr in Kraft getretenen neuen Fassung des Bundesnaturschutzgesetzes wurde die bisher o.g. (alte Fassung) rahmenrechtliche Zielbestimmung in eine unmittelbar geltende Vorschrift umgewandelt und weiterentwickelt. Zugleich wurde die Zielbestimmung durch die Übernahme des bisherigen Grundsatzkataloges des § 2 BNatSchG (alte Fassung) neu ausgerichtet. Für die Abwägung im Bebauungsplan ergaben sich aber keine neuen Belange.

Die übergeordneten Ziele des Naturschutzrechts sind darauf ausgerichtet, Natur und Landschaft zu schützen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen, dass

1. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes,
2. die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,
3. die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume,
4. die Vielfalt, Eigenart, Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind (§ 1 BNatSchG).

Eingriffe in Natur und Landschaft, d.h. Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild einschließlich seiner Erholungsfunktion erheblich beeinträchtigen können, sind zu vermeiden, zu minimieren bzw. i soweit dies nicht möglich ist i innerhalb einer bestimmten Frist auszugleichen oder durch Maßnahmen, die der Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege dienen, zu kompensieren (§§ 14 und 14a NatSchGBln) und § 15 BNatSchG). Das Verhältnis der Eingriffsregelung zum Baurecht wird in § 15a NatSchGBln und in § 18 BNatSchG geregelt.

Die Vorschriften des § 44 BNatSchG erfordern eine Prüfung, inwieweit durch den Bebauungsplan Beeinträchtigungen besonders bzw. streng geschützter Tier- und Pflanzenarten vorbereitet werden. Für die Rechtmäßigkeit eines Bebauungsplans bedarf es einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 BNatSchG oder einer Befreiung gemäß § 67 BNatSchG, wenn das in der Bauleitplanung in Aussicht genommene Vorhaben die Voraussetzungen eines der Verbote des § 44 Abs. 1 oder 2 des BNatSchG erfüllt. Dagegen bedarf es nicht der Feststellung einer Ausnahme- oder Befreiungslage durch die zuständige Naturschutzbehörde, wenn das Eintreten der in § 44 BNatSchG verbotenen Beeinträchtigungen der besonders geschützten Tier- und

Pflanzenarten durch geeignete Schutz-, Verhinderungs- und Vorbeugemaßnahmen vermieden werden kann (§ 44 Abs. 5 BNatSchG).

Baumschutzverordnung Berlin (BaumSchVO)

Gemäß § 2 BaumSchVO (Verordnung zum Schutz des Baumbestandes in Berlin vom 11.01.1982 (GVBl. S. 250), zuletzt geändert durch die Vierte Verordnung zur Änderung der Baumschutzverordnung vom 05.10.2007 (GVBl. S. 558) sind alle Laubbäume, die Nadelgehölzart Waldkiefer sowie die Obstbaumarten Walnuss und Türkischer Baumhasel jeweils mit einem Stammumfang ab 80 cm geschützt. Mehrstämmige Bäume sind geschützt, wenn mindestens einer der Stämme einen Mindestumfang von 50 cm aufweist.

Wegen ihrer Bedeutung für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes bestimmt die Baumschutzverordnung, dass die gemäß § 2 BaumSchVO geschützten Bäume erhalten und gepflegt werden müssen. Sie dürfen nicht ohne Genehmigung beseitigt oder in ihrem Weiterbestand beeinträchtigt werden.

Nach § 4 BaumSchVO ist es verboten, geschützte Bäume ohne die nach § 5 erforderliche Genehmigung zu beseitigen, zu beschädigen oder auf sonstige Weise in ihrem Weiterbestand zu beeinträchtigen.

Das Baugrundstück (MK) weist einen Bestand an 11 nach Baumschutzverordnung (BaumSchVO) geschützten Bäumen auf. Im südlich angrenzenden Allgemeinen Wohngebiet wachsen weitere geschützte Bäume (vgl. Kap. II 5.2.5).

Bodenschutzgesetz / Baugesetzbuch

Die gesetzliche Grundlage zur Untersuchung und Bewertung der Beeinträchtigung des Menschen durch die Bodenbeschaffenheit und zur Beeinträchtigung des Bodens bildet das Bundes-Bodenschutzgesetz aus dem Jahr 1998 (**BBodSchG**) und die auf Grund dessen 1999 erlassene Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (**BBodSchV**). Als gesetzliche Grundlage zur Untersuchung und Bewertung der Beeinträchtigung des Grundwassers ist das BBodSchG nur begrenzt verwendbar, da vom Gesetzestext her das Grundwasser im Anwendungsbereich des Wasserrechts verbleibt.

Grundwasseranalysen sind in Berlin anhand der Geringfügigkeitsschwellenwerte (GFS) und der sanierungsbedürftigen Schadenswerte (SSW) der **Berliner Liste** von 2005 zu bewerten. Die Berliner Liste 2005 enthält eine Liste von Beurteilungswerten für Feststoffgehalte in Böden, bei deren Überschreitung eine hinreichende Wahrscheinlichkeit für den Eintritt von Grundwasserschäden begründet werden kann.

Im Bodenschutzgesetz und auch im Baugesetzbuch (**BauGB**) wird zudem der sparsame und schonende Umgang mit dem Boden gefordert. Nach § 1a BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden. Dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Gemeinde insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen.

In § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege aufgeführt. Die Vermeidung und der Ausgleich möglicher erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a bezeichneten Bestandteilen (Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz) sind in der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu berücksichtigen.

Wasserhaushaltsgesetz / Berliner Wassergesetz

Die gesetzliche Grundlage zur Bewertung möglicher Beeinträchtigung des Grundwassers bildet das Wasserhaushaltsgesetz (**WHG**) in der Fassung vom 19. August 2002 (BGBl. I S. 3245) 2002 (zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 22. Dezember 2008) und das Berliner Wassergesetz (**BWG**) in der Fassung vom 17. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Juni 2008 (GVBl. S. 139).

Das WHG enthält in seinem vierten Teil die Bestimmungen für das Grundwasser, das Berliner Wassergesetz (BWG) in Abschnitt III die Besondere Bestimmungen für das Grundwasser.

Bundesimmissionsschutzgesetz

Für das Aufstellungsverfahren ist der Planungsgrundsatz des § 50 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (**BImSchG**) beachtlich, wonach die von schädlichen Immissionen hervorgerufenen Auswirkungen auf schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden sollen. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens soll auf die Belange des Immissionsschutzes gemäß dem Vorsorgegrundsatz i. S. des § 50 BImSchG reagiert werden.

Zudem ist die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV**) beim Bau und der wesentlichen Änderung von Straßen hinsichtlich der Ermittlung des Straßenverkehrslärms als auch hinsichtlich der einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte für die angrenzenden schutzwürdigen Nutzungen relevant. In dem schalltechnischen Fachgutachten wurden die zu erwartenden Lärmimmissionen untersucht und die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen ermittelt. Zu beachten sind zudem die in der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (**TA Lärm**) und die in der **DIN 18005** enthaltenen schalltechnischen Immissionsricht- und Orientierungswerte.

Von Bedeutung für das Aufstellungsverfahren sind auch die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (**TA Luft**) und die 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (**Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft - 22. BImSchV**). In dem lufthygienischen Gutachten wurden die vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation in Bezug zu den Grenzwerten der TA-Luft und der 22. BImSchV untersucht.

Denkmalschutzgesetz Berlin

Das Denkmalschutzgesetz Berlin (**DSchG Bln**) regelt den Umgang mit Baudenkmalen, Denkmalbereichen, Gartendenkmalen und Bodendenkmalen. Für die Denkmale wird eine Liste bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung geführt. Denkmale sind im Rahmen des Zumutbaren instand zu halten und vor Gefährdungen zu schützen. Das DSchG Bln bestimmt auch den Schutz der unmittelbaren Umgebung eines Denkmals.

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans befindet sich das Baudenkmal Bahnhofstraße 19, Parrisiusstraße 1. Es handelt sich um ein um 1925 entstandenes Wohn- und Geschäftshaus. Im Umfeld des Bebauungsplanes sind weitere Denkmalbereiche (Gesamtanlagen), Baudenkmale und Gartendenkmale vorhanden (siehe Kap. I 3.8).

Zur Bewältigung der sich aus dem BNatSchG, dem NatSchGBln, dem Bodenschutz-, Wasserhaushalts- und Denkmalschutzgesetz ergebenden Anforderungen sowie der Problematik Lärm und Luftschadstoffe wurde eine Umweltprüfung mit integrierter Eingriffsbewertung durchgeführt, welche Bestandteil des Bebauungsplans ist. Im Ergebnis dieser Prüfung wurden vertragliche Vereinbarungen und textlichen Festsetzungen zu den Umweltbelangen in den Bebauungsplan aufgenommen.

Landschaftsprogramm / Artenschutzprogramm Berlin

Das Landschaftsprogramm von 1994 (LaPro Berlin einschl. Artenschutzprogramm für Berlin i.d.F.d.B. vom 19.07.1994 (Abl. S. 2331), zuletzt geändert am 27.06.2006 (Abl. S. 2350) stellt in Karten, Text und Begründung die Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege in den Grundzügen für das Land Berlin dar. Aufgabe des Landschaftsprogramms innerhalb des Berliner Planungssystems ist es, die in § 1 des Bundesnaturschutzgesetzes formulierten allgemeinen Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu konkretisieren und die zu ihrer Umsetzung erforderlichen Maßnahmen festzulegen. Das Kartenwerk des Landschaftsprogramms setzt sich aus vier aufeinander abgestimmten Teilplänen zusammen und trifft für das Plangebiet folgende Aussagen:

Im **Programmplan Naturhaushalt/Umweltschutz** ist das Gebiet des B-Planes XVI-18 als Siedlungsgebiet charakterisiert, für das folgende Ziele aufgeführt werden:

- Erhöhung der naturhaushaltswirksamen Flächen (Entsiegelung sowie Dach-, Hof- und Wandbegrünung),
- kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtung,
- Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes,
- dezentrale Regenwasserversickerung,
- Förderung emissionsarmer Heizsysteme.

Das Planungsgebiet wird im **Programmplan Biotop- und Artenschutz** als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzung eingestuft. Die auf das Vorhaben bezogenen wichtigsten Ziele und Maßnahmen des Teilplans sind:

- Erhaltung der durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägten, außerordentlich hohen biotischen Vielfalt;
- Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna sowie Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung;
- Extensivierung der Pflege in Teilen von Grün- und Parkanlagen;
- Entwicklung des gebietstypischen Baumbestandes (bes. großkronige Parkbäume in Siedlungen);
- Erhaltung wertvoller Biotope und Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterungen und Nachverdichtungen.

Das Planungsgebiet wird im **Programmplan Landschaftsbild** als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzung eingestuft. Die auf das Vorhaben bezogenen wichtigsten Ziele und Maßnahmen des Teilplans sind:

- Erhaltung und Entwicklung charakteristischer Stadtbildbereiche sowie markanter Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung;
- Berücksichtigung ortstypischer Gestaltelemente und besonderer Siedlungs- und Freiraumzusammenhänge;
- Entwicklung des Grünanteils in Gewerbegebieten und auf Infrastrukturflächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen);
- Beseitigung von Landschaftsbildbeeinträchtigungen.

Darüber hinaus ist der Elcknerplatz als Stadtplatz mit übergeordneter Bedeutung für die Stadtgliederung mit dem Ziel der Erhaltung und Entwicklung von städtischen und siedlungsgeprägten Strukturelementen dargestellt.

Der **Programmplan Erholung und Freiraumnutzung** weist das Plangebiet als Teil eines Wohnquartiers aus, das mit öffentlichen Freiflächen nicht bzw. unterversorgt ist (Dringlichkeitsstufe II der vierstufigen Bewertungsskala, wobei Stufe I der höchsten Dringlichkeit entspricht). Unter Berücksichtigung sozialräumlicher und demographischer Daten werden hohe Anforderungen an den öffentlichen Freiraum gestellt. Eine Kompensation der schlechten Versorgung mit öffentlichen Freiräumen durch private oder halböffentliche Freiräume fehlt (Anteil minimal-durchschnittlich).

Daraus abgeleitet werden umfangreiche Sofortmaßnahmen in öffentlichen und halb-öffentlichen Freiräumen bzw. langfristige Maßnahmen in privaten Freiräumen:

- Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten und Aufenthaltsqualität vorhandener Freiräume und Infrastrukturflächen;
- Erschließung vorhandener Freiflächen;
- Verbesserung der Flächenaneignung und Gestaltung gemeinsam nutzbarer Freiräume;
- Blockkonzepte, Mietergärten, Dach- und Fassadenbegrünung;
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

Die Forderungen des Lapros werden u.a durch die textlichen Festsetzungen Nr. 5, 6 und 7 sowie durch die Aufnahme einer Pflanzliste zum Bebauungsplan umgesetzt.

Räumliche Bereichsentwicklungsplanung

Die Bereichsentwicklungsplanung für den Mittelbereich Köpenick 1 (BEP KÖP 1) wurde vom Bezirksamt noch nicht beschlossen. Vom 28.05.1997 bis 31.07.1997 wurden die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand vom 26.10.1998 bis 20.11.1998 statt (Abl. S. 4069, BA-Beschluss 261/98).

Das Vorhabensgrundstück ist in der BEP-KÖP 1 als Gemischte Baufläche M1 mit Umnutzungspotenzial dargestellt. Der südöstliche Teil des Blocks **ist als Wohnbaufläche W2 dargestellt**. Bezogen auf das Vorhabensgrundstück und seine unmittelbare Umgebung enthält das Nutzungskonzept der BEP keine landschaftsplanerisch relevanten Darstellungen zur Freiflächenentwicklung.

Die Vorgaben der BEP Köp 1 wurden beim Bebauungsplan XVI-18 berücksichtigt.

Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines Landschaftsplanes gem. § 8 NatSchGBln.

Schutzgebiete und geschützte Landschaftsbestandteile

Das Plangebiet liegt nicht in einem Wasserschutz-, Naturschutz-, Landschaftsschutz- oder FFH-Gebiet.

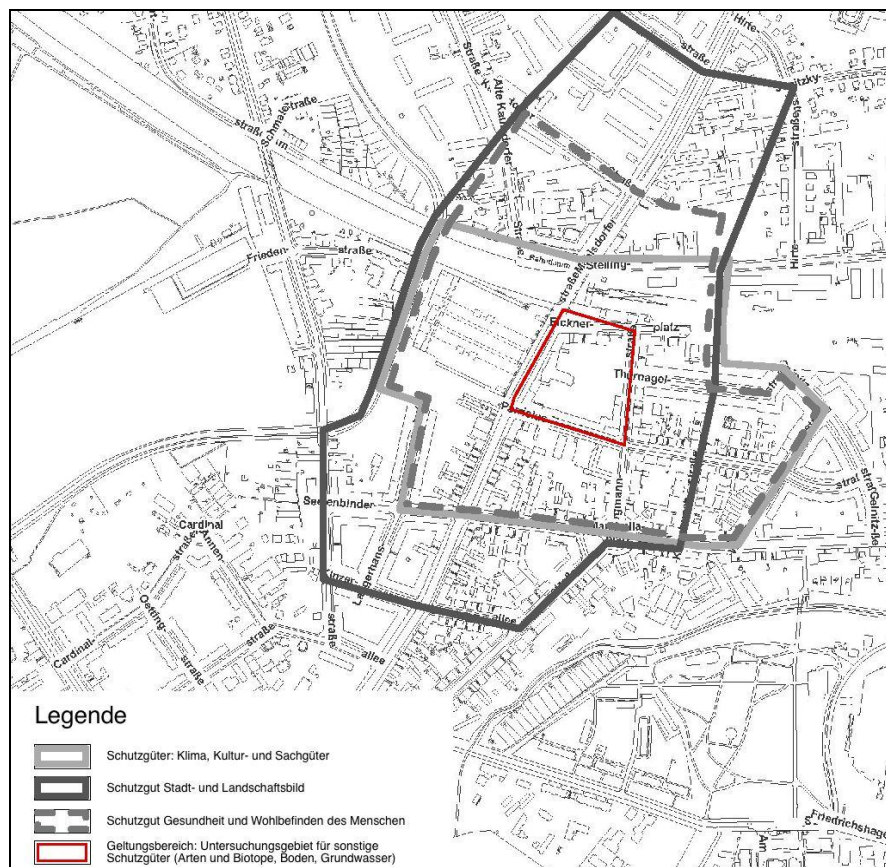
5.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Die schutzgutbezogenen Untersuchungsgegenstände für den Umweltbericht wurden im Rahmen der Frühzeitigen Behördenbeteiligung im Februar 2009 abgestimmt.

Da umweltrelevante Auswirkungen über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus nicht ausgeschlossen werden können, wurde je nach Bedarf das nähere Umfeld in die einzelnen schutzgutbezogenen Untersuchungen und Fachgutachten einbezogen, insbesondere zur Prüfung möglicher umweltrelevanter Auswirkungen des Planungsvorhabens auf umgebende Wohnnutzungen, die bestehende Verkehrs- und Lärmsituation. Maßgebend für die Abgrenzung sind die Reichweiten der Auswirkun-

gen der Planung sowie die Schutzbedürftigkeit der angrenzenden Nutzungen (siehe nachfolgende Tabelle und Abbildung).

Schutzgut	räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets
Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen (einschließlich der Lärm- und Schadstoffbelastung)	- Ausdehnung des Untersuchungsgebiets entsprechend der vorhandenen Wohnnutzung in Nachbarschaft zum Plangebiet sowie in Abhängigkeit der Reichweite der in Folge der Planung zusätzlich zu erwartenden Lärm- und Verkehrsbelastung
Arten und Biotope	- räumliche Begrenzung des Untersuchungsgebiets auf das Plangebiet, da voraussichtlich keine Auswirkungen der Planung auf angrenzende Bereiche
Boden	- räumliche Begrenzung des Untersuchungsgebiets auf das Plangebiet, da voraussichtlich keine Auswirkungen der Planung auf angrenzende Bereiche
Grundwasser	- räumliche Begrenzung des Untersuchungsgebiets auf das Plangebiet und unmittelbar angrenzende Bereiche
Oberflächengewässer	- Einbeziehung Regenwasserkanalisation in Richtung Spree (ohne plangrafische Darstellung)
Klima	- räumliche Begrenzung des Untersuchungsgebiets auf das Plangebiet und unmittelbar angrenzende Bereiche
Stadt- und Landschaftsbild	- Ausdehnung auf benachbarte Bereiche, die im städtebaulichen Kontext und in Blickbeziehung zum Plangebiet stehen
Kultur- und Sachgüter	- räumliche Begrenzung des Untersuchungsgebiets auf das Plangebiet und unmittelbar angrenzende Bereiche



Da der Bebauungsplan nur für den nördlichen Teilbereich, in dem ein Einzelhandelsstandort realisiert werden soll, eine Änderung der baulichen Nutzung gegenüber der Bestandssituation ermöglicht, für die Bauflächen im südlichen Bereich des Plangebiets lediglich eine Festschreibung der Bestandssituation vorsieht, ohne dass eine bauliche Weiterentwicklung mit nachteiligen Planfolgen für die Umweltschutzgüter möglich wäre, sind nachfolgend nur die durch den Bebauungsplan potenziell ermög-

lichten Eingriffe im nördlichen Teilbereich des Plangebiets (Vorhabensgrundstück) im Sinne einer worst case Betrachtung dargelegt. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass im Bereich des Mischgebiets ein eingeschossiges Gebäude nicht gesichert wird und dadurch positive Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind. Erheblicher umweltprüfungsrelevanter Inhalt des Bebauungsplans ist lediglich die Ausweisung eines Kerngebiets auf einer Fläche von etwa 9.600 m².

Im Rahmen der Umweltprüfung wird der aktuelle Ist-Zustand der Flächen herangezogen. Beurteilungsgrundlage der Eingriffsregelung ist die planungsrechtliche Zulässigkeit auf Grundlage des § 34 BauGB.

In der folgenden Tabelle ist der Bestand der künftigen Flächenaufteilung auf dem Vorhabensgrundstück gegenübergestellt. Die Veränderungen gegenüber dem Bestand sind in m² und prozentual angegeben.

Flächentyp	Flächengröße (m ²)	Flächengröße (m ²)	Veränderung (m ²)	Veränderung (%)
	Bestand	Planung	Bestand / Planung	Bestand / Planung
Gebäude ohne Dachbegrünung	2.474	7.331	+ 4.857	+ 51%
extensive Dachbegrünung	0	2.000	+ 2.000	+ 21%
versiegelte Flächen	2.894	0	- 2.894	- 30%
teilversiegelte Flächen	4.038	0	- 4.038	- 42%
halboffene Fläche	70	264	+194	- 2%
Vegetationsflächen mit Bodenanschluss	119	0	- 119	- 1%
Vertikalbegrünung	(9)*	(1.073)*	(+1.073)*	-
Summe	9.595	9.595	0	0%

* Die Flächengröße der Vertikalbegrünung bezieht sich auf die Wandfläche und ist deshalb in der Summe nicht enthalten, berücksichtigt wurde nur die Dachbegrünung vom 1. OG aus

Der Bilanz ist zu entnehmen, dass der Versiegelungsgrad auf dem Vorhabensgrundstück von 99% (einschließlich der teilversiegelten Flächen) auf 97% zurückgeht. Betrachtet man nur die vollständig versiegelten Flächen, steigt der Versiegelungsgrad von 56% auf 98%. Der Anteil der geplanten Dachbegrünung liegt bei 21% bezogen auf das Vorhabensgrundstück.

5.2.1 Schutzgut Mensch einschließlich menschlicher Gesundheit und Schutzgut Luft

Bestandsbeschreibung

Lärmbelastung

Die Bestandsituation des Schalls und die Auswirkungen der Planung auf die Schallsituation wurden in einem schalltechnischen Bericht untersucht¹. Das Plangebiet wird in erheblichem Maße durch Straßenverkehrslärm belastet. Zudem wirkt auf das Plangebiet Schienenverkehrslärm ein. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden im Bereich der Bahnhofstraße, der Borgmannstraße und im Bereich des Elcknerplatzes teilweise erheblich überschritten. Vor allem nachts besteht eine Lärmbelastung bis hin zur Grenze der Gesundheitsgefährdung (60 dB(A)). Andere Lärmarten als Gewerbe und Verkehrslärm sind im Plangebiet nicht relevant und sind daher auch nicht gesondert gutachterlich überprüft worden. Im Bereich des am stärksten durch Bestandslärm betroffenen Gebäudes Borgmannstraße 16/16a wurde wegen der festge-

¹ Kötter consulting engineers, Schalltechnischer Bericht Nr. 48236-1.004, Berlin, 05.11.2009

stellten hohen Nachtwerte die Schalldämmung gem. DIN 4109 geprüft. Die Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass der bestehende passive Schallschutz gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet.

Berechnungspunkt		Nutz	Orientierungswert DIN 18005 (Immissionsgrenzwert 16. BImSchV)		Beurteilungspegel		Überschreitung DIN 18005 (16. BImSchV)	
Bezeichnung	ID		tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Borgmannstr. 16	lo1	WA	55 (59)	45 (49)	64.0	60.5	9,0 (5.0)	15,5 (11.5)
Borgmannstr. 16B	lo2	WA	55 (59)	45 (49)	62.3	59.0	7,3 (3.3)	13,9 (9.9)
Thürnagelstraße 3	lo3	WA	55 (59)	45 (49)	61.1	57.1	6,1 (2.1)	12,1 (8.1)
Thürnagelstr. 2	lo4	WA	55 (59)	45 (49)	60.2	54.4	5,2 (1.2)	9,4 (5.4)
Borgmannstr. 7	lo5	WA	55 (59)	45 (49)	59.8	53.2	4,1 (0.8)	8,2 (4.2)
Borgmannstr. 13 Os	lo6	WA	55 (59)	45 (49)	60.6	54.1	5,6 (1.6)	9,2 (5.1)
Borgmannstr. 13 Ws	lo7	WA	55 (59)	45 (49)	47.9	47.1	- (-)	2,1 (-)
Parrisiusstr.7	lo8	WA	55 (59)	45 (49)	48.4	47.8	- (-)	2,8 (-)
Parrisiusstr.7	lo8.1	WA	55 (59)	45 (49)	57.0	49.9	2,0 (-)	4,9 (0.9)
Bahnhofstr.19	lo9	WA	55 (59)	45 (49)	45.9	44.5	- (-)	(-)
Bahnhofstr.19	lo9.1	WA	55 (59)	45 (49)	66.2	59.2	11,2 (7.2)	14,2 (10.2)
Elcknerplatz 11	lo10	MI	60 (64)	50 (54)	66.5	59.4	6,5 (2.5)	9,4 (5.4)
Seniorenheim	lo11	WA	55 (59)	45 (49)	57.0	49.7	2,0 (-)	4,7 (0.7)

Tabelle: Schalleintrag nach 16. BImSchV ausgehend vom Verkehrslärm DTV 2009 Bestand auf öffentlichen Verkehrswegen und dem vorhandenen Parkplatz ohne geplantes Geschäftshaus.²

Der in der Tabelle dargestellte Verkehrslärm beinhaltet die Summe aller Verkehrslärme bestehend aus Straßenverkehrslärm sowie dem Schienenverkehrslärm aus dem Zug- und Tramverkehr. Der ermittelte erhebliche Verkehrslärm resultiert im Wesentlichen aus dem Straßenverkehrslärm. Die Anteile des Schienenverkehrslärms überwiegen im Bereich Elcknerplatz und nördliche Borgmannstraße.

Lufthygiene³

Die Bestandsituation und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation wurden in einem lufthygienischen Gutachten untersucht.

Im Bestand liegen keine NO₂-Grenzwertüberschreitungen hinsichtlich der bis 01.01.2010 gültigen Grenzwerte vor, auch nach den ab 01.01.2010 zu berücksichtigen Grenzwerten für NO₂ sind keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Für PM 10 liegen einzelne Überschreitungen im Bereich des Jahresgrenzwertes und flächendeckende Überschreitungen des 24 Stunden Grenzwertes vor.

² Kötter consulting engineers, Schalltechnischer Bericht Nr. 48236-1.004, Berlin, 05.11.2009, Tab. 5, S. 23

³ Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co. KG, Einkaufszentrum Berlin-Köpenick Elcknerplatz, Lufthygienisches Gutachten, Radebeul, 07.10.2009

Licht

Das Umfeld des Plangebiets ist in der Bestandssituation durch die Beleuchtung des Bahnhofs sowie die Straßenbeleuchtung und die Scheinwerfer der Kraftfahrzeuge von einer Aufhellung betroffen. Zu einer zusätzlichen Lichtbelastung kommt es durch nächtlich beleuchtete Schaufenster, Werbeanlagen sowie gastronomische Einrichtungen. Diese Lichtbelastung entspricht jedoch der üblichen Situation in dicht besiedelten Stadtteilen mit zentralörtlichen Funktionen. Eine Wohnnutzung mit besonderen Anforderungen an eine natürliche Besonnung befindet sich lediglich östlich des Plangebiets.

Verschattung

Das Plangebiet wird z.Z. vor allem durch die südliche Wohnbebauung entlang der Parrisiusstraße und durch den vorhandenen Baumbestand verschattet. Die Freifläche des Parkplatzes ist durch die partielle vorhandene Blockrandbebauung nur in sehr geringem Umfang vom Schattenwurf durch Gebäude betroffen.

Freiraumversorgung

Im Nahbereich des Plangebiets befinden sich folgende Grün- und Erholungsanlagen:

- Bellevuepark und Mühlenfließ , etwa 500 m südlich des Plangebiets
- Grünzug einschließlich Kleingartenanlagen entlang der Wuhle, etwa 200 m westlich des Plangebiets
- Wuhlheide etwa 500 m westlich des Plangebiets

Im nördlichen Bereich des Plangebiets ist mit dem Elcknerplatz eine platzartige Aufweitung eines Straßenzugs vorhanden. Hinzuweisen ist auf die geplante Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs als Regionalbahnhaltepunkt. Ein entsprechendes Planungsverfahren zur Auswahl eines Gestaltungsentwurfs ist 2009 durchgeführt worden.

Der Teilplan Erholung und Freiraumnutzung des Berliner Landschaftsprogramms weist das Plangebiet als Teil eines Wohnquartiers aus, das mit öffentlichen Freiflächen nicht bzw. unterversorgt ist (Dringlichkeitsstufe II der vierstufigen Bewertungsskala, wobei Stufe I der höchsten Dringlichkeit entspricht).

Prognose bei Durchführung der Planung

Lärmbelastung

Innerhalb des Plangebiets und in dessen Umfeld befindet sich eine empfindliche Wohnnutzung bzw. ist eine Wohnnutzung zulässig. In Folge der Planung ist für die Wohnnutzung innerhalb und im Nahbereich des Plangebiets mit einer Veränderung der Gewerbe- und Verkehrslärmbelastung zu rechnen. Zwecks Ermittlung der Planfolgen ist daher im August 2009 eine lärmtechnische Untersuchung⁴ durchgeführt worden. Diese Untersuchung hat die konkrete Vorhabenplanung (Entwicklung eines Geschäftshauses) zur Grundlage. Das Gutachten prüft, ob das geplante Geschäftshaus einschließlich des durch dieses Vorhaben erzeugenden zusätzlichen gewerblichen Verkehrs und unter Berücksichtigung der zu treffenden Minderungsmaßnahmen (vgl. Kap. II 5.5.1) nach den Grenzwerten der TA Lärm zulässig ist und mit welchen nachteiligen oder positiven Planfolgen hinsichtlich der Verkehrslärmbelastung innerhalb des Plangebiets und dessen unmittelbarer Umgebung gerechnet werden muss. Weiterhin wird die Bebauungsplanung hinsichtlich ihrer Auswirkungen entsprechend DIN 18005 überprüft.

⁴ Kötter consulting engineers, Schalltechnischer Bericht Nr. 48236-1.004, Berlin, 05.11.2009

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Lage der aus Sicht des Lärmgutachters für die Beurteilung des Vorhabens relevanten Immissionsorte (Io):

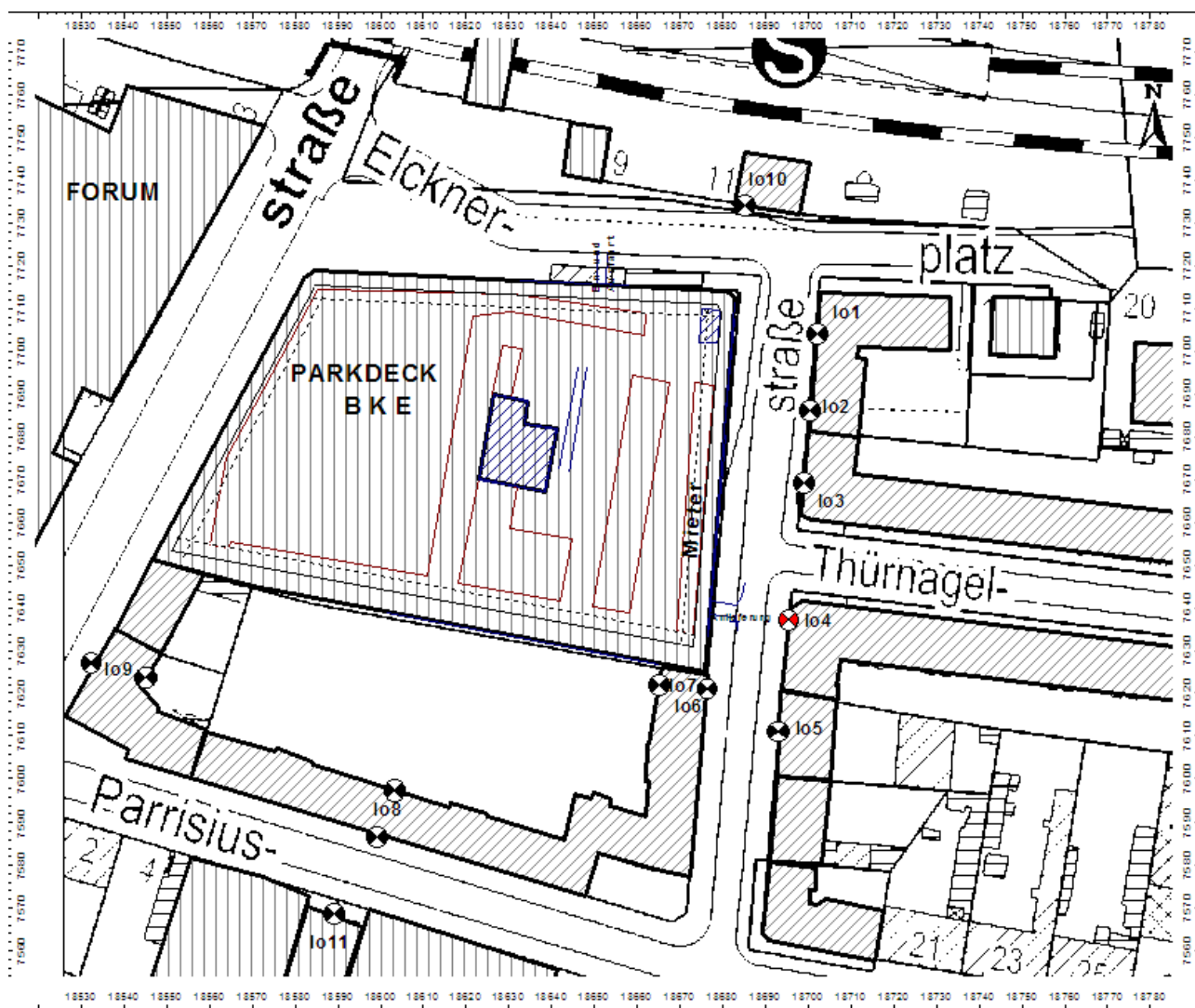


Abbildung: Lageplan mit Darstellung der Geräuschquellen und der Immissionsorte (Io)⁵

⁵ Kötter consulting engineers, Schalltechnischer Bericht Nr. 48236-1.004, Berlin, 05.11.2009, Abb. 1, S. 7

Die nachfolgenden Tabellen zeigen, dass durch das geplante Vorhaben die zulässigen Grenzwerte der TA Lärm eingehalten werden.

Berechnungspunkt		Nutz	Immissionsrichtwert		Beurteilungspegel		Überschreitung TA Lärm	
Bezeichnung	ID		tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)		dB(A)		dB(A)	
Borgmannstr. 16 EG	lo1	WA	55	40	47.2	37.3	-	-
Borgmannstr. 16 1.OG	lo1	WA	55	40	47.4	37.5	-	-
Borgmannstr. 16 2.OG	lo1	WA	55	40	48.8	39.4	-	-
Borgmannstr. 16 3.OG	lo1	WA	55	40	47.2	38.4	-	-
Borgmannstr. 16 4.OG	lo1	WA	55	40	46.1	36.6	-	-
Borgmannstr. 16B EG	lo2	WA	55	40	48.4	37.5	-	-
Borgmannstr. 16B 1.OG	lo2	WA	55	40	48.5	37.8	-	-
Borgmannstr. 16B 2.OG	lo2	WA	55	40	49.5	39.4	-	-
Borgmannstr. 16B 3.OG	lo2	WA	55	40	48.6	38.9	-	-
Borgmannstr. 16B 4.OG	lo2	WA	55	40	48.2	38.2	-	-
Thürnagelstraße 3 EG	lo3	WA	55	40	50.4	38.3	-	-
Thürnagelstraße 3 1.OG	lo3	WA	55	40	50.4	38.4	-	-
Thürnagelstraße 3 2.OG	lo3	WA	55	40	51.0	39.8	-	-
Thürnagelstraße 3 3.OG	lo3	WA	55	40	50.6	39.8	-	-
Thürnagelstraße 3 4.OG	lo3	WA	55	40	50.3	39.4	-	-
Thürnagelstr. 2 EG	lo4	WA	55	40	55.2	37.4	0.2	-
Thürnagelstr. 2 1.OG	lo4	WA	55	40	55.0	37.8	-	-
Thürnagelstr. 2 2.OG	lo4	WA	55	40	54.8	39.0	-	-
Thürnagelstr. 2 3.OG	lo4	WA	55	40	54.4	39.6	-	-
Borgmannstr. 7 EG	lo5	WA	55	40	49.7	33.7	-	-
Borgmannstr. 7 1.OG	lo5	WA	55	40	49.7	34.1	-	-
Borgmannstr. 7 2.OG	lo5	WA	55	40	49.9	35.4	-	-
Borgmannstr. 7 3.OG	lo5	WA	55	40	49.6	35.5	-	-
Borgmannstr. 13 Os EG	lo6	WA	55	40	52.5	34.0	-	-
Borgmannstr. 13 Os 1.OG	lo6	WA	55	40	52.5	34.5	-	-
Borgmannstr. 13 Os 2.OG	lo6	WA	55	40	52.3	35.3	-	-
Borgmannstr. 13 Ws EG	lo7	WA	55	40	37.8	30.6	-	-
Borgmannstr. 13 Ws 1.OG	lo7	WA	55	40	38.6	31.3	-	-
Borgmannstr. 13 Ws 2.OG	lo7	WA	55	40	40.6	33.3	-	-
Parrisiusstr.7 EG	lo8	WA	55	40	40.1	33.5	-	-
Parrisiusstr.7 1.OG	lo8	WA	55	40	42.0	35.3	-	-
Parrisiusstr.7 2.OG	lo8	WA	55	40	44.3	37.7	-	-
Parrisiusstr.7 3.OG	lo8	WA	55	40	46.3	39.4	-	-
Bahnhofstr.19 EG	lo9	WA	55	40	37.5	30.8	-	-
Bahnhofstr.19 1.OG	lo9	WA	55	40	39.4	32.7	-	-

Berechnungspunkt		Nutz	Immissionsrichtwert		Beurteilungspegel		Überschreitung TA Lärm	
Bezeichnung	ID		tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)		dB(A)		dB(A)	
Bahnhofstr.19 2.OG	Io9	WA	55	40	41.9	35.2	-	-
Bahnhofstr.19 3.OG	Io9	WA	55	40	43.1	36.4	-	-
Bahnhofstr.19 4.OG	Io9	WA	55	40	39.7	32.5	-	-
Elcknerplatz 11 EG	Io10	MI	60	45	50.4	44.5	-	-
Elcknerplatz 11 1.OG	Io10	MI	60	45	50.7	44.7	-	-
Seniorenheim Parrisiusstraße	Io11	WA	55	40	28.4	21.2	-	-
Seniorenheim Parrisiusstraße	Io11	WA	55	40	29.5	22.4	-	-
Seniorenheim Parrisiusstraße	Io11	WA	55	40	31.5	24.5	-	-
Seniorenheim Parrisiusstraße	Io11	WA	55	40	34.2	27.4	-	-

Tabelle: Beurteilungspegel nach TA Lärm für die künftige Gesamtbelastung ausgehend vom Geschäftshaus und Vergleich mit den Immissionsrichtwerten der TA Lärm⁶

Berechnungspunkt		Nutz	Immissionsrichtwert		Spitzenpegel L_{AFmax}		Überschreitung TA Lärm	
Bezeichnung	ID		tags	nachts	tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)		dB(A)		dB(A)	
Borgmannstr. 16	Io1	WA	85	60	69.8	47.7	-	-
Borgmannstr. 16B	Io2	WA	85	60	72.4	45.8	-	-
Thürnagelstraße 3	Io3	WA	85	60	75.6	46.3	-	-
Thürnagelstr. 2	Io4	WA	85	60	84.2	43.5	-	-
Borgmannstr. 7	Io5	WA	85	60	76.5	44.4	-	-
Borgmannstr. 13 Os	Io6	WA	85	60	79.9	41.3	-	-
Borgmannstr. 13 Ws	Io7	WA	85	60	51.5	43.6	-	-
Parrisiusstr.7	Io8	WA	85	60	47.3	42.2	-	-
Bahnhofstr.19	Io9	WA	85	60	47.5	45.4	-	-
Elcknerplatz 11	Io10	MI	90	65	67.6	57.9	-	-
Seniorenheim	Io11	WA	85	60	40.5	30.8	-	-

Tabelle: Kurzzeitige Geräuschspitzen für die beurteilungsrelevanten Quelle-Immissionsort-Kombinationen und Vergleich mit den zulässigen Maximalwert nach TA Lärm⁷

⁶ Kötter consulting engineers, Schalltechnischer Bericht Nr. 48236-1.004, Berlin, 05.11.2009, Tab. 2, S. 16

⁷ Kötter consulting engineers, Schalltechnischer Bericht Nr. 48236-1.004, Berlin, 05.11.2009, Tab. 3, S. 18

Die dargestellte Überschreitung am Immissionsort 4 beträgt lediglich 0,2 dB(A). Diese Überschreitung kann vernachlässigt werden, da sie zum einen durch das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar ist und sich zum anderen innerhalb des durch Punkt 3.2.1, 3. Absatz der TA Lärm definierten Toleranzspielraums befindet.

Nach der gutachterlichen Berechnung und Aussagen werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm ausgehend vom geplanten Geschäftshaus in Bezug auf die angrenzenden Wohn- und Mischgebiete eingehalten, wenn die in Kapitel II, 5.5.1 genannten Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minderung und zum Ausgleich erheblich nachteiliger Umweltauswirkungen umgesetzt werden.

Folglich ist das konkret geplante Vorhaben nach den Regelungen der TA Lärm zulässig. Unabhängig davon muss an einzelnen Immissionsorten mit einer spürbaren Zunahme der Gewerbelärmbelastung gerechnet werden. Im Hinblick auf den Gewerbelärm am nachteiligsten betroffen sind bedingt durch die dort technisch notwendige Anordnung des Anlieferhofes die Wohngebäude Thürnagelstraße 2 bzw. Borgmannstraße 13 (Ostseite). Hier betragen die Beurteilungspegel gerundet tags bis zu 55 bzw. 53 dB(A). Es werden jedoch die Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten. Auch im Bereich der Parkdeckausfahrt wird der zulässige Immissionsrichtwert eingehalten. Am für diesen Anlagenteil maßgeblichen Immissionsort Elcknerplatz 11 beträgt der Beurteilungspegel bis zu 51 dB(A).

Insgesamt kann festgehalten werden, dass hinsichtlich der Gewerbelärmbelastung keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

Neben den durch das geplante Vorhaben erzeugten Gewerbelärmimmissionen einschließlich des gem. TA Lärm berücksichtigten Verkehrslärms ist in Folge der Planung die additive verkehrsbedingte Lärmbelastung aus dem Vorhaben und aus der Schallbelastung durch Verkehr im Bestand ermittelt worden. Zur Bewertung der Verkehrslärmimmissionen können die Orientierungswerte der DIN 18005 herangezogen werden.

Auch wenn man lediglich den durch das geplante Geschäftshaus erzeugten Verkehr isoliert betrachtet, werden die Orientierungswerte der DIN 18005, wie in der nachfolgenden Tabelle erkennbar, teilweise bereits $\ddot{}$ wenn auch nicht wesentlich $\ddot{}$ überschritten. Die Belastungsschwerpunkte liegen im Bereich der nördlichen Borgmannstraße bzw. im Eckbereich Borgmannstraße/Thürnagelstraße.

Berechnungspunkt		Nutz	Orientierungswert DIN 18005 (Immissionsgrenzwert 16. BImSchV)		Beurteilungspegel		Überschreitung DIN 18005 (16. BImSchV)	
Bezeichnung	ID		tags	nachts	Tags	nachts	tags	nachts
			dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Borgmannstr. 16	lo1	WA	55 (59)	45 (49)	58.1	49.8	3,1 (-)	4,8 (0.8)
Borgmannstr. 16B	lo2	WA	55 (59)	45 (49)	56.7	48.6	1,7 (-)	3,6 (-)
Thürnagelstraße 3	lo3	WA	55 (59)	45 (49)	56.6	48.2	- (-)	- (-)
Thürnagelstraße 2	lo4	WA	55 (59)	45 (49)	59.0	49.3	4,0 (-)	4,3 (0.3)
Borgmannstraße 7	lo5	WA	55 (59)	45 (49)	58.8	48.9	3,8	3,9
Borgmannstraße 13 Os	lo6	WA	55 (59)	45 (49)	59.4	49.6	4,4 (0.4)	4,6 (0.6)
Borgmannstraße 13 Ws	lo7	WA	55 (59)	45 (49)	28.6	19.2	- (-)	- (-)
Parrisiusstraße 7	lo8	WA	55 (59)	45 (49)	28.8	19.6	- (-)	- (-)
Parrisiusstraße 7	lo8.1	WA	55 (59)	45 (49)	45.8	37.8	- (-)	- (-)
Bahnhofstraße 19	lo9	WA	55 (59)	45 (49)	28.7	19.1	- (-)	- (-)
Bahnhofstraße 19	lo9.1	WA	55 (59)	45 (49)	51.9	41.1	- (-)	- (-)
Elcknerplatz 11	lo10	MI	60 (64)	50 (54)	61.8	53.2	1,8 (-)	3,2 (-)
Seniorenheim	lo11	WA	55 (59)	45 (49)	45.5	37.6	- (-)	- (-)

Tabelle: Schalleintrag nach 16. BImSchV ausgehend nur vom zusätzlichen Verkehr auf öffentlichen Verkehrswegen vom und zum Geschäftshaus ohne erweiterte Verkehrsführung⁸

Um angesichts der hohen Vorbelastung die zusätzliche Verkehrslärmbelastung für die im Plangebiet und dessen unmittelbaren Umfeld befindliche Wohnnutzung möglichst gering zu halten und möglichst als positive Planfolge sogar eine Verminderung der Lärmbelastung zu erreichen, sind Maßnahmen der Lärminderung entwickelt worden. Diese Maßnahmen werden, da sie nicht Regelungsgegenstand eines Bebauungsplans sein können, in einem städtebaulichen Vertrag öffentlich-rechtlich gesichert. So ist im Zuge der Planumsetzung vorgesehen, den Pflasterbelag auf Teilabschnitten des Elcknerplatzes und der Borgmannstraße gegen einen Asphaltbelag auszutauschen. Ferner soll in der Straße Elcknerplatz eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden. Zusätzlich sollen in der Borgmannstraße die Bodenschwellen ausgebaut werden. Diese Maßnahmen werden umgesetzt sein, bevor das geplante Geschäftshaus in Betrieb geht.

Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Prognosewerten zeigen, welche zusätzliche Verkehrslärmbelastung in Folge der Planung ohne die oben genannten Maßnahmen der Lärminderung zu erwarten wäre (Spalte 3) und welche Lärmbelastung im Vergleich dazu und zur Bestandssituation unter Berücksichtigung dieser lärmindernden Maßnahmen zu erwarten ist (Spalte 4). In der fünften Spalte sind zusätzlich die Prognosewerte für die Situation nach Umsetzung der geplanten Ost-West-Trasse (siehe Ziffer 2.5) dargestellt. Die sechste Spalte schließlich zeigt, welche Verkehrslärmbelastung zu erwarten ist, wenn zusätzlich auch die im Zuge des Gleisausbaus erforderliche Schallschutzwand entlang der Bahntrasse errichtet wurde. Die rot markierten Felder deuten auf eine Verschlechterung, die grün markierten Felder auf eine Verbesserung der Situation nach Planumsetzung hin:

⁸ Kötter consulting engineers, Schalltechnischer Bericht Nr. 48236-1.004, Berlin, 05.11.2009, Tab. 4, S. 22

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4	Spalte 5	Spalte 6
Berechnungspunkt	Beurteilungspegel BESTAND auf öffentlicher Straße	Gesamtbeurteilungspegel öffentlicher Verkehr und Verkehr <u>ohne</u> mit Sanierungsmaßnahmen	Gesamtbeurteilungspegel öffentlicher Verkehr und Verkehr zum Geschäftshaus <u>mit</u> Sanierungsmaßnahmen, die bereits mit Inbetriebnahme des Geschäftshauses wirksam sind	Gesamtbeurteilungspegel öffentlicher Verkehr und Verkehr zum Geschäftshaus mit Sanierungsmaßnahmen und mit Ost-West-Trasse	Gesamtbeurteilungspegel öffentlicher Verkehr und Verkehr zum Geschäftshaus mit Sanierungsmaßnahmen und mit Ost-West-Trasse und der geplanten Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse

Bezeichnung	ID	tags	nachts	tags	nachts	nachts	nachts	tags	nachts	tags	nachts
		dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
Borgmannstr. 16	lo1	64,0	60,5	65,5	61,3	62,8	60,3	62,3	60,2	60,8	55,8
Borgmannstr. 16b	lo2	62,3	59,0	64,2	59,6	62,2	58,8	61,6	58,6	60,3	54,1
Thürnagelstr. 3	lo3	61,1	57,1	63,4	58,2	61,8	57,4	61,1	57,0	60,2	53,5
Thürnagelstr. 2	lo4	60,2	54,4	62,8	56,1	62,4	55,8	61,5	55,2	61,3	53,7
Borgmannstr. 7	lo5	59,8	53,2	62,2	55,0	62,0	54,9	61,1	54,2	60,9	53,4
Borgmannstr. 13 O	lo6	60,6	54,1	62,7	55,6	62,6	55,4	61,7	54,7	61,5	53,9
Borgmannstr. 13 W	lo7	47,9	47,1	43,9	43,6	43,7	43,6	43,7	43,6	43,4	43,3
Parrisiusstr. 7	lo8	48,4	47,5	47,6	48,0	47,6	48,0	47,6	48,0	47,1	47,4
Parrisiusstr. 7	lo8.1	57,0	49,9	57,3	50,3	57,3	50,3	56,9	49,9	56,9	49,8
Bahnhofstr. 19	lo9	45,9	44,5	48,0	48,4	48,0	48,4	47,8	48,4	47,2	47,6
Bahnhofstr. 19	lo9.1	66,2	59,2	66,3	59,4	66,3	59,4	64,9	58,6	64,9	58,6
Eicknerplatz 11	lo10	66,5	59,4	68,2	62,0	62,3	59,3	62,3	59,3	61,3	56,3
Seniorenheim	lo11	57,0	49,7	57,3	50,0	57,3	50,0	56,8	49,6	56,8	49,6

Tabelle: Pegeldifferenz an den Immissionsorten durch Verkehr zum/vom Geschäftshaus auf öffentlichen Verkehrswegen⁹

Die in der Tabelle dargestellten Prognosewerte lassen im Einzelnen erkennen, dass sich der Verkehrslärm trotz der in Folge der Planung zu erwartenden geringen Verkehrszunahme wegen der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen (vgl. Ziffer 5.5.1) nur geringfügig erhöht oder sogar reduziert. Bei Einbeziehung aller perspektivisch vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen können die meisten Überschreitungen (Spalte 6 der Tabelle) der Orientierungswerte der DIN 18005 reduziert werden. Ein Beurteilungspegel von 60 dB(A) nachts wird unter diesen Bedingungen überall sicher unterschritten.

⁹ Hergeleitet aus: Kötter consulting engineers, Schalltechnischer Bericht Nr. 48236-1.004, Berlin, 05.11.2009, Tab. 10, S. 28 und 14, S. 32

Mit Inbetriebnahme des Geschäftshauses muss vorübergehend, bis zur Fertigstellung der Ost-West-Trasse und Errichtung der bahnrassenebegleitenden Schallschutzmauer an einigen Immissionsorten mit einer Zunahme der Verkehrslämbelastung gerechnet werden. Nach Fertigstellung der Ost-West-Trasse kann mit einer Reduzierung der Verkehrslämbelastung gerechnet werden. Nach Fertigstellung der Schallschutzwand im Rahmen Umbaus des S-Bahnhof Köpenick durch die DB AG wird eine weitere Reduzierung des Verkehrslärms erfolgen.

Lufthygiene

Im Rahmen des lufthygienischen Gutachtens wurden folgende Sachverhalte überprüft:

- Trägt das Vorhaben bedingt durch den induzierten Verkehr zu einer wesentlichen Erhöhung der Luftschadstoffbelastung bei?
- Sind die Auswirkungen auf die umliegenden Wohnnutzungen (Bestand) vertretbar?

Im Ergebnis liegen für das Untersuchungsgebiet dreidimensionale Konzentrationsfelder der Gesambelastung infolge des Parkhauses und der umgebenden Straßen sowie Konzentrationen in den weiter entfernt liegenden Straßenschluchten vor. Bei den Berechnungen wurden folgende Fälle betrachtet:

- Istzustand 2009 (ohne Geschäftshaus),
- Planfall 1 2009 (Bebauungsplanung XVI-18 einschließlich Geschäftshaus) und
- Planfall 2 2014 (wie Planfall 1 plus Berücksichtigung des Straßenbauprojektes der Ost-West-Trasse).

Die Ergebnisse für den Istzustand wurden den der Planfälle gegenübergestellt sowie im Hinblick auf die Grenzwerte der 22. BImSchV bewertet. Betrachtet wurden dabei die entsprechend 22. BImSchV relevanten verkehrsbedingten Schadstoffe NO₂ und PM₁₀.

NO₂:

Durch die Planung werden keine Grenzwertüberschreitungen für NO₂ erzeugt.

PM₁₀:

Mit der Planung (Planfall 1) ergeben sich wesentliche Reduzierungen der Belastung durch Versieglung des Parkplatzes Borgmannstraße 12. Die Entlastung des Plangebietes (Bebauungsplan XVI-18 einschließlich Geschäftshaus) wird maßgeblich durch die Ost-West-Trasse (Planfall 2) geschaffen, welche selbst wiederum neue Belastungen mit Überschreitungen des 24h- Wertes nördlich des Bahndammes schafft. Dieser Umstand wird bereits im Planfeststellungsverfahren zur Ost-West-Trasse und dem dazu gehörigen Luftschadstoffgutachten betrachtet und abgewogen. Die Entlastung durch die Ost-West-Trasse erfolgt flächendeckend im gesamten Plangebiet, und zwar soweit, dass nur noch an zwei Stellen (Fassade Geschäftshaus Elcknerplatz und Fassade Forum Köpenick in der nördlichen Bahnhofstraße) die 24-Stundenwerte überschritten werden und Überschreitungen der Jahresmittelwerte nicht mehr vorliegen.

Insgesamt ist im Vergleich zum Istzustand in den Planungen Planfall 1 und 2 eine wesentliche Verringerung der PM₁₀ Grenzwertüberschreitungen gegenüber dem Bestandszustand zu verzeichnen. Insofern ist trotz der geringfügigen Steigerung des Gesamtverkehrs durch die Planung des Geschäftshauses eine wesentliche Verbesserung der PM₁₀ Situation im gesamten Betrachtungsraum zu erwarten.

Fazit

Durch den Bau des Geschäftshauses wird für die Bereiche der Borgmannstraße und Thurnagelstraße eine deutliche Verbesserung der lufthygienischen Situation erzielt, wohingegen sich die lufthygienische Situation in der Bahnhofstraße im Vergleich zum Planfall 1 ohne die Realisierung der Ost-West-Trasse leicht verschlechtert, ohne dort zusätzliche Grenzwertbetroffenheiten zu schaffen.

Im Planfall 2 mit Realisierung der Ost-West-Trasse erhöhen sich im Vergleich zum Planfall 1 ohne die geplante Realisierung der Ost-West-Trasse die ermittelten PM10- und NO2-Konzentrationen in der Mahlsdorfer Straße und Am Bahndamm sowie in der Seelenbinder Straße, wobei die Konzentrationen in der Bahnhofstraße sinken. Ursache hierfür ist die signifikant unterschiedliche Verkehrsführung bei der Realisierung der Ost-West-Trasse. Dabei wird der Hauptverkehr über die Mahlsdorfer Straße sowie Am Bahndamm auf die Ost-West-Trasse geleitet, wobei die Bahnhofstraße entlastet wird.

Mit dem Bau des geplanten Geschäftshauses ist eine wesentliche Verbesserung gegenüber der Bestandssituation zu erwarten. Im gesamten Plangebiet wird im Vergleich zum Istzustand die lufthygienische Situation so verbessert, dass nur noch an zwei Stellen Grenzwertüberschreitungen verbleiben.

Licht

Durch das Planvorhaben ist von einer Erhöhung der Lichtbelastung auszugehen, die sich jedoch auf die Bahnhofstraße und auf den Elcknerplatz beschränkt. Die Wohnbebauung an der Borgmannstraße ist von der Zunahme der Lichtbelastung nicht betroffen

Verschattung

Anhand einer Besonnungsstudie sind die Planfolgen hinsichtlich der Verschattung für die maßgeblich betroffene Wohnbebauung östlich des Plangebiets beurteilt worden. Die Verschattungssimulationen kommen zu dem Ergebnis, dass es für die westlichen Fassadenabschnitte Borgmannstraße 16b/Thurnagelstraße 1 gegenüber der Bestandssituation zu einer zusätzlichen Verschattung kommt. Die Planfolgen wurden sowohl für den 21. März (Tag-/Nachgleiche als Mittelwert des Jahres) als auch für den nach der DIN 5034 maßgeblichen 17. Januar, an dem die Besonnungsdauer mindestens eine Stunde betragen sollte, ermittelt und sind in der folgenden Tabelle ersichtlich.

Danach ergibt sich für die benachbarte Bebauung folgende Verringerung der Belichtungs- und Besonnungsverhältnisse:

Gebäude	Bestand 21. März	Planung 21. März	Veränderung in %	Bestand 17. Januar	Planung 17. Januar	Veränderung in %
EG Turm Thurnagelstraße 1, Ecke Borgmannstraße	12:40 ÷ 17:31 291 Minuten	12:40 ÷ 14:46 126 Minuten	43 % (-57 %)	12:48 ÷ 13:57 69 Minuten	12:48 ÷ 13:56 68 Minuten	99 % (-1%)
EG südl. Hälfte Borgmannstraße von Gebäude Thurnagelstraße 1	13:00 ÷ 17:30 270 Minuten	13:00 ÷ 14:49 109 Minuten	40 % (-60 %)	13:08 ÷ 14:00 14:55 ÷ 15:00 57 Minuten	13:08 ÷ 14:00 52 Minuten	91 % (-9 %)
EG nördl. Hälfte Borgmannstraße von Gebäude Thurnagelstraße 1	12:40 ÷ 17:38 298 Minuten	12:40 ÷ 14:49 129 Minuten	43 % (-57 %)	12:48 ÷ 14:05 14:33 ÷ 15:03 103 Minuten	12:48 ÷ 13:54 66 Minuten	64 % (-36%)
1. OG südl. Hälfte Borgmannstraße von Gebäude Borgmannstraße 16b	12:40 ÷ 17:45 305 Minuten	12:40 ÷ 15:30 170 Minuten	57 % (-43 %)	12:51 ÷ 15:30 159 Minuten	12:51 ÷ 14:07 77 Minuten	48 % (-52 %)
1. OG nördl. Hälfte Borgmannstraße von Gebäude Borgmannstraße 16b	12:42 ÷ 17:31 289 Minuten	12:42 ÷ 15:30 168 Minuten	58 % (-42 %)	12:51 ÷ 15:37 166 Minuten	12:51 ÷ 14:07 77 Minuten	46 % (-54 %)

Die direkte Besonnung nimmt im Vergleich zur Bestandssituation am 21. März (Tag-/Nachtgleiche) für den am meisten betroffenen Fassadenabschnitt um bis zu 60 % ab. Die direkte Besonnungsdauer über die Westfassade beträgt mindestens 109 und am 17. Januar mindestens 52 Minuten. Durch die Planung kommt es lediglich im südlichen Erdgeschossfassadenabschnitt entlang der Borgmannstraße des Gebäudes Thürnagelstraße 1 zur Unterschreitung der Mindestbesonnungsdauer um acht Minuten. Allerdings ist eine Unterschreitung bereits im Bestand gegeben. Insgesamt kann die Verschattung vor dem Hintergrund der innerstädtischen Lage und der Siedlungstypologie als ortstypisch angesehen werden. Die Verschattung kann somit als vertretbar eingestuft werden.

Freiraumversorgung

Die Freiraumversorgung des Quartiers wird durch das Planvorhaben nicht verändert.

5.2.2 Schutzgut Klima

Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet liegt am Rande übergeordneter Austauschbeziehungen (reliefbedingte Luftleitbahnen). Westlich des Plangebietes verläuft die Luftleitbahn des Wuhletales von Nord nach Süd, südlich die Luftleitbahn des Spreetales von Ost nach West. Dennoch gehört das Plangebiet in seiner gesamten Ausdehnung zum klimatischen Belastungsbereich 4a (Umweltatlas Karte 04.07) mit einer mäßigen bis hohen stadtklimatischen Veränderung. Dichte Bebauung und hohe Versiegelungsgrade bewirken in derartigen Gebieten höhere Mitteltemperaturen, geringere nächtliche Abkühlung, veränderte Windgeschwindigkeiten, schlechtere Austauschverhältnisse und eine hohe Schwülegefährdung.

Das Plangebiet ist sowohl tagsüber als auch nachts durch leicht erhöhte Temperaturen gekennzeichnet. Es besitzt keine Kaltluftentstehungsfunktion. Die Wirkung der nächstgelegenen Kaltluftentstehungsgebiete in der Wuhlheide und im Friedrichshagen Forst spielt für das Gebiet keine Rolle.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch das Vorhaben sind folgende Auswirkungen zu erwarten:

- Kleinklimatische Beeinträchtigung des Luftaustauschs durch Schließung des Blockrands (anlagebedingte Auswirkung),
- Erhöhung der Überwärmung durch Zunahme der Wärmespeicherkapazität infolge größerer Gebäudevolumina (anlagebedingte Auswirkung),

Durch die Anlage begrünter Dachflächen sind folgende kleinklimatisch positive Auswirkungen zu erwarten:

- Senkung der Mitteltemperatur,
- Verbesserung der Abkühlung in den Abend- und Nachtstunden,
- Minderung der Schwülegefährdung.

Die geplante Dach- und Fassadenbegrünung hat positive Auswirkungen auf die kleinklimatische Situation. Aufgrund der Blockrandschließung verschlechtert sich kleinräumlich die Durchlüftungssituation in Bezug auf die angrenzenden Wohngebiete. Die Einstufung bei den Bewertungskriterien "Stadtklimatische Funktionsbereiche" und "Vorhandensein von Luftleitbahnen und Kaltluftentstehungsgebieten" bleibt jedoch von den geringfügigen positiven und negativen Veränderungen unberührt.

5.2.3 Schutzgut Boden / Altlasten

Bestandsbeschreibung

Das Plangebiet liegt im Warschau-Berliner Urstromtal. Als weichselkaltzeitliche Ablagerungen sind im Gebiet fein- bis mittelkörnige, schwach grobkörnige Sande mit geringen Kiesbeimengungen zu erwarten. In der Umweltatlaskarte "Bodengesellschaften" ist das Gebiet als Siedlungsfläche, zum Teil auf Aufschüttungen, mit der Bodengesellschaft "Regosol + Pararendzina + Hortisol" gekennzeichnet. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Boden auf dem Baugrundstück insgesamt aufgeschüttet bzw. stark anthropogen gestört ist.

Das Baugrundstück (MK) ist im Bestand zu 99% (einschließlich der teilversiegelten Flächen) versiegelt. Mit 56% nehmen die überbauten Flächen und die wasser- und luftundurchlässigen Beläge (Beton) den größten Anteil der Versiegelungen ein. Einen sehr hohen Anteil haben mit 42 % die teilversiegelten Flächen mit Großpflaster oder stark verdichtetem (Aufschüttungs-) Boden (siehe nachfolgende Tabelle).

Flächentyp	Flächengröße (m²)	Anteil
überbaute Fläche / Gebäude	2.474	26 %
Beton	2.894	30 %
Großpflaster / stark verdichteter Boden	4.038	42 %
Rasenschotter	70	1 %
Grünflächen / unversiegelte Flächen	119	1 %
Summe Baugrundstück	9.595	100 %

Der Baugrund wurde in einem Gutachten (ELH Ingenieure GmbH, 2009) hinsichtlich bodenmechanischer Eigenschaften sowie Kontamination bewertet. Rammkernbohrungen ergaben eine mitteldichte bis dichte Lagerung des anstehenden Bodens bei Korngrößen von schluffigem Feinsand bis schwach kiesigem Mittelsand.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch das Vorhaben wird das MK anlagebedingt fast vollständig überbaut. Es sind jedoch Böden betroffen, die im Bestand aufgeschüttet sowie nahezu vollständig versiegelt und damit in höchstem Maße anthropogen beeinflusst sind. Im Vergleich zum Bestand nimmt der anthropogene Einfluss auf den Boden nur unwesentlich zu. Eine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden liegt deshalb nicht vor.

Altlasten

Erkenntnisse zu Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen im Plangebiet liegen nicht vor. Oberflächliche Bodenverunreinigungen, die im Bereich der Lagerflächen vorhanden sein könnten, sind mit dem Bodenaushub für die geplante Bebauung zu beseitigen.

Das Bodengutachten weist ebenfalls keine sanierungsrelevante Kontamination des Bodens aus. Ein Teil der anstehenden Auffüllungen und Befestigungen des Oberbodens wird jedoch bei Aushub als besonders überwachungsbedürftiger Abfall eingestuft. Im Bereich des nördlich verlaufenden Bahndamms wurde demgegenüber entsprechend einer Stellungnahme des Umweltamtes des Bezirks Treptow-Köpenick vom 27.03.2009 eine Schadstoffbelastung im Grundwasser durch LCKW nachgewiesen. Dieser im Bereich der Mahlsdorfer Straße eingetragene Grundwasserschaden konnte bislang noch nicht auskartiert werden. Der genannte Schaden darf durch die Baumaßnahmen im Plangebiet nicht verschleppt werden.

Eine baubedingte Verschleppung belasteten Grundwassers durch Grundwasserhaltungen ist wegen des weitgehenden Verzichts auf eine Unterkellerung nicht zu erwarten.

ten. Sollten im weiteren Projektverlauf dennoch Untergeschosse vorgesehen werden, so müssen diese, nach den Regelungen des zum Bebauungsplan geschlossenen städtebaulichen Vertrags, in einer grundwasserschonenden Bauweise errichtet werden, die die Auswirkungen auf das Grundwasser und der vom Grundwasser abhängigen Vegetation auf ein Minimum beschränkt.

Eine Grundwassererhaltung ist bei der Errichtung von Untergeschossen nicht zulässig.

Konkrete Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln auf dem Grundstück bestehen nach Auskunft des Referates XOA der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 30.01.2009 nicht.

5.2.4 Schutzgut Wasser

Bestandsbeschreibung

Grundwasser

Der Flurabstand des obersten Grundwasserleiters liegt zwischen 2 und 4 m (Umweltatlas, Karte 02.07). Aufgrund des Deckschichtentypes (Talsand) und des geringen Grundwasserflurabstands ist die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers als hoch einzuschätzen. Hinsichtlich des Geschütztheitsgrades gilt das Grundwasser im Plangebiet als nicht geschützt (Umweltatlas, Karte 02.05). Der Grundwasserspiegel ist je nach Witterungsverlauf zwischen 32 und 33 m NHN zu erwarten (Umweltatlaskarten 02.12).

Grundwasserneubildungsrate

Eine differenzierte Berechnung der Grundwasserneubildungsrate für Vegetationsflächen mit Bodenanschluss und versiegelte Flächen ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades nicht erforderlich. Erfahrungsgemäß wird die Grundwasserneubildungsrate auf dem Vorhabensgrundstück insgesamt < 50 mm/a betragen und als sehr gering einzustufen sein.

Rückhaltevermögen von Niederschlägen

Das Vorhabensgrundstück ist zu 56 % mit Bebauung oder Betonflächen versiegelt. Auf diesen Flächen ist ein Rückhaltevermögen von Niederschlägen nicht vorhanden, da auch keine begrünten Dachflächen existieren. Auf der übrigen Grundstücksfläche mit teilversiegelten, halboffenen und kleinen Vegetationsflächen ist insgesamt höchstens ein geringes Rückhaltevermögen vorhanden. Für die südlich angrenzenden Flächen existiert eine zusammenhängende Grünfläche mit geringem Wegeanteil. Die Wegeflächen entwässern in die Rasenflächen. Dachflächen ohne Vegetation, versiegelte und teilversiegelte Hofflächen entwässern im Plangebiet in der Regel in die Kanalisation.

Die Funktionserfüllung hinsichtlich des Schutzgutes Grundwasser kann auf dem Vorhabensgrundstück aufgrund der Versiegelung und der daraus resultierenden sehr geringen Grundwasserneubildungsrate als gering eingestuft werden.

Oberflächengewässer

Im Plangebiet und direkt angrenzend sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Die zur Spree fließende Wuhle befindet sich rd. 200 m westlich des Plangebiets.

Die zum größten Teil versiegelten Flächen im Plangebiet entwässern in der Regel in die Regenwasserkanalisation (Trennsystem). Über die Regenwasserkanalisation in der Bahnhofstraße wird das Regenwasser in die Spree, über die Regenwasserkanalisation in der Borgmannstraße wird das Regenwasser in die Alte Erpe eingeleitet.

Ein Ziel des Naturschutzes und der Landschaftspflege ist es, den Anteil der Niederschläge, der mit nur geringer zeitlicher Verzögerung den Vorflutern zugeführt wird,

möglichst gering zu halten. Damit wird die Hochwassergefahr gemindert und eine Überlastung der städtischen Entwässerungssysteme vermieden, die bei hohen Direktabflüssen und Starkregenereignissen zu einer Einleitung ungeklärter Schmutzwasser über die Mischkanalisation in die Vorfluter führen kann.

Prognose bei Durchführung der Planung

Anlagebedingt wird eine Grundwasserneubildung aufgrund der fast vollständigen Überbauung im MK kaum mehr vorhanden sein. Durch die Schaffung von ca. 2.000 m² extensiv begrünter Dachflächen (ca. 21 % des Vorhabensgrundstücks) erhöht sich das Rückhaltevermögen von Niederschlägen. Trotz des Rückhaltevermögens der Dachbegrünung sind weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Spitzenabflusses erforderlich, da die Regenkanäle der Bahnhofstraße und Borgmannstraße nur eine geringe Aufnahmekapazität haben.

Von den Berliner Wasserbetrieben wurde eine Einleitungsbeschränkung auf max. 50 l/s Regenwasser festgelegt. 30 l/s können in den Regenwasserkanal in der Bahnhofstraße und 20 l/s in den Regenwasserkanal in der Borgmannstraße eingeleitet werden. Die Einspeisung in die Borgmannstraße erfolgt mithilfe eines Regenrückhaltebeckens (RRB), die Ableitung des Regenwassers in der Bahnhofstraße erfolgt direkt. Unbelastetes Regenwasser wird ohne Behandlung und Rückhalt in die Bahnhofstraße geleitet. Das unbelastete Niederschlagswasser von den Gründachflächen und des Laubengangs auf dem Dach des Geschäftshauses, dass in die Bahnhofstraße eingeleitet wird, kann ohne weitere Vorreinigung und Zwischenspeicherung in den Regenwasserkanal weitergegeben werden.

Belastetes Regenwasser von den Pkw-Stellplatzflächen wird vor der Behandlung zwischengespeichert und über Pumpen weitergegeben. Vor Einleitung in den Regenwasserkanal wird das belastete Regenwasser über eine Sedimentationsanlage gereinigt. Damit wird eine Überlastung der vorhandenen Regenwasserkanalisation vermieden und den Forderungen gemäß § 29 Berliner Wassergesetz entsprochen, wonach bei einer Einleitung in ein Oberflächengewässer (auch mittelbar) eine 80%ige Schmutzfrachtreduzierung nachzuweisen ist.

Für die südlich angrenzenden Flächen in allgemeines Wohngebiet und Mischgebiet ergeben sich durch die Festsetzungen des Bebauungsplans keine Änderungen im Bestand. Es sind keine Neuversiegelungen in diesem Bereich vorgesehen. Daher sind keine Veränderungen an der bisherigen Entwässerung erforderlich.

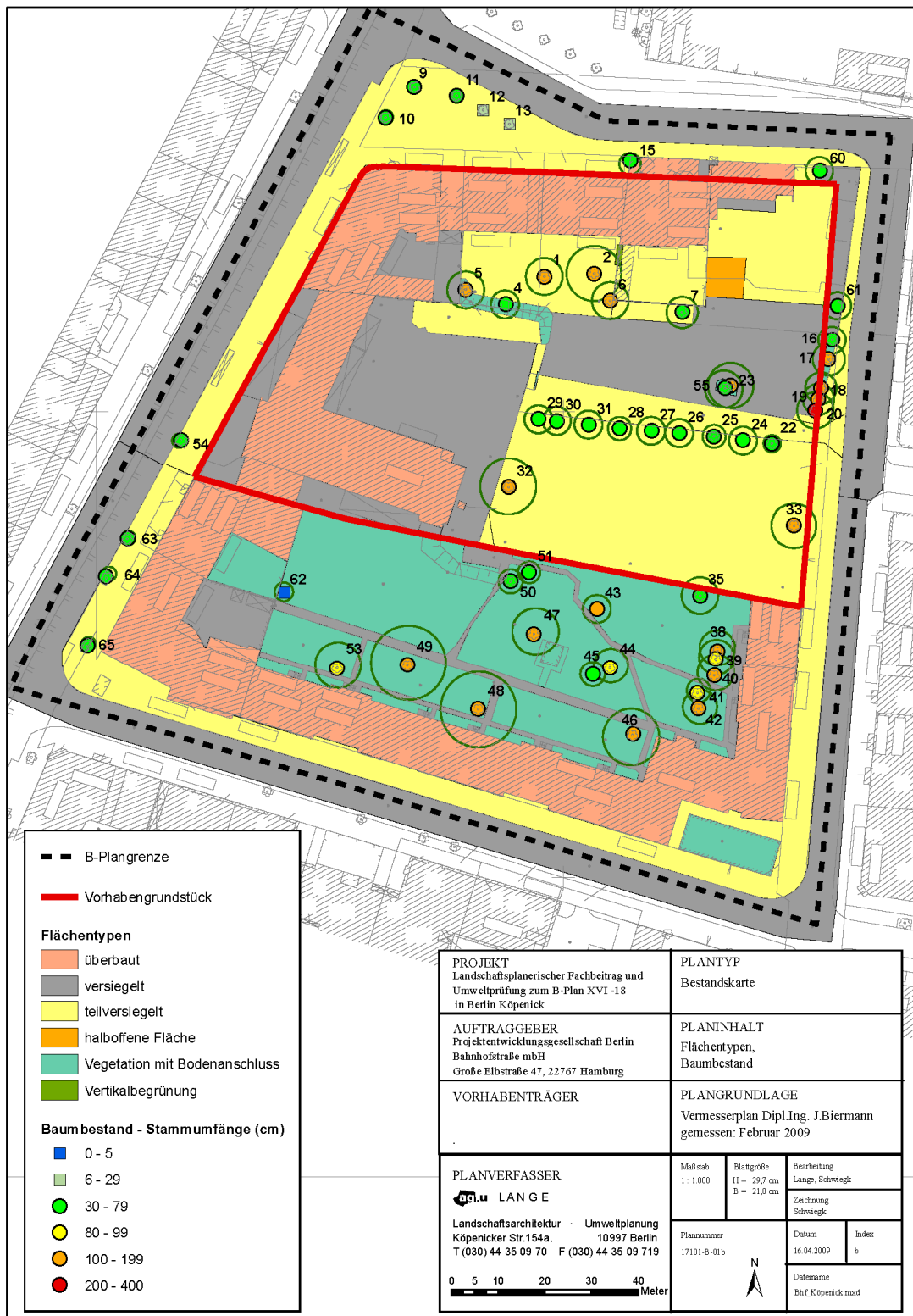
Eine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Schutzguts Wasser kann ausgeschlossen werden. Das Vorhaben wirkt sich positiv auf das Rückhaltevermögen von Niederschlägen aus. Die Grundwasserneubildungsfunktion wird aufgrund der gegenwärtig geringen Funktionserfüllung nicht erheblich beeinträchtigt, da die Grundwasserneubildungsrate im Bestand und im Planungszustand als sehr gering zu bewerten ist.

5.2.5 Schutzgut Biotop / Arten

Bestandsbeschreibung

Das Vorhabensgrundstück ist im Bestand zu fast 99% versiegelt. Die versiegelten Flächen bestehen zum großen Teil aus bebauten und unbebauten, mit Beton vollversiegelten Flächen. Daneben sind großflächig teilversiegelte Flächen, z.B. Großpflaster und vegetationsfreier, stark verdichteter Boden, Rasenschotter jedoch nur sehr kleinteilig vorhanden. Bei den Vegetationsflächen mit Bodenanschluss (etwa 100 m²) handelt es sich um artenarme ruderale Staudenfluren, die überwiegend als schmale Säume auf dem Vorhabensgrundstück auftreten. Die Vegetationsflächen sind nur von sehr geringer Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz. Gefährdete Pflanzenarten wurden nicht gefunden.

Südlich des Vorhabensgrundstücks grenzt ein offener, gärtnerisch begrünter Hof mit einzelnen Bäumen an, der von den Ausweisungen des Bebauungsplans nicht betroffen ist (Festsetzung des Bestandes).



Biotoptypen und Baumbestand (Bestand)

Das Vorhabensgrundstück weist einen Bestand an 11 nach Baumschutzverordnung (BaumSchVO) geschützten Bäumen auf. Unmittelbar angrenzend an das Vorhabensgrundstück wachsen drei nach BaumSchVO geschützte Bäume, die voraussichtlich von dem Vorhaben betroffen sein werden.

Im April 2009 wurden auf dem Vorhabensgrundstück vier Vogelarten nachgewiesen (Nebelkrähe, Kohlmeise, Hausrotschwanz, Haussperling). Zwei Haussperling-Niststätten befinden sich auf der Hofseite des Gebäudes Elcknerplatz 6. Baumhöhlen und Nester in den Gehölzen sind nicht vorhanden. Hinweise auf Fledermausvorkommen und weitere Arten wurden nicht gefunden.

Die genannten Arten gehören nicht zu den gefährdeten Vertretern der Avifauna in Berlin. Die an Gebäuden lebenden Vogelarten (mit Ausnahme der Straßentaube) genießen jedoch durch das Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit der Bundesartenschutzverordnung besonderen Schutz (§ 44 Abs. 1 BNatSchG / § 30 Abs. 2 NatSchGBln), was u.a. das Beschädigen oder Zerstören ihrer Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten verbietet.

Prognose bei Durchführung der Planung

Dem Verlust von 119 m² Vegetationsfläche mit geringer Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz steht die Schaffung von 2.000 m² extensiv begrünter Dachflächen mit hoher Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz gegenüber. Hinzu kommen etwa 1.073 m² Fassadenbegrünung (südliche Fassade ab dem EG bis zum 2. OG). Die Beseitigung der Vegetationsflächen ist wegen des geringen Umfangs, wegen ihrer geringen Bedeutung für den Biotop- und Artenschutz und wegen der in höherem Umfang neu geschaffenen Vegetationsflächen nicht als erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushalts zu werten.

Unter Anwendung der Anlagen 1 und 2 der BaumSchVO verbleibt eine Kompensationsanforderung von 23 Ersatzbäumen für den Verlust von 11 geschützten Bäumen auf dem Vorhabensgrundstück und weiteren drei Ersatzbäumen für den Verlust von drei geschützten, direkt angrenzenden Bäumen. Da Ersatzpflanzungen im Plangebiet nicht möglich sind, ist eine Ausgleichsabgabe zu entrichten. Die Ausgleichsabgabe bemisst sich nach dem Gehölzwert zuzüglich eines Zuschlags in gleicher Höhe für Pflanz- und Pflegeaufwand (detaillierte Berechnung siehe Landschaftsplanerischer Fachbeitrag).

Baubedingte Auswirkungen auf Bäume oder andere Vegetationsbestände im Umfeld des Vorhabens sind nicht zu erwarten, da im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags öffentlich-rechtlich geregelt ist, dass bei der Errichtung von Untergeschossen eine grundwasserschonende Bauweise gewählt werden muss, die die Auswirkungen auf das Grundwasser und der vom Grundwasser abhängigen Vegetation auf ein Minimum beschränkt.

Der tatsächliche oder potenzielle Lebensraum für Gebäudebrüter geht durch den Abriss des Gebäudebestands verloren. Deshalb sind die in § 44 BNatSchG enthaltenen Verbote zu beachten. Nist- und Lebensstätten sind ganzjährig geschützt. Aus diesem Grund muss vor Beginn der Baumaßnahmen eine Begehung im Beisein eines Fachgutachters durchgeführt werden. Sollten Niststätten oder Baumhöhlen von den Baumaßnahmen betroffen sein, muss einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs. 8 BNatSchG oder eine artenschutzrechtliche Befreiung nach § 67 BNatSchG bei der zuständigen Naturschutzbehörde beantragt werden. Die Entfernung von Gehölzen und der Abriss von Gebäuden sind, sofern die notwendigen Genehmigungen vorliegen, außerhalb der Brutzeit, d.h. vom 31. August bis zum 28. Februar, durchzuführen.

5.2.6 Schutzgut Landschaftsbild

Bestandsbeschreibung

Im südlichen Teil des Plangebietes (Parrisiusstraße, südl. Abschnitte der Bahnhofstraße und Borgmannstraße) ist eine typisch städtische, viergeschossige Blockrandbebauung mit einem begrünten Innenhof vorhanden. Im mittleren und nördlichen Teil des Plangebietes (Vorhabensgrundstück) ist die Blockrandbebauung unterbrochen und das Stadtbild diffus. Die eingeschossige Bebauung an der Bahnhofstraße 23 mit den Imbissbuden ist als Vorbelastung des Landschafts- bzw. Stadtbildes anzusehen. Ebenso sind die Stellplatzflächen an der Borgmannstraße mit dem Durchblick auf die Rückseiten der eingeschossigen Gebäude an der Bahnhofstraße eine Belastung des Stadtbildes. Positiv können nur einzelne Bäume am Rande bzw. auf den Stellplatzflächen bewertet werden, die zur Begrünung des Stadtbildes an der Borgmannstraße beitragen.

Am Elcknerplatz / Ecke Bahnhofstraße bietet sich ein typisches Stadtbild mit drei- bis fünfgeschossiger Blockrandbebauung. Richtung Borgmannstraße löst sich die Blockrandbebauung auf und es bietet sich ein diffuses Stadtbild mit eingeschossiger Bebauung und Durchblick auf die Stellplatzflächen.

Insgesamt ist der Naturraum aufgrund der Bebauung nicht erkennbar, der Anteil landschaftstypischer und gestalterisch wertvoller Elemente ist sehr gering. Kleinräumige Sichtbeziehungen bestehen insbesondere am Elcknerplatz u.a. vom S-Bahnhof in das Gebiet hinein, jedoch ist hier das Stadtbild als beeinträchtigt einzustufen. Die Sichtbeziehungen von der Wohnbebauung an der Parrisiusstraße in den Hof hinein sind aufgrund der Situation auf dem Vorhabensgrundstück ebenfalls beeinträchtigt.

Im Umfeld des Planungsgebiets ist der dominante Baukörper des Forums Köpenick hervorzuheben, der die Bahnhofstraße zwischen Parrisiusstraße und Elcknerplatz prägt. Östlich ist der geschlossene Straßenraum der Thürnagelstraße positiv zu bewerten.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch das Vorhaben wird der Blockrand in den mittleren/nördlichen Abschnitten der Bahnhofstraße und der Borgmannstraße sowie am Elcknerplatz geschlossen und das Stadtbild neu gestaltet. Die Bebauung orientiert sich an der vorhandenen Blockstruktur. Vor der Bauflucht liegende (derzeit private) Grundstücksstreifen am Elcknerplatz und an der Borgmannstraße sollen als öffentliche Verkehrsflächen ausgewiesen werden, wodurch der Gehweg in diesen Bereichen deutlich verbreitert werden kann. Auf den zurückspringenden Teilen des ersten und zweiten Geschosses und auf der Dachfläche des obersten Parkdecks ist eine Dachbegrünung vorgesehen. Zusätzlich wird die südliche Gebäudefassade ab dem EG durch eine Fassadenbegrünung aufgewertet. Dem steht der Verlust der gründerzeitlichen Bebauung Bahnhofstraße 25 / Elcknerplatz 2 sowie Elcknerplatz 8 als Relikte einer den Bahnhofsvorplatz begrenzenden Randbebauung gegenüber. Insgesamt werden kleinräumig identitätsstiftende Sichtbeziehungen im Umfeld des Vorhabens verbessert bzw. neu geschaffen. Baubedingt kann es während der Bauphase zu zeitlich begrenzten Beeinträchtigungen des Stadtbildes kommen. Insgesamt überwiegen die positiven Auswirkungen auf das Landschaftsbild.

5.2.7 Schutzgut Kultur- und Sonstige Sachgüter

Bestandsbeschreibung

Sachgüter

Die sich auf dem Gelände befindenden Gebäude stellen Sachgüter dar, die durch das Vorhaben betroffen werden.

Der Gebäudebestand im Umfeld der Bahnhofstraße ist im Umbruch. Neben hochwertigen Neubauten wird das Quartier aber auch durch vernachlässigte Bausubstanz geprägt, die den Standort im gewissen Maß entwertet. Dies gilt insbesondere für das Vorhabensgrundstück selbst. Die Bausubstanz ist hier teilweise abgängig, was zu einer Beeinträchtigung des benachbarten Immobilienbestandes beiträgt.

Kulturgüter

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes befindet sich das Baudenkmal Bahnhofstraße 19, Parrisiusstraße 1. Es handelt sich um ein um 1925 entstandenes Wohn- und Geschäftshaus. Im Umfeld des B-Planes sind weitere Denkmalbereiche (Gesamtanlagen), Baudenkmale und Gartendenkmale vorhanden (siehe Kap. I 3.8).

Bodendenkmale sind nach der Berliner Denkmalliste nicht im Plangebiet oder angrenzend vorhanden.

Prognose bei Durchführung der Planung

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird das Baudenkmal gesichert. Eine Beeinträchtigung von im Umfeld vorhandenen Denkmälern ist nicht zu erwarten.

Als Verlust eines Sachgutes ist der Abriss des Eckgebäudes Elcknerplatz / Bahnhofstraße sowie des Gebäudes Elcknerplatz 8 zu bezeichnen.

5.3 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die einzelnen Schutzgüter beeinflussen sich gegenseitig in unterschiedlichem Maße. Eine Verstärkung der erheblichen Umweltauswirkungen durch sich negativ verstärkende Wechselwirkungen sind jedoch für das Plangebiet nicht zu erwarten.

5.4 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Ohne die Aufstellung des Bebauungsplans XVI-18 wäre im Plangebiet ein Fortbestand der vorhandenen Nutzung möglich. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Umweltzustand würde dies im Wesentlichen bedeuten:

- Fortbestand der gut erhaltenen Gebäudesubstanz auf den Grundstücken Bahnhofstraße 25/Elcknerplatz 2 und Elcknerplatz 8 mit positiven Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild
- Fortbestand der vom ehemaligen Parkplatz ausgehenden Emissionsbelastung (Feinstaub) mit negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch.
- Fortbestand einer ungenutzten Brachfläche und teils ruinöser Gebäudesubstanz mit negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild.
- Erhalt des Baumbestandes mit positiven Auswirkungen auf das Schutzgut Biotop.

Die Entwicklung des Plangebiets unter den derzeit geltenden planungsrechtlichen Regelungen hätte keine nennenswerten positiven Auswirkungen auf die Schutzgüter. Das desolate Stadtbild im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Köpenick würde fortbestehen.

5.5 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

5.5.1 Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Schutzgut Mensch, Schallschutz

- Ausweisung einer geschlossenen Bauweise und einer zwingend viergeschossigen Bebauung bzw. einer Mindestgebäudehöhe im Kern-, Misch- und allgemeinen Wohngebiet zwecks Sicherung eines lärmabgeschirmten Hofes.
- Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass zum Schutz vor Lärm entlang der Bahnhofstraße, der Borgmannstraße und der Parrisiusstraße ein Aufenthaltsraum von Wohnungen, bei Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen mindestens zwei Aufenthaltsräume mit den notwendigen Fenstern von der Straße abgewandt sein müssen.
- Anordnung der Parkdeckzufahrt am Elcknerplatz.
- Ausstattung der Parkdeckzufahrt vom Elcknerplatz mit einem Fahrbahnbelag, der keine erhöhten Fahrgeräuschemissionen verursacht (z. B. mit nicht geriffeltem Gussasphalt, Asphaltbeton oder Splitmastixasphalt $D_{\text{Stro}} = 0 \text{ dB(A)}$ nach RLS-90).
- Die Regenrinnen an der Ein- und Ausfahrt zu den Parkebenen müssen dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen, d.h., von ihnen dürfen beim Überfahren keine beurteilungsrelevanten Geräuschemissionen ausgehen (Regelung im städtebaulichen Vertrag).
- Der Kopfsteinpflasterbelag der Straßen Elcknerplatz und Borgmannstraße ist mit einem Asphaltbelag zu versehen (Regelung im städtebaulichen Vertrag).
- Ausweisung des Elcknerplatzes als beruhigte Tempo-30-Zone.
- Ausbau der Bodenschwellen in der südlichen Borgmannstraße (Regelung im städtebaulichen Vertrag).
- Unnötige Ein- und Ausfahrten zu den Parkdecks sind durch eine Signalanlage am Elcknerplatz zu vermeiden. Die Ampelreglung soll im Bedarfsfall auf die Belegung der Stellplätze in den Parkebenen hinweisen (Regelung im städtebaulichen Vertrag).
- Die vorgehaltenen Mieterparkplätze sind auf dem obersten Parkdeck möglichst nahe an der schallabschirmenden Attika zur Borgmannstraße anzuordnen (Regelung im städtebaulichen Vertrag).
- Die Anlieferzone an der Borgmannstraße darf zwischen 22:00 und 6:00 Uhr sowie sonn- und feiertags nicht genutzt werden (Regelung im städtebaulichen Vertrag).
- Die Sammelbox für die Einkaufswagen auf dem obersten Parkdeck ist baulich z. B. mit einer leichten Stahlleichtbaukonstruktion mit Glas bzw. Acrylglas einzuhausen (Regelung im städtebaulichen Vertrag).
- Die innenliegenden Parkflächen im 1. und 2. Obergeschoss werden durch geschlossene massive Wände mit einem Schalldämm-Maß $R_{\hat{w}}, \hat{O}50 \text{ dB}$ abgeschirmt. Auf dem obersten Parkdeck, an der Ostseite gegenüber der Borgmannstraße, ist ein 2,6 m hoher, geschlossener Schallschirm mit einem Schalldämm-Maß $\hat{O}25 \text{ dB}$ zu installieren (Regelung im städtebaulichen Vertrag).
- Die ca. 1,5 m hohe Attika wird massiv errichtet und besitzt ein Schalldämm-Maß $R_{\hat{w}}, \hat{O}25 \text{ dB}$ (Regelung im städtebaulichen Vertrag).
- Das Rolltor zur Anlieferzone muss eine Mindestschalldämmung von $R_{\hat{w},P}, \hat{O}30 \text{ dB}$ aufweisen.
- Die Schalldruckpegel im 2. OG bzw. auf dem Dach des Geschäftshauses angeordneten haustechnischen Anlagen dürfen in der Summe unter Berücksichtigung üblicher Mess- und Nachweistoleranzen Werte für die a) Technikstation an der Ostseite im 2. OG $L_{\text{Aeq}10\text{m}} = 50 \text{ dB(A)}$ tagsüber (6 bis 22 Uhr) sowie $L_{\text{Aeq}10\text{m}} = 40 \text{ dB(A)}$ nachts (lauteste Stunde zwischen 22 und 6 Uhr) und b) die Technikzentrale auf dem obersten Parkdeck $L_{\text{Aeq}10\text{m}} = 60 \text{ dB(A)}$ tagsüber (6 bis 22 Uhr) sowie $L_{\text{Aeq}10\text{m}} = 50 \text{ dB(A)}$ nachts (lauteste Stunde zwischen 22 und 6 Uhr) in 10 m Entfernung von den Aggregaten nicht überschritten und keine einzeltonhaltigen Gerä-

sche emittieren. Diese Anforderungen werden in die Ausschreibungsunterlagen aufgenommen und mit dem Anlagenlieferanten vertraglich vereinbart. Diese Vorgaben können auch eingehalten werden, wenn der Nachweis geführt wird, dass die Einhaltung der Schutzziele trotz höherer Geräuschimmissionen von den haustechnischen Anlagen durch sekundäre Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg (z.B. Lärmschutzwände, Lärmschutzhauben) sichergestellt ist. Die Schalldämmung der Technikräume des geplanten Geschäftshauses muss an der Außenwand zur Borgmannstraße ein Mindestschalldämm-Maß von $R_{Q, \text{erf.}} \geq 50 \text{ dB}$ betragen (Regelung im städtebaulichen Vertrag). Außenluftöffnungen, Wetterschutzgitter, Lüftungsjalousien etc. sind so zu gestalten, dass die oben vorgegebenen definierten Schalldruckpegel eingehalten werden.

Schutzgut Klima

- Mindestens 2.000 m² extensive Dachbegrünung im MK (Sicherung als Textliche Festsetzung)
- Begrünung der südlichen Außenwandflächen im MK ab dem EG (Sicherung als Textliche Festsetzung)

Schutzgut Boden

- Es sind keine Maßnahmen notwendig. Auf den Bau von Tiefgeschossen wird verzichtet. Sollten im weiteren Projektverlauf dennoch Untergeschosse errichtet werden, wären keine naturnahen Bodengesellschaften betroffen.

Schutzgut Wasser

- Mindestens 2.000 m² extensive Dachbegrünung im MK (Sicherung als Textliche Festsetzung)
- Einbau einer Sedimentationsanlage und eines Rückhaltespeichers im Gebäude des Geschäftshauses (Regelung im städtebaulichen Vertrag).

Schutzgut Biotope / Arten

- Mindestens 2.000 m² extensive Dachbegrünung im MK (Sicherung als Textliche Festsetzung)
- Begrünung der südlichen Außenwandflächen im MK ab dem EG (Sicherung als Textliche Festsetzung)
- Prüfung bezüglich des Vorhandenseins von Niststätten vor Beginn der Baumaßnahmen
- Gem. § 29 NatSchGBIn dürfen Gehölze (auch solche, die nicht unter die BaumSchVO fallen) in der Zeit vom 01.03. bis 30.08. nicht beseitigt werden
- Beachtung der Regelwerke (DIN 18920, RAS-LG 4) zum Schutz vorhandener Bäume während der Bauphase.

Schutzgut Landschaftsbild

- Mindestens 2.000 m² extensive Dachbegrünung im MK (Sicherung als Textliche Festsetzung)
- Begrünung der südlichen Außenwandflächen im MK ab dem EG (Sicherung als Textliche Festsetzung).

Schutzgut Kultur- und Sonstige Sachgüter

- Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

5.5.2 Beeinträchtigung von Natur und Landschaft

Gemäß § 1a (3) BauGB sind erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts in seinen in § 1 (6) Nr. 7 Buchstabe a bezeichneten Bestandteilen in der Abwägung zu berücksichtigen. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen

Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Dabei ist unerheblich, auf welcher Grundlage die bereits gegebene Zulässigkeit von baulichen Nutzungen beruht, etwa im unbeplanten Innenbereich auf § 34 BauGB oder in beplanten Gebieten auf § 30 BauGB. Ein Ausgleich ist bei der Überplanung von Flächen, für die bereits Baurechte bestehen, nur insoweit erforderlich, als zusätzliche und damit neu geschaffene Baurechte entstehen.

Grundlage der Eingriffsbewertung ist die planungsrechtliche Beurteilung des Plangebietes durch das Stadtplanungsamt Treptow-Köpenick vom 06.03.2009 auf der Grundlage von § 34 BauGB. Demnach ist für die Grundstücke Bahnhofstraße 19 und 20, Parrisiusstraße 1 i 17 (ungerade Zahlen) sowie Borgmannstraße 13 und 14 Baurecht nach § 34 BauGB vorhanden. Das auf dieser rechtlichen Grundlage zulässige Nutzungsmaß entspricht dem im Bebauungsplan XVI-18 ausgewiesenen Nutzungsmaß, da mit dem Bebauungsplan in diesem Bereich nur der Erhalt der baulichen Struktur verfolgt wird.

Diese Einschätzung der Baurechte bedeutet in Bezug auf die Eingriffsbewertung, dass auf den genannten Grundstücken keine auszugleichenden Eingriffe in Natur und Landschaft stattfinden.

Im Rahmen der planungsrechtlichen Einschätzung des Vorhabensgrundstücks ist davon auszugehen, dass entlang der Bahnhof-, der Parrisiusstraße sowie des Elcknerplatzes eine straßenseitige Bebauung in einer Tiefe von ca. 13 m auf der Grundlage von § 34 BauGB möglich ist. Da der Bebauungsplan eine hundertprozentige Grundstücksversiegelung des Vorhabensgrundstücks (MK) ermöglicht und somit das im Innenbereich mögliche Nutzungsmaß nach § 34 BauGB überschritten wird, ist planungsrechtlich ein Eingriff in Natur und Landschaft auf dem Vorhabensgrundstück ableitbar.

Da der auf der Grundlage von § 34 BauGB mögliche Versiegelungsgrad wesentlich geringer als der Bestandsversiegelungsgrad ist, kann aus der Berücksichtigung bestehender Baurechte keine Reduzierung des Ausgleichsumfanges - wie mit § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB verfolgt - abgeleitet werden. Aus diesem Grund kann bei der Eingriffsbewertung eine Gegenüberstellung der Bestands- und Planungssituation erfolgen.

Wie oben dargestellt, sind bei Realisierung der vorgeschlagenen Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen keine erheblichen oder nachhaltigen Auswirkungen auf die der Eingriffsregelung unterliegenden Schutzgüter Biotope, Boden, Wasser, Klima, Luft und Landschaftsbild zu erwarten. Negative Auswirkungen durch die Vollversiegelung des Vorhabensgrundstücks in Bezug auf das Schutzgut Wasser werden durch Maßnahmen zur Rückhaltung des Regenwassers kompensiert. Eingriffe in die Schutzgüter Biotope, Klima und Wasser werden durch die festgesetzte Dach- und Fassadenbegrünung ausgeglichen (siehe Kap. 5.5.1). Der Eingriff in den Baumbestand wird gemäß der Berliner Baumschutzverordnung kompensiert (siehe Kap. 5.2.5).

Vor allem für das Schutzgut Landschaftsbild sind positive Auswirkungen zu erwarten.

Außerhalb des Vorhabensgrundstücks wird durch den Bebauungsplan der Bestand gesichert; für diese Grundstücke besteht keine Ausgleichsverpflichtung. Ein über die Auswirkungen des Vorhabens hinausgehender Eingriff ist nicht zu erwarten.

Zur Einschätzung des Eingriffs wurde wegen der Kleinräumlichkeit des Vorhabens zusätzlich der Biotopflächenfaktor¹⁰ bezogen auf das Vorhabensgrundstück ermittelt (siehe Landschaftsplanerischer Fachbeitrag). Der BFF als Planungskennwert ist eine vergleichbare ökologische Zielgröße für Baugrundstücke und ein Anhaltspunkt dafür, welchen Wert das Grundstück für den Naturhaushalt hat. Für MK wird ein BFF von 0,3 angestrebt. Im Bestand weist das Vorhabensgrundstück einen BFF von 0,14 auf.

Im Vergleich zum Bestand erhöht sich der naturhaushaltswirksame Flächenanteil (teilversiegelte und halboffene Flächen, Vegetationsflächen, Dach- und Fassadenbegrünung) von 1.370 m² auf 2.068 m² und damit der BFF um 0,08 auf 0,22. Auch, wenn der Zielwert von 0,3 damit nicht erreicht wird, verbessert sich die städtebauliche Situation durch die Erhöhung des naturhaushaltswirksamen Flächenanteils auf dem Vorhabensgrundstück. Mit der Erhöhung des BFF wird auch den Anforderungen aus dem LaPro entsprochen. Den umweltschützenden Belangen in der Bauleitplanung entsprechend § 1a BauGB wird damit Rechnung getragen, dass trotz vollständiger Überbauung des Vorhabensgrundstücks eine Verbesserung der städtebaulichen Situation durch Begrünungsmaßnahmen, die im BFF ihren Ausdruck finden, eintritt.

5.6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Bezogen auf die vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans ergeben sich im Wesentlichen drei Planungsalternativen

- Verzicht auf eine vollflächige Bebauung bei Beibehaltung der Geschossigkeit
- Verzicht auf eine vollflächige Bebauung bei Erhöhung der Geschossigkeit
- Reduzierung des Stellplatzangebots

Bei einem Verzicht auf eine vollflächige Bebauung ergäbe sich eine Blockrandbebauung, die sich an der vorhandenen Randbebauung orientiert. Positive Auswirkungen durch die reduzierte Bodenversiegelung ergäben sich vor allem für die Schutzgüter Boden, Wasser, Biotope und Mensch. Dem steht entgegen, dass die Wirtschaftlichkeit der im MK vorgesehenen Nutzungen nicht mehr gegeben wäre. Die Errichtung einer Einzelhandelsimmobilie am Bahnhof Köpenick zur Stabilisierung des bezirklichen Hauptzentrums und Aufwertung der Eingangssituation am S-Bahnhof und künftigen Regionalbahnhof Köpenick, wie dies auch von der Landesplanung und bezirklichen Planung unterstützt wird, wäre nicht mehr gegeben. Das Bauvorhaben könnte nicht realisiert werden. Dies hätte den Fortbestand sowohl der unbefriedigenden städtebaulichen Situation als auch der funktionalen Schwächen im Zusammenhang mit der bestehenden Einzelhandelssituation zur Folge.

Bei einem Verzicht auf eine vollflächige Bebauung bei Erhöhung der Geschossigkeit ergäbe sich eine Blockrandbebauung, die weit über die vorhandene Randbebauung hinaus ginge. Positive Auswirkungen durch die reduzierte Bodenversiegelung ergäben sich vor allem für die Schutzgüter Boden, Wasser, Biotope und Mensch. Dem stünden massive negative Auswirkungen auf das Schutzgut Stadt-/Landschaftsbild entgegen. Zudem wären die östlich angrenzenden Wohnbebauung erheblich verschattet.

Eine Umsetzung des Bebauungsplans entsprechend den vorgesehenen Festsetzungen aber mit einer Reduzierung des Stellplatzangebots hätte ggf. den Verzicht auf ein Geschoss und die Verminderung der Lärmbelastung durch zu- und abfahrende Fahrzeuge zur Folge. Dies ist mit positiven Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch verbunden. Die Verschattung der angrenzenden Wohnbebauung entlang der Borgmannstraße würde zurückgehen.

¹⁰ Der Biotopflächenfaktor BFF ist die Verhältniszahl, die sich aus dem Verhältnis der naturhaushaltswirksamen Fläche zur Gesamtfläche eines Grundstücks ergibt

Dem steht entgegen, dass die Wirtschaftlichkeit der im MK vorgesehenen Nutzungen bei einer Reduzierung des Stellplatzangebots für die Kunden nicht mehr gegeben wäre. Auch wäre die Stärkung des Bahnhofs Köpenick durch das Angebot von Park und Ride Plätzen nicht mehr gegeben. Die Errichtung einer Einzelhandelsimmobilie am Bahnhof Köpenick, wie dies auch von der bezirklichen Planung unterstützt wird, wäre damit wirtschaftlich nicht mehr umsetzungsfähig. Das Bauvorhaben könnte nicht realisiert werden. Dies hätte den Fortbestand der unbefriedigenden städtebaulichen Situation zur Folge. Die Stabilisierung und Entwicklung des bezirklichen Hauptzentrums wäre zeitlich und funktional langfristig nicht umsetzbar.

Außerdem muss berücksichtigt werden, dass der Lärmeintrag für die im Süden des Plangebiets befindliche Wohnnutzung bei einer eventuell eintretenden Höhenverringerung durch Wegfall des obersten Parkdecks wiederum zunehmen würde.

Insgesamt ist festzuhalten, dass unter den gegebenen Planungsvoraussetzungen anderweitige Planungsalternativen nicht in Frage kommen, da damit das Vorhaben aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr realisiert werden könnte. Zu bemerken ist zudem, dass die Zielvorstellungen aus dem Flächennutzungsplan entwickelt wurden und zudem der Stadtentwicklungsplanung sowie der bezirklichen Bereichsentwicklungsplanung, insbesondere dem Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009, entsprechen.

5.7 Zusätzliche Angaben

5.7.1 Technische Verfahren der Umweltprüfung

Wesentliche Datengrundlage zur Umweltprüfung bilden der Umweltatlas Berlin, die Ergebnisse der aktuellen Bestandserfassung durch Ortsbegehungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sowie die Vorhabenbeschreibung:

- vahjen und partner Architekten (November/Dezember 2009): Projektplanung Elcknerplatz in Berlin-Köpenick (Grundrisse, Schnitte, Ansichten)

Grundlage der naturschutzrechtlichen Eingriffsbewertung ist die planungsrechtliche Beurteilung des Plangebietes durch das Stadtplanungsamt Treptow-Köpenick vom 06.03.2009 auf der Grundlage von § 34 BauGB. Zur Beurteilung des Eingriffs wird neben der Anwendung der verbal argumentativen Methode wegen der Kleinräumlichkeit des Vorhabens der Biotopflächenfaktor bezogen auf das Vorhabensgrundstück ermittelt:

- Landschaft Planen & Bauen, Becker Giseke Mohren Richard (1991): Der Biotopflächenfaktor als ökologischer Kennwert.

Die Grundlage der artenschutzrechtlichen Bewertung bildet folgendes Gutachten:

- Scharon, Jens (April 2009): Artenschutzrechtliche Beurteilung zum Bauvorhaben „Geschäftshaus Bahnhofstraße / Elcknerplatz“ in Berlin-Köpenick

Die Darstellung der Bestands- und Planungssituation bezogen auf die einzelnen Schutzgüter sowie die Darstellung der erforderlichen Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen erfolgte unter Berücksichtigung des Landschaftsplanerischen Fachbeitrags:

- ag.u (Dezember 2009): Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zur Bewertung der Umweltauswirkungen im Rahmen des B-Plans XVI-18

Zur Beurteilungen der verkehrlichen Auswirkungen der nach dem Bebauungsplan XV-18 ermöglichten Bebauung wurde ein Verkehrsgutachten erstellt:

- Dittrich Verkehrsplanung (Oktober 2009): Verkehrsgutachten Bauvorhaben Geschäftshaus Elcknerplatz in Berlin-Köpenick

Zur Beurteilung der zu erwartenden Immissionsbelastung wurde auf der Grundlage der im Verkehrsgutachten ermittelten Verkehrsstärken eine schalltechnische Untersuchung und Luftschadstoffuntersuchung erarbeitet:

- Kötter Beratende Ingenieure Berlin GmbH (Juli 2009): Schalltechnischer Bericht Nr. 48236-1.002 über die Ergebnisse der Geräuschimmissionsprognose für den Neubau des Geschäftshauses BKE i Berlin Köpenick, Elcknerplatz
- Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co KG (Oktober 2009): Einkaufszentrum Elcknerplatz in Berlin-Köpenick - Lufthygienisches Gutachten

Den Verkehrs-, Schadstoff- und Lärmgutachten liegt jeweils die konkrete Vorhabenplanung (Entwicklung eines Geschäftshauses) zur Grunde. Auf die gutachterliche Untersuchung anderer Entwicklungsszenarien konnte verzichtet werden, da die Umsetzung des geplanten Vorhabens im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags gesichert wurde und zudem bereits als die Planungsvariante mit den wohl nachteiligsten Planungsfolgen hinsichtlich der Verkehrs-, Schadstoff- bzw. Lärmbelastung angesehen werden kann.

Zur Beurteilung der natürlichen Belichtungsverhältnisse und der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung wurde eine Verschattungsstudie erstellt:

- Evers & Küssner (März 2009): Verschattungs-/ Besonnungsstudie

Zum Umgang mit dem Regenwasser unter Berücksichtigung der Anforderungen der Berliner Wasserbetriebe wurde ein Entwässerungskonzept erstellt:

- Ingenieurbüro Obermeyer (Oktober 2009): Berlin Köpenick Elcknerplatz i Entwässerungskonzept Regenwasser

5.7.2 Kenntnislücken bei der Umweltprüfung

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Unterlagen bestanden nicht. Abwägungserhebliche Kenntnislücken sind nicht bekannt.

5.7.3 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung (Monitoring)

Die Überwachung erfolgt im Rahmen von fachgesetzlichen Verpflichtungen zur Umweltüberwachung nach Wasserhaushalts-, Bundesimmissionsschutz- (Luftqualität, Lärm), Bundesbodenschutz- (Altlasten), Bundesnaturschutzgesetz (Umweltbeobachtung) sowie ggf. weiterer Regelungen. Damit sollen unvorhergesehene erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die infolge der Planrealisierung auftreten, erkannt werden. Weitergehende Maßnahmen zum Monitoring sind nicht vorgesehen.

5.7.4 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Mit dem Bebauungsplan XVI-18 werden im nördlichen Teilbereich des Plangebiets die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung eines Geschäftshauses geschaffen (MK). Für den südlichen Teilbereich des Plangebiets ist eine bestandsichernde Ausweisung vorgesehen (WA, MI). Zudem werden Straßenverkehrsflächen festgesetzt.

Die überbaubare Grundstücksfläche für das Vorhabensgrundstück (MK) beträgt 97%. Der Versiegelungsgrad (einschließlich teilversiegelter Flächen) geht im Verhältnis zum Bestand um 2% zurück.

In der nachfolgenden Tabelle sind die zu erwartenden umweltrelevanten Auswirkungen dargestellt. Im Ergebnis verbleiben keine erheblichen und nachteiligen Langzeitwirkungen. Für das Schutzgut Stadt- und Landschaftsbild kommt es sogar zu positiven Planfolgen. Im Vergleich zum Bestand erhöht sich der naturhaushaltswirksame Flächenanteil von 1.370 m² auf 2.068 m². Der zur Eingriffsbilanzierung herangezogene Biotopflächenfaktor steigert sich um 0,08 auf 0,22. Den umweltschützenden Belangen in der Bauleitplanung entsprechend § 1a BauGB wird damit Rechnung getragen, dass trotz vollständiger Überbauung des Vorhabensgrundstücks eine Verbesserung der städtebaulichen Situation durch Begrünungsmaßnahmen, die im BFF ihren Ausdruck finden, eintritt.

Der Eingriff ist auch unter Berücksichtigung bestehender Baurechte soweit ausgeglichen, dass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen verbleiben.

Schutzgut	Umweltauswirkungen
Mensch einschl. der menschl. Gesundheit	• Punktuell negative Auswirkung durch Zunahme der Verkehrsbelastung, punktuell positive Auswirkungen wegen der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen • Positive Auswirkungen in Bezug auf die lufthygienische Bestandssituation • Positive Auswirkungen durch Umnutzung einer staubemittierenden Brachfläche
Pflanzen und Tiere einschl. der biologischen Vielfalt	• Negative Auswirkung durch Verlust von Baumbestand im MK • Positive Auswirkung durch Dach- und Fassadenbegrünung im MK
Boden	• Unerhebliche Auswirkungen
Wasser	• Negative Auswirkung durch Vollversiegelung im MK • Positive Auswirkung durch Dachbegrünung im MK
Klima	• Positive Auswirkung durch Dach- und Fassadenbegrünung im MK
Landschaft und Stadtbild	• Positive Auswirkung durch bauliche Arrondierung und Aufwertung des öffentlichen Raumes • Negative Auswirkung durch Abriss von gut erhaltenem Gebäudebestand
Kultur- und Sonstige Sachgüter	• Kulturgüter sind nicht betroffen • Es kommt zum Abriss der im nördlichen Teilbereich des Plangebiets vorhandenen Gebäude

Planungsalternativen kommen nicht in Betracht. Bei Verzicht auf die Planung muss von einem Fortbestand der desolaten städtebaulichen Situation am Bahnhof Köpenick und der Bahnhofsstraße ausgegangen werden. Abwägungsrelevante Kenntnislücken bestehen nicht. Ein gesondertes Monitoring zur Erfassung der Planfolgen über die gesetzlichen Regelungen hinaus ist nicht erforderlich.

6. Begründung und Abwägung der einzelnen Festsetzungen

6.1 Begründung der Planfestsetzungen

6.1.1 Allgemeines Wohngebiet

6.1.1.1 Art der Nutzung

Die im südlichen Bereich des Plangebiets liegenden Grundstücke werden – mit Ausnahme der Teilflächen mit Bezug zur Bahnhofstraße – als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Die Ausweisung des allgemeinen Wohngebiets steht mit den Vorgaben des Flächennutzungsplans im Einklang. Der FNP stellt für die entsprechenden Bereiche „W2“-Flächen dar. Im Bestand ist dieser Bereich ausschließlich durch eine Wohnnutzung geprägt. Durch die Gebietsausweisung kann Wohnraum in attraktiver zentraler Lage vor Verdrängung durch gewerbliche Nutzungen gesichert werden. Andernfalls wäre eine allmähliche Verdrängung des Wohnens durch kerngebietstypische Nutzungen nicht auszuschließen. Dies wäre jedoch planerisch nicht gewollt. Zum Einen soll die hier vorhandene Wohnnutzung im Hinblick auf die Versorgung der Bevölkerung mit zentral gelegenem, aber dennoch bezahlbarem Wohnraum erhalten bleiben. Zum anderen soll die Entwicklung zusätzlicher, vor allem großflächiger, Einzelhandelsflächen auch im südlichen Bereich des Baublocks vermieden werden. Nach Realisierung des im ausgewiesenen Kerngebiet vorgesehenen Einzelhandels, sowie der Umsetzung weiterer in der Planung befindlicher Einzelhandelsflächen westlich der Bahnhofstraße besteht kein weiteres Potential mehr für eine Einzelhandelsentwicklung, die über die umgebungstypische Nutzung der Erdgeschosszonen hinausgeht. Im Hinblick auf die vorhandene Kaufkraft und die bezirkliche Einzelhandelsentwicklung würde dann die Gefahr der Entstehung einer Schieflage für das bezirkliche Zentrengefüge und einer Überlastung des Straßennetzes bestehen. Die Sicherung des Wohngebiets dient letztendlich indirekt zugleich dem Erhalt unmittelbar angrenzender Bebauungs- und Nutzungsstrukturen, da das ausgewiesene allgemeine Wohngebiet Bestandteil des Rahmens ist, aus dem die Beurteilung der Zulässigkeit von baulichen Nutzungen auf Grundlage des § 34 BauGB abgeleitet wird. Zudem soll die Wohnnutzung insgesamt im städtischen Kernbereich stabilisiert werden, um von bestehenden Infrastruktur- und Einzelhandelsangeboten auch entsprechend profitieren zu können – auch im Sinne einer Angebotsoptimierung und Funktionsmischung.

Durch diese Ausweisung als allgemeines Wohngebiet wird zwar gesichert, dass Wohnen die Hauptnutzung bildet, zugleich verbleiben aber auch Spielräume für eine wohngebietsverträgliche Form der Funktionsmischung, indem die Wohnnutzung z.B. durch planerisch gewollte handwerkliche, kulturelle oder soziale Nutzungen ergänzt werden kann, sofern der Bedarf bzw. eine entsprechende Nachfrage dafür besteht. Die Gebietsausweisung dient folglich der Förderung einer ausgewogenen Funktionsmischung sowohl auf Stadtteilebene als auch innerhalb des Plangebiets.

Um jedoch Fehlentwicklungen zu verhindern, trifft der Bebauungsplan die folgende Festsetzung:

1. Im allgemeinen Wohngebiet WA sind die Ausnahmen nach § 4 Absatz 3 Nr. 4 und 5 der Baunutzungsverordnung nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

Rechtsgrundlage: §9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO

Diese sonst in allgemeinen Wohngebieten ausnahmsweise zulässigen Tankstellen und Gartenbaubetriebe werden ausgeschlossen, da sie die gewünschte Art der Funktionsmischung bzw. den Quartierscharakter gefährden könnten. Solche flächenintensiven Betriebe sind an diesem durch urbane Dichte geprägten Standort städtebaulich nicht gewollt, aber angesichts der hier bestehenden Grundstückswerte auch nicht zu

erwarten. Tankstellen werden ausgeschlossen, da sie eine erhebliche Verkehrs- und damit auch Lärmbelastung erzeugen und das Stadtbild deutlich entwerten. Im Umkreis von nur 2 km findet sich ein ausreichendes Angebot an Tankstellen. Konkret kann in der Bellevuestraße 14, der Oberspreestraße 138 sowie der Friedrichshagener Straße 4 getankt werden.

6.1.1.2 Maß der Nutzung und überbaubare Grundstücksfläche

Die Ausweisung der überbaubaren Flächen erfolgt als Baukörperfestsetzung in Anlehnung an den erhaltenswerten Gebäudebestand. Die Bebauungstiefe wird auf 13 m festgesetzt. Dieses Maß ermöglicht im Falle einer erforderlich werdenden bestandsersetzenden Neubebauung die Schaffung von zeitgemäßen Grundrisslösungen auch unter Berücksichtigung der angesichts der aktuellen energetischen Standards heute üblichen Wandstärken. Der bestehende Rücksprung im Bereich Parrisiusstraße/Ecke Borgmannstraße wird bei der Ausweisung der überbaubaren Flächen aufgenommen, da er ein charakteristisches Element der örtlichen Siedlungstypologie darstellt (siehe auch Bebauung im Kreuzungsbereich Borgmannstraße/Thümagelstraße). Durch diese restriktive Ausweisung der überbaubaren Flächen wird zugleich sichergestellt, dass der Blockinnenbereich den Bewohnern des allgemeinen Wohngebiets als wohnungsbezogene Freifläche zur Verfügung stehen kann, da er zum einen nicht durch Wohngebäude überbaut und zum anderen gem. § 8 der Berliner Bauordnung (Bau-OBln) die nicht mit Gebäuden oder vergleichbaren baulichen Anlagen überbauten Flächen der bebauten Grundstücke wasseraufnahmefähig zu belassen oder herzustellen und zu begrünen oder zu bepflanzen sind.

Im allgemeinen Wohngebiet gilt die geschlossene Bauweise, um die ortstypische Bebauungsstruktur mit ihrer überwiegend geschlossenen Blockrandbebauung zu erhalten. Zugleich wird mit der vorgeschriebenen Bauweise sichergestellt, dass durch die geschlossene Blockrandbebauung ein vor Lärmeintrag geschützter Blockinnenbereich ausgebildet wird.

Da die künftige Bebauungsmöglichkeit durch eine eng gefasste Baukörperausweisung begrenzt wird, kann auf die Festsetzung einer Grundflächenzahl oder einer Grundfläche verzichtet werden. Das Maß der baulichen Nutzung wird durch die als zwingend festgesetzte Zahl der Vollgeschosse präzisiert. Der Bestandssituation entsprechend ist zwingend eine viergeschossige Bebauung festgesetzt. Mit dieser Festsetzung wird sichergestellt, dass zum einen sich eine bestandsersetzende Neubebauung harmonisch hinsichtlich ihrer Höhenentwicklung in die vorhandene Blockrandstruktur einfügen würde und zum anderen ein effektiver Schallschutz für den Blockinnenbereich gewahrt ist. Durch eine viergeschossige Blockrandbebauung kann hier eine hohe Wohnruhe sichergestellt werden. Die Orientierungswerte der DIN 18005 können bei dieser Bebauungsstruktur im Blockinnenbereich durchgehend eingehalten werden (siehe Ziffer 5.2.1). Der Sicherung eines vor Lärmeintrag geschützten Blockinnenbereichs wird angesichts der erhöhten Lärmbelastung an den straßenzugewandten Fassaden eine besondere Bedeutung zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse beigemessen. Bei einer nur eingeschossigen Bebauung würde sich die Lärmbelastung im Blockinnenbereich spürbar erhöhen.

In Folge der Planfestsetzungen sind rechnerisch eine Grundflächenzahl von 0,35 und eine Geschossflächenzahl von 1,4 möglich. Damit wird eine bauliche Dichte erreicht, die hinsichtlich der Geschossflächenzahl oberhalb der für ein allgemeines Wohngebiet in § 17 Absatz 1 BauNVO definierten Obergrenze liegt.

Städtebauliche Gründe

Die Überschreitung der für allgemeine Wohngebiete definierten Obergrenzen der Geschossflächenzahl ist aus städtebaulichen Gründen im Sinne des § 17 Absatz 3 BauNVO i.V.m. § 26 a BauNVO erforderlich, um den Erhalt des historisch gewachsenen Ortsbilds und damit eine Bestandssicherung der bestehenden Wohngebäude zu ermöglichen. Die städtebauliche Eigenart der Umgebung, eine straßenbegleitende

Blockrandbebauung, und der Gebietscharakter sollen gewahrt bleiben. Insbesondere ist dies eine Maßnahme zum sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden (Innenhof bleibt unbebaut), die gleichzeitig die Belange des Immissionsschutzes (ruhiger Innenhof) berücksichtigt sowie im Falle einer Neubebauung energiesparendes und ressourcenschonendes Bauen sowie zeitgemäße Grundrisslösungen durch die erweiterte Bautiefe ermöglicht. Mit der zwingenden Viergeschossigkeit wird sichergestellt, dass ein Einfügen in die umliegende Bebauung gegeben ist. Die Überschreitung des Maßes der baulichen Nutzung bleibt auf die flächenmäßig untergeordneten Flächen des allgemeinen Wohngebietes und des Mischgebietes beschränkt.

Ausgleich der Überschreitung

Die folgenden Maßnahmen gewährleisten, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfüllt sind, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden:

Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse:

- Die geringfügige Erweiterung der Bautiefe und damit Überschreitung des Maßes der baulichen Nutzung ermöglicht, die Wärmedämmung zu verbessern (energiesparendes Bauen) bzw. Balkone oder Loggien anzubringen und damit die Wohnqualität zu verbessern
- Die in Anbetracht der Lage in einem verdichteten Quartier vergleichsweise gute Beleuchtungs- und Besonnungsverhältnisse sowie der ruhige Innenhof mit Aufenthaltsqualität bleiben durch die Baukörperfestsetzung und die zwingende Viergeschossigkeit auch langfristig erhalten
- Der Ausschluss von störenden Nutzungen (Gartenbaubetriebe, Tankstellen) verhindern eine Verschlechterung der bestehenden Situation
- Die Abstandflächen gemäß § 6 BauOBlN bleiben gewahrt.

Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt:

- Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird über die DIN 4109 als technische Baubestimmung und die Berliner Lärmkarte hinaus in der textlichen Festsetzung Nr. 5 festgesetzt, dass zum Schutz vor Lärm entlang der Borgmannstraße und der Parrisiusstraße ein Aufenthaltsraum, bei Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen mindestens zwei Aufenthaltsräume mit den notwendigen Fenstern von der Straße abgewandt sein müssen.
- Verbesserung der Luftqualität durch den Wegfall des bestehenden Parkplatzes auf der Fläche des Kerngebiets
- Vermeidung von Lärmeinwirkungen in den Innenhofbereich durch zwingende Viergeschossigkeit, damit Wahrung der Aufenthaltsqualität des Innenhofs
- keine zusätzliche Verschattung durch die Aufstockung der Borgmannstraße 13 zu erwarten aufgrund der Größe des Innenhofs, der unbebaut bleibt

Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrs:

- kein erhöhtes Verkehrsaufkommen, da sich die Anzahl der Wohnungen lediglich durch die Möglichkeit der Erweiterung des Gebäudes Borgmannstraße 13 von III auf IV Geschosse geringfügig erhöhen kann
- Das Gebiet ist für den ÖPNV, den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den Radfahr- und Fußgängerverkehr sehr gut erschlossen:
 - S-Bahn: Linie S 3, S-Bahnhof Köpenick (im 10-Minuten-Takt)
 - Straßenbahn: Linien 62, 63, 68, Haltestelle S-Bahnhof Köpenick
 - Bus: Linien 164, X 69 und 269, Haltestelle S-Bahnhof Köpenick
- Ferner soll der Bahnhof Köpenick als Regionalbahnhof ausgebaut werden.

Nichtentgegenstehen sonstiger öffentlicher Belange

Das Entgegenstehen sonstiger öffentlicher Belange ist nicht erkennbar.

FNP Berlin und Step Zentren

Die Inhalte des Bebauungsplans sind aus dem FNP Berlin entwickelbar.

Wasserschutz

Das Plangebiet liegt außerhalb einer Trinkwasserschutzzone.

Es erfolgt keine Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes durch die planungsrechtliche Sicherung der vorhandenen Bebauung und des freibleibenden Innenhofs.

Aus den genannten Gründen ist das ausnahmsweise Überschreiten der Obergrenzen in diesem Fall gerechtfertigt, da gemäß § 17 BauNVO städtebauliche Gründe dies erfordern, sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen und Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 eingehalten wird.

Städtebauliche Missstände, die eines planerischen Eingriffes bedürfen, sind nicht vorhanden. Die Überschreitung wird einerseits durch die bevorzugte Situation am Standort selbst mit der Nähe zu mehreren Grünflächen (siehe Kapitel 5.2.1) ausgeglichen.

6.1.2 Mischgebiet

6.1.2.1 Art der Nutzung

Der Bebauungsplan weist die Flurstücke 147, 148 (Grundstück Bahnhofstraße 20) und 149 (Grundstück Bahnhofstraße 19/ Parrisiusstraße 1) als Mischgebiet aus. Diese Grundstücke sind integraler Bestandteil des sonst als allgemeines Wohngebiet (siehe oben) ausgewiesenen Baublocks, weisen jedoch einen unmittelbaren Bezug zur Bahnhofstraße aus. Durch die Lage an der Bahnhofstraße sind diese Grundstücke einer erhöhten Verkehrslärmbelastung ausgesetzt, weisen aber zugleich unter einzelhändlerischen Gesichtspunkten eine attraktive Auflage auf. Im Bestand befindet sich in diesen beiden Gebäuden in den Erdgeschossen eine Laden- und in den Obergeschossen eine Wohnnutzung. Die gegenüber der östlich angrenzenden Bebauung ausgeprägtere Funktionsmischung soll beibehalten werden. Daher erfolgt hier eine Ausweisung als Mischgebiet. Um Fehlentwicklungen zu verhindern, gilt insbesondere auch zum Schutz des benachbarten allgemeinen Wohngebiets die folgende Regelung:

2. Im Mischgebiet MI sind die in § 6 Abs. 2 Nr. 6 und 7 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen nicht zulässig. Die Ausnahmen nach § 6 Abs. 3 Baunutzungsverordnung sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO

Der Ausschluss von Tankstellen und Gartenbaubetrieben erfolgt aus den gleichen Gründen, aus denen diese Nutzungen auch im allgemeinen Wohngebiet ausgeschlossen wurden (siehe Kapitel 6.2.1.1). Darüber hinaus ist die ausnahmsweise Zulässigkeit von Vergnügungsstätten nicht Bestandteil des Bebauungsplans. Mit dieser Festsetzung soll eine Fehlentwicklung, die mit solchen Einrichtungen einhergehen kann, verhindert werden. Städtebauliche Zielsetzung ist es, die Funktion des Plangebiets entlang der Bahnhofstraße als Einzelhandelsstandort zu stärken. Die angestrebte gestalterische und nutzungsgemäße Attraktivität des Plangebiets vor allem entlang der Bahnhofstraße als Haupteinkaufsstraße sollte nicht durch Verdrängung des Einzelhandels in der stadtgestalterisch bedeutsamen Erdgeschosszone durch Vergnügungsstätten, die zudem für gewöhnlich keine Schaufenstergestaltung aufweist, beeinträchtigt werden. Durch den Betrieb der vorgenannten Vergnügungsstätten lassen sich in der Regel ein hoher Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen realisieren, so dass im Vergleich zum Einzelhandel auch höhere Mieten gezahlt werden können. Dies kann zu einer Verkaufsflächenverdrängung führen und damit die gewünschte Stärkung der City-Funktion allgemein gefährden. Zudem ist im benachbarten Kerngebiet die ausnahmsweise Zulässigkeit von Vergnügungsstätten gegeben.

6.1.2.2 Maß der Nutzung und überbaubare Grundstücksfläche

Die bebaubare Fläche wird entlang der Parrisiusstraße und der Bahnhofstraße mit einer Bebauungstiefe von 13 m durch Baugrenzen bestimmt. Im Eckbereich Parrisiusstraße/Bahnhofstraße wird die vorhandene Gebäudeabschrägung gleichfalls übernommen und festgesetzt. Die als zwingend festgesetzte Zahl der Vollgeschosse beträgt bestandskonform vier Geschosse. Durch diese restriktiven, am baulichen Bestand orientierten Ausweisungen werden zugleich Anreize zu einer bestandersetzenden Neubebauung genommen, was indirekt zu einer zusätzlichen Sicherung des Denkmals Bahnhofstraße 19/ Parrisiusstraße 1, welches nachrichtlich als Denkmal gekennzeichnet wurde, beiträgt. Mit der zwingenden Festsetzung einer viergeschossigen Bebauung wird wie im allgemeinen Wohngebiet zugleich sichergestellt, dass zum einen sich eine bestandersetzende Neubebauung harmonisch hinsichtlich ihrer Höhenentwicklung in die vorhandene Blockrandstruktur einfügen würde und zum anderen ein effektiver Schallschutz für den Blockinnenbereich gewahrt ist.

Im Mischgebiet gilt die geschlossene Bauweise, um die ortstypische Bebauungsstruktur mit ihrer überwiegend geschlossenen Blockrandbebauung zu erhalten. Zugleich wird mit der vorgeschriebenen Bauweise sichergestellt, dass durch die geschlossene Blockrandbebauung ein vor Lärmeintrag geschützter Blockinnenbereich ausgebildet wird.

Da die künftige Bebauungsmöglichkeit durch eine eng gefasste Baukörperausweisung, die den vorhandenen Bestand aufnimmt, begrenzt wird, kann auf die Festsetzung einer Grundflächenzahl oder einer Grundfläche verzichtet werden. Rechnerisch möglich sind im Bereich Bahnhofstraße 20 eine Grundflächenzahl von etwa 0,5 und eine Geschossflächenzahl von etwa 2,0. Für das Grundstück Bahnhofstraße 19 kann eine GRZ von etwa 0,7 und eine GFZ von etwa 2,9 umgesetzt werden. Damit wird eine bauliche Dichte erreicht, die hinsichtlich der Geschossflächenzahl und teilweise für die Grundflächenzahl oberhalb der für ein Mischgebiet in § 17 Absatz 1 BauNVO definierten Obergrenze liegt. Dabei wird die GFZ bereits im Bestand deutlich überschritten.

Das Erfordernis der Überschreitung der Obergrenzen durch städtebauliche Gründe ist gemäß § 17 BauNVO Abs. 3 gegeben.

Städtebauliche Gründe

Die vorhandene Bebauung ist in den 30er Jahren des vorigen Jahrhunderts entstanden. Die Festsetzung des Mischgebietes mit einer Baukörperausweisung soll der Bestandssicherung der vorhandenen Gebäude dienen und sich damit an der historisch gewachsenen Situation orientieren. Durch die möglichst durchgängige Festsetzung einer einheitlichen Bebauungstiefe von 13m bei Neubebauung ergeben sich minimale Erweiterungsmöglichkeiten. Die städtebauliche Eigenart der Umgebung, das typische Ortsbild mit einer 4 - geschossigen straßenbegleitenden Bebauung soll gewahrt bleiben. Eine unverhältnismäßige Herabzonung ist nicht beabsichtigt. Um die vorhandene Bebauungsdichte zu reduzieren, wurde die Hinterhofbebauung Bahnhofstraße 20 nicht planungsrechtlich gesichert. Auch wenn sich dadurch eine Reduzierung der vorhandenen Bebauungsdichte ergibt, kann dadurch die Überschreitung des Maßes der baulichen Nutzung nicht vermieden werden. Eine Herabzonung und damit erhebliche Nutzungseinschränkung der (nach § 34 BauGB) zulässigen Nutzung, die Entschädigungsansprüche nach sich ziehen würde, soll nicht erfolgen, zumal im Zusammenhang mit der bestehenden Bebauung keine städtebaulichen Missstände bestehen.

Ausgleich der Überschreitung

Die folgenden Maßnahmen stellen sicher, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden:

Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse:

- Die i wenn auch minimale - Erweiterung der Bautiefe ermöglicht, die Wärmedämmung zu verbessern und damit die Wohnqualität zu erhöhen
- Die Beseitigung der eingeschossigen rückwärtigen Hinterhofbebauung auf dem Grundstück Bahnhofstraße 20 ermöglicht die Vergrößerung des Innenhofs und zusätzliche Bepflanzungen
- Die in Anbetracht der Lage in einem verdichteten Quartier vergleichsweise gute Beleuchtungs- und Besonnungsverhältnisse sowie der ruhige Innenhof mit Aufenthaltsqualität bleiben durch die Baukörperfestsetzung und die zwingende Viergeschossigkeit erhalten
- Der Ausschluss von störenden Nutzungen (Gartenbaubetriebe, Tankstellen) verhindern auch langfristig eine Beeinträchtigung der bestehenden Situation

Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt:

- Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird über die DIN 4109 als technische Baubestimmung und die Berliner Lärmkarte hinaus in der textlichen Festsetzung Nr. 5 festgesetzt, dass zum Schutz vor Lärm entlang der Bahnhofstraße und der Parrisiusstraße ein Aufenthaltsraum, bei Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen mindestens zwei Aufenthaltsräume mit den notwendigen Fenstern von der Straße abgewandt sein müssen.
- Verbesserung der Luftqualität durch den Wegfall des bestehenden Parkplatzes auf der Fläche des Kerngebiets
- Vermeidung von Lärmeinwirkungen in den Innenhofbereich durch zwingende Viergeschossigkeit, damit Wahrung der Aufenthaltsqualität des Innenhofs
- keine zusätzliche Verschattung durch die Aufstockung der Borgmannstraße 13 zu erwarten aufgrund der Größe des Innenhofs, der unbebaut bleibt

Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrs:

- kein erhöhtes Verkehrsaufkommen, da sich die Anzahl der Wohnungen lediglich durch die Möglichkeit der Erweiterung des Gebäudes Borgmannstraße 13 von III auf IV Geschosse geringfügig erhöhen kann
- Das Gebiet ist für den ÖPNV, den motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie den Radfahr- und Fußgängerverkehr sehr gut erschlossen:
 S-Bahn: Linie S 3, S-Bahnhof Köpenick (im 10-Minuten-Takt)
 Straßenbahn: Linien 62, 63, 68, Haltestelle S-Bahnhof Köpenick
 Bus: Linien 164, X 69 und 269, Haltestelle S-Bahnhof Köpenick
- Ferner soll der Bahnhof Köpenick als Regionalbahnhof ausgebaut werden.

Nichtentgegenstehen sonstiger öffentlicher Belange

Das Entgegenstehen sonstiger öffentlicher Belange ist nicht erkennbar.

FNP Berlin und Step Zentren

Die Inhalte des Bebauungsplans sind aus dem FNP Berlin entwickelbar.

Wasserschutz

Das Plangebiet liegt außerhalb einer Trinkwasserschutzzone.

Es erfolgt keine Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes durch die planungsrechtliche Sicherung der vorhandenen Bebauung und des freibleibenden Innenhofs.

Aus den genannten Gründen ist das ausnahmsweise Überschreiten der Obergrenzen in diesem Fall gerechtfertigt, da gemäß § 17 BauNVO städtebauliche Gründe dies erfordern, sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen und Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 eingehalten wird.

Städtebauliche Missstände, die eines planerischen Eingriffes bedürfen, sind nicht vorhanden. Die Überschreitung wird einerseits durch die bevorzugte Situation am Standort selbst mit der Nähe zu mehreren Grünflächen (siehe Kapitel 5.2.1) ausgeglichen.

6.1.3 Kerngebiet

6.1.3.1 Art der Nutzung

Der Bebauungsplan weist den nördlichen Teilbereich des Plangebiets als Kerngebiet aus. Die Ausweisung von Kerngebietsflächen entspricht den Vorgaben des Flächennutzungsplans und wird der zentralen Lage des Plangebiets gerecht. Durch die Gebietsausweisung soll zum einen der bestehende Charakter der Bahnhofstraße als Haupteinkaufsstraße des Bezirkes durch Einzelhandelsnutzungen gesichert werden. Zum anderen sollen durch die Kerngebietsausweisung die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung eines zusätzlichen Einzelhandelsangebots zur Stärkung des Hauptzentrums des Bezirks Treptow-Köpenick geschaffen werden.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes XVI-18 ist die Unterbringung von großflächigem Einzelhandel mit den landesplanerischen Zielen vereinbar. Der FNP stellt an der Bahnhofstraße eine gemischte Baufläche M1 mit Einzelhandelskonzentration dar. Die Einstufung als Hauptzentrum im StEP Zentren 2020 klassifiziert den Standort als eine integrierte Lage, an dem in den Leitlinien des StEP folgend in großflächiger Einzelhandel stadtentwicklungskonform im Rahmen des Zielkorridors 2020 untergebracht werden kann und soll. Der StEP Zentren 2020 eröffnet einen Entwicklungsrahmen von insgesamt max. 20.000 m² Verkaufsfläche. Das bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 sieht für das Hauptzentrum aufgrund der aktuellen Bevölkerungs- und Kaufkraftentwicklung im Einzugsbereich und unter Berücksichtigung des eröffneten gesamtbezirklichen Entwicklungsrahmens bis 2015 ein Potential von etwa 15.000 m² Verkaufsfläche.

Die vorgesehenen Einzelhandelsnutzungen werden das vorhandene Angebot an der Bahnhofstraße ergänzen und bereichern. Schädliche Auswirkungen vom Vorhaben i.S. § 11 Abs. 3 Nr. 3 insbesondere auf die Versorgung der Bevölkerung und die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche können angesichts der konkret geplanten Verkaufsfläche ausgeschlossen werden. Mit den geplanten zentrenrelevanten Angeboten wird die Versorgung der Bevölkerung sowohl im Umfeld als auch im Bezirk insgesamt wesentlich verbessert in sowohl von der Angebotsgröße und -struktur als auch von der räumlichen Erreichbarkeit aufgrund der Lage am S-Bahnhof und der guten Anbindung über den ÖPNV. Die mit der vorliegenden Planung erreichte Verkaufsfläche der Bahnhofstraße insgesamt bewegt sich innerhalb der Entwicklungsoptionen, die im bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzept bzw. im StEP Zentren 2020 benannt worden sind. Die Ermittlung der Verkaufsflächenpotentiale im bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzept basiert auf einer zugrunde gelegten Umsatzumverteilung, die den kritischen Schwellenwert von 10 % nicht erreicht. Eine Beeinträchtigung der umliegenden Zentren (z. Bsp. OTZ Altstadt, OTZ Friedrichshagen, NVZ Alende) ist durch Einhaltung des im bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes 2009 benannten Entwicklungsrahmens für das Hauptzentrum insgesamt daher nicht zu erwarten. Die sowohl im StEP Zentren 2020 als auch im bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzept benannten Entwicklungsoptionen für die umliegenden Zentren werden nicht eingeschränkt. Damit werden weder die Grundversorgung der Bevölkerung noch das bezirkliche Zentrengefüge beeinträchtigt. Es wird eine Angebotsfläche an zentraler Stelle vorgehalten, die annähernd der für ein Hauptzentrum vorgesehenen Struktur und Größe und damit der angestrebten Konzentrationswirkung entspricht. Die zu erwartenden Auswirkungen der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel auf das unmittelbare Umfeld hinsichtlich der Zunahme der Verkehrslärmbelastung und die verkehrliche Situation können entsprechend der gutachterlichen Aussagen im Rahmen der Umweltprüfung bei Einhaltung einer Verkaufsfläche von maximal 13.000 m² verträglich bewältigt werden.

Um eine umwelt- und umgebungsverträgliche Einordnung von Einzelhandelsflächen zu gewährleisten und städtebauliche Fehlentwicklungen auszuschließen, wird die Schaffung von darüber hinausgehenden Verkaufsflächen sowohl durch den städte-

baulichen Vertrag als auch durch Baulasteintragung auf 13.000 m² begrenzt. Diese Begrenzung der Verkaufsfläche trägt sowohl der konkreten Erschließungsqualität, der Schutzbedürftigkeit der benachbarten Wohnnutzung als auch der Berliner Zentrenstruktur Rechnung. Die im Rahmen der Fachgutachten zu Grunde gelegte Verkaufsfläche von 13.000 m² kann somit als worst-case-Szenario eingestuft werden, da eine darüber hinausgehende Verkaufsflächenentwicklung nicht Bestandteil des städtebaulichen Vertrages ist und durch Baulasteintragung ausgeschlossen wird.

Mit dem Neubau des geplanten Geschäftshauses wird folglich ein bedeutender Beitrag zur Entwicklung des bezirklichen Hauptzentrums geleistet und eine äußerst unbefriedigende städtebauliche Situation in zentraler Lage beseitigt. Der Vorplatz des S-Bahnhofs Köpenick, ein wichtiges Entree in den Bezirk, wird durch die Neubebauung gestalterisch aufgewertet. Der Neubau wird sich zum Bahnsteig des S-Bahnhofs und künftigen Regionalbahnhofs hin als unübersehbarer Hinweis auf den neuen Einzelhandelsstandort zur Stärkung des Hauptzentrums des Bezirks präsentieren und der Entwicklung der Bahnhofstraße neue Impulse verleihen.

Die Gebietsausweisung Kerngebiet entspricht der hervorragenden zentralen Lagegunst. Ein Kerngebiet dient vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Das Plangebiet kann innerhalb Köpenicks als der Standort mit der höchsten Zentralität angesehen werden. Diese Gebietsausweisung ermöglicht optimale Voraussetzungen hinsichtlich der baulichen Ausnutzung der Grundstücke und wäre städtebaulich auch dann geboten, wenn keine konkrete Planungsabsicht vorläge und lediglich im Sinne einer Angebotsplanung der Rahmen für die bauliche Nutzbarkeit dieser Fläche definiert werden sollte. Sie stellt perspektivisch auch dann eine nachhaltige geordnete Gebietsentwicklung sicher, wenn der derzeit konkret geplante Einzelhandel oder auch das vorgesehene Stellplatzangebot auf Grund sich ändernder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen bzw. eines sich ändernden Konsum- und Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung nicht mehr in dem geplanten Umfang aufrecht erhalten werden können, so dass Flächenpotentiale für andere kerngebietstypische Nutzungen zur Verfügung stehen. Städtebaulich sinnvolle Nutzungen im ausgewiesenen Kerngebiet wären insbesondere Freizeitanlagen, wie z.B. ein Kino oder Sport- und Gesundheitsangebote, kulturelle Nutzungen (Theater, Museum etc.), Büronutzungen, zentrale Einrichtungen der Verwaltung, Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie Schank- und Speisewirtschaften. Alle diese Nutzungen sind aufgrund der Ausweisung als Kerngebiet allgemein zulässig und stellen denkbare, städtebaulich sinnvolle Entwicklungsoptionen für die Zukunft dar. Die städtebaulichen Auswirkungen hinsichtlich der Verkehrs- und Lärmbelastung für die umliegende Wohnnutzung dürften bei diesen Nutzungsoptionen weniger negativ sein, als die in den Gutachten prognostizierte Einzelhandelsnutzung mit einer Verkaufsfläche von 13.000 m² Verkaufsfläche, da sie in Bezug auf Verkehrserfordernisse weniger intensiv als Einzelhandelsflächen sind.

Die mit der Ausweisung des Kerngebiets (MK) im Hinblick auf angrenzende und benachbarte Wohnbebauung potentiell verbundenen Spannungen, z.B. durch Lieferverkehr, Lüftungsanlagen, zusätzlichen Kfz-Verkehr verursachte Immissionen, bauliche Maßstabssprünge durch großvolumige Gebäudekörper oder zusätzliche Verschattung der östlich angrenzenden Wohnnutzung werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans, bauordnungsrechtliche und vertragliche Regelungen (städtebaulicher Vertrag) auf ein vertretbares Maß begrenzt, so dass für sowohl innerhalb des Plangebiets als auch in dessen unmittelbarer Nachbarschaft gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind. Im Bebauungsplan wird dabei folgendes geregelt:

- Festsetzung der Mindesthöhe sowie Ausweisung einer geschlossenen Bauweise zum Schutz der Wohnnutzung durch Lärmeintrag vor Schienenlärm
- Einhaltung der Abstandsflächen zur südlich angrenzenden Bebauung
- Textliche Festsetzung im Bereich des allgemeinen Wohngebiet und des Mischgebiets, dass entlang der Borgmannstraße, der Parrisiusstraße und der Bahn-

hofstraße ein Aufenthaltsraum von Wohnungen, bei Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen mindestens zwei Aufenthaltsräume mit den notwendigen Fenstern von der Straße abgewandt sein müssen

- Ausschluss von Tankstellen, lediglich ausnahmsweise Zulässigkeit von Vergnügungsstätten
- Festsetzung von Dach- und Fassadenbegrünung

Im städtebaulichen Vertrag wird darüber hinaus folgendes geregelt:

- Anordnung der Parkdeckzufahrt am Elcknerplatz sowie des Lieferhofes an der Borgmannstraße zur Vermeidung von engen Rechtsbogen für ausfahrende Pkw, Verbesserung der Übersichtlichkeit
- Bereitstellung von max. 500 Stellplätzen zur Verringerung des Parksuchverkehrs
- Verlängerung des vor der Schule befindlichen Leitgeländers zur LSA Seelenbindestraße/Borgmannstraße hin (Sicherung des Schulwegs) sowie zur Geschwindigkeitskontrolle die Anordnung von 2 Displays zur Geschwindigkeitsanzeige
- Regelung des Verkehrsablaufs an den Ein- und Ausfahrten durch Anordnung der Einfahrtsschranke im 1.OG des Parkhauses bzw. ausreichende Nachrückläufe im Lieferhof. Dadurch werden Wartezeiten verhindert und der Verkehrsablauf nicht gestört
- Ausstattung der Parkdeckzufahrt vom Elcknerplatz mit einem Fahrbahnbelag, der keine erhöhten Fahrgeräuschemissionen verursacht
- Die Regenrinnen an der Ein- und Ausfahrt zu den Parkebenen müssen dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen
- Der Kopfsteinpflasterbelag der Straßen Elcknerplatz und Borgmannstraße ist mit einem Asphaltbelag zu versehen
- Ausweisung des Elcknerplatzes als beruhigte Tempo-30-Zone
- Ausbau der Bodenschwellen in der südlichen Borgmannstraße
- Unnötige Ein- und Ausfahrten zu den Parkdecks sind durch eine Signalanlage am Elcknerplatz zu vermeiden. Die Ampelreglung soll im Bedarfsfall auf die Belegung der Stellplätze in den Parkebenen hinweisen
- Die vorgehaltenen Mieterparkplätze sind auf dem obersten Parkdeck möglichst nahe an der schallabschirmenden Attika zur Borgmannstraße anzuordnen
- Die Anlieferzone an der Borgmannstraße darf zwischen 22:00 und 6:00 Uhr nicht genutzt werden
- Die Sammelbox für die Einkaufswagen auf dem obersten Parkdeck ist baulich z. B. mit einer leichten Stahlleichtbaukonstruktion mit Glas bzw. Acrylglas einzuhäusen
- Die innenliegenden Parkflächen im 1. und 2. Obergeschoss werden durch geschlossene massive Wände mit einem Schalldämm-Maß $R_{\text{w}} \geq 50$ dB abgeschirmt. Auf dem obersten Parkdeck, an der Ostseite gegenüber der Borgmannstraße, ist ein 2,6 m hoher, geschlossener Schallschirm mit einem Schalldämm-Maß ≥ 25 dB zu installieren
- Die ca. 1,5 m hohe Attika wird massiv errichtet und besitzt ein Schalldämm-Maß $R_{\text{w}} \geq 25$ dB
- Das Rolltor zur Anlieferzone muss eine Mindestschalldämmung von $R_{\text{w},P} \geq 30$ dB aufweisen und außerhalb der Lieferzeiten verschlossen bleiben
- Die Schalldruckpegel im 2. OG bzw. auf dem Dach des Geschäftshauses angeordneten haustechnischen Anlagen dürfen Werte für die a) Technikstation an der Ostseite im 2. OG $L_{\text{Aeq10m}} = 50$ dB(A) tagsüber (6 bis 22 Uhr) sowie $L_{\text{Aeq10m}} = 40$ dB(A) nachts (lauteste Stunde zwischen 22 und 6 Uhr) und b) die Technikzentrale auf dem obersten Parkdeck $L_{\text{Aeq10m}} = 60$ dB(A) tagsüber (6 bis 22 Uhr) sowie $L_{\text{Aeq10m}} = 50$ dB(A) nachts (lauteste Stunde zwischen 22 und 6 Uhr) in 10 m Entfernung von den Aggregaten nicht überschritten und keine einzeltonhaltigen Geräusche emittieren

Durch weitere Maßnahmen, Planungen bzw. Verfahren außerhalb des Bebauungsplanverfahrens kann zudem folgendes geregelt werden:

- Begrenzung der Verkaufsfläche durch Baulasteintragung
- Verbesserung der Verkehrssituation durch Fertigstellung der Ost-West-Trasse (Aufhebung der Linksabbiegeverbote an den Knoten der Bahnhofstraße nördlich und südlich der Unterführung; aus und in Richtung Norden und Westen kann der Elcknerplatz dann auf direktem Wege erreicht werden)
- Verkehrsverbot für Fahrzeuge > 7,5 t in der Parrisiusstraße (Vermeidung des Befahrens durch Lieferfahrzeuge)
- Anpassung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Seelenbinder-, Borgmannstraße mit ggf. erforderlichen Abbiegespuranpassungen

3. Im Kerngebiet MK können Vergnügungsstätten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 der Baunutzungsverordnung nur ausnahmsweise zugelassen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 BauNVO

Mit dieser Festsetzung soll eine kerngebietstypische Fehlentwicklung, die in der Regel mit solchen Einrichtungen einhergeht, verhindert werden. Städtebauliche Zielsetzung ist es, die Funktion des Plangebiets als Einzelhandelsstandort zu stärken. Die angestrebte gestalterische und nutzungsgemäße Attraktivität des Kerngebiets soll nicht durch Verdrängung des Einzelhandels in der stadtgestalterisch bedeutsamen Erdgeschosszone durch Vergnügungsstätten, die für gewöhnlich keine Schaufenstergestaltung aufweisen, beeinträchtigt werden. Durch den Betrieb der vorgenannten Vergnügungsstätten lassen sich in der Regel ein hoher Flächenumsatz und hohe Gewinnmargen realisieren, so dass im Vergleich zum Einzelhandel auch höhere Mieten gezahlt werden können. Dies kann zu einer Verkaufsflächenverdrängung führen und damit die gewünschte Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums und der daraus resultierenden City-Funktion allgemein gefährden. Insbesondere würde die Ansiedlung von Vergnügungsstätten im Erdgeschoss nicht der städtebaulichen Bedeutung des Standorts entsprechen, da die Bahnhofstraße als Visitenkarte des Bezirks angesehen werden kann. Ferner basiert die Zentrenfunktion der Bahnhofstraße primär auf der Ausstattung der Bahnhofstraße mit den der Versorgung der Bevölkerung dienenden Einzelhandelsgeschäften. Ein übermäßiger Besatz an Vergnügungsstätten in der Bahnhofstraße würde die Zentrenfunktion untergraben. In den Obergeschossen, die für das Straßenbild und der öffentlichen Wahrnehmung weniger relevant (und Aspekte der Schaufenstergestaltung nicht von Belang sind), können Vergnügungsstätten hingegen zugelassen werden; ein zulässiges Maß bei Beachtung von umweltrelevanten und lärmverträglicher Bauvorhaben ist möglich. Ein völliger Ausschluss von Vergnügungsstätten ist für die Sicherung der Planungsziele nicht erforderlich und soll daher nicht erfolgen.

4. Im Kerngebiet MK sind Tankstellen nach § 7 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 Nr. 1 der Baunutzungsverordnung nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO

Mit diesem Ausschluss soll vor allem dem besonderen Gestaltungsanspruch des Kerngebiets und dem Schutz der in der Nachbarschaft vorhandenen und im Plangebiet festgesetzten Wohnnutzung vor Störungen und Beeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffimmissionen Rechnung getragen werden. Im Umkreis von nur 2 km findet sich ein ausreichendes Angebot an Tankstellen. Konkret kann in der Bellevuestraße 14, der Oberspreestraße 138 sowie der Friedrichshagener Straße 4 getankt werden.

6.1.3.2 Maß der Nutzung und überbaubare Grundstücksfläche

Das Kerngebiet, in dem der neue Einzelhandelsstandort mit seinen umfassenden Einzelhandelsflächen errichtet werden soll, darf durch den Neubau nahezu vollflächig überbaut werden. Dies ist zum einen durch die übergeordnete Zielsetzung der Stärkung des Hauptzentrums Treptow-Köpenick als auch aufgrund der Bestandssituation

mit ihrer auch heute schon nahezu vollflächigen Versiegelung städtebaulich zu rechtfertigen. Zudem muss im nördlichen Bereich des Baublocks keine Rücksicht auf vorhandene Bestandsgebäude genommen werden, da dieser Teilbereich des Kerngebiets vollständig neu bebaut werden soll. Eine Fortführung der Blockrandstruktur des südlich angrenzenden Misch- und allgemeinen Wohngebiets ist mit der städtebaulichen Zielsetzung nicht vereinbar. Zeitgemäße und nachhaltig konkurrenzfähige Einzelhandelsnutzungen erfordern ebenso wie das komplementär erforderliche Stellplatzangebot in der Regel große Gebäudetiefen.

Obwohl die nahezu grundstücksübergreifenden Dimensionen des geplanten Geschäftshauses den Maßstab der vorhandenen Bebauung am Blockrand in der Grundfläche bei weitem übertreffen, sollen sich Geschossigkeit und Höhenentwicklung an der vorhandenen Bebauung im unmittelbaren Umfeld ausrichten.

Der Großteil des Baukörpers darf eine Höhe von maximal 51,7 m über NHN (entspricht 15,70 m über Gelände) aufweisen. Diese Gebäudehöhe entspricht etwa dem Maß, das auch die Bestandsgebäude innerhalb des Plangebiets und in unmittelbarer Nachbarschaft aufweisen. Somit wird sichergestellt, dass im Quartier eine städtebaulich harmonische Höhenentwicklung der Bebauung bestehen bleibt. Zugleich wird auch eine Mindesthöhe von 47 m über NHN (entspricht etwa 11 m über Gelände) ausgewiesen. Die Festsetzung einer Mindesthöhe erfolgt aus zwei Gründen. Zum einen soll die Mindesthöhe i wie auch die Maximalhöhe i gewährleisten, dass sich das Vorhaben in die Höhenentwicklung der benachbarten Bestandsbebauung einfügt und so eine homogene Blockkante entsteht. Die festgesetzte Mindesthöhe entspricht etwa der Traufkante des an das Kerngebiet angrenzenden Gebäudes Borgmannstraße 13. Zum anderen kann durch eine Mindesthöhe zugleich eine lärmabschirmende Wirkung des geplanten Neubaus für den Blockinnenbereich des benachbarten Wohn- bzw. Mischgebiets erreicht werden. Bei einer beispielsweise nur eingeschossigen Bebauung wäre hier mit einem deutlich höheren Lärmeintrag von Straßen- und Schienenverkehrslärm und einer entsprechend geringeren Wohnqualität zu rechnen.

Im Hinblick auf den Lärmschutz gilt im Kerngebiet zudem die geschlossene Bauweise. Nur durch eine Bebauung ohne seitlichen Grenzabstand kann sichergestellt werden, dass der Blockinnenbereich im benachbarten Misch- und allgemeinen Wohngebiet vor Lärmeintrag von den umliegenden Straßen geschützt wird.

Eine durchgehend grenzständige Bebauung wird jedoch im südlichen Grenzbereich des Kerngebiets zum Schutz der angrenzenden Wohnnutzung innerhalb des benachbarten Misch- und allgemeinen Wohngebiets nicht zugelassen. Eine grenzständige Bebauung ist aufgrund der Ausweisung der überbaubaren Flächen nur dort möglich, wo auch entlang der nördlichen Gebietsgrenzen des benachbarten Mischgebiets und des allgemeinen Wohngebiets ebenfalls grenzständig bebaut werden darf bzw. i wie im rückwärtigen Bereich des Flurstücks 148 i bereits grenzständig gebaut worden ist. Von diesen Abschnitten abgesehen weicht die Baugrenze um 3 m entsprechend der in der BauO Bln vorgesehenen Mindestabstandsfläche von der südlichen Kerngebietsgrenze zurück.

Zudem wird durch die Ausweisung der überbaubaren Flächen im Zusammenspiel mit den als Höchstmaß zulässigen Gebäudehöhen zur südlichen Baugebietsgrenze eine Staffelung des Baukörpers festgesetzt. Durch die festgesetzte Abstufung soll eine erdrückende Wirkung auf die im Blockinnenbereich befindlichen wohnungsbezogenen Freiflächen des allgemeinen Wohngebiets und des Mischgebiets vermieden werden. Die Abstufung erfolgt in einer Abstufung, welche zum einen sicherstellt, dass Abstände zur südlichen Kerngebietsgrenze entsprechend den Anforderungen des § 6 der BauO Bln eingehalten werden müssen, zum anderen jedoch möglichst umfassende Spielräume bei der konkreten Ausgestaltung des Baukörpers verbleiben. So darf der Teil des Baukörpers, der bis zu 3 m an die südliche Kerngebietsgrenze heranrücken darf, eine Gebäudehöhe von bis zu 7,5 m über Gelände bzw. 43,4 m über NHN aufweisen, da angesichts des in der BauO Bln verankerten Abstandsmaßes von 0,4 H ein Gebäudekörper mit einer Höhe von 7,5 m eine Abstandsfläche von genau

3 m erfordert. Darüber liegende Geschosse sind dann jeweils 1,5 m zurückzustaffeln. Dieses Maß von 1,5 m ist so gewählt, dass die Anpflanzung von Rankpflanzen (Beetfläche und Bewegungsraum für die gärtnerische Pflege) möglich ist (siehe Ziffer 6.2.6). Die für die jeweiligen Staffeln zulässige Gebäudehöhe ist so begrenzt, dass sich jeweils ein Abstandsmaß von $0,4 H$ ergibt. Von dem vorgenannten Regelungsprinzip wird entlang der Grundstücksgrenze des benachbarten Grundstücks Bahnhofstraße 20 abgewichen. Hier kann im Bereich der auf diesem Grundstück vorhandenen rückwärtigen eingeschossigen Bebauung, die entlang der nördlichen Grundstücksgrenze zum Kerngebiet ohne seitlichen Grenzabstand errichtet wurde, im Kerngebiet ebenfalls in gleicher Tiefe und in gleicher Höhe (bis maximal 39,8 m über NHN) eine grenzständige Bebauung zugelassen werden.

Da die künftige Bebauungsmöglichkeit durch eine Baukörperausweisung bestimmt wird, kann auf die Festsetzung einer Grundflächenzahl oder einer Grundfläche verzichtet werden.

Durch die ausgewiesene Geschossflächenzahl von 3,0 wird ebenso wie mit der festgesetzten Grundflächenzahl das nach § 17 (1) BauNVO für Kerngebiete als Höchstmaß zulässige Nutzungsmaß voll ausgeschöpft. Durch die zugelassene bauliche Dichte wird der zentralen Lage des Kerngebiets unmittelbar am Bahnhof Köpenick und der Bedeutung des Baugebiets als Standort für die Schaffung zusätzlicher Einzelhandelsflächen zur Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums Rechnung getragen.

Durch die für das geplante Gebäude auf 51,7 m über NHN begrenzte Gebäudehöhe wird zugleich auch eine übermäßige Verschattung der östlich angrenzenden Wohnnutzung verhindert. Sie entspricht dem Maß, das auch bei Weiterentwicklung der im südlichen Bereich des Plangebiets vorhandenen Blockrandbebauung zu erwarten gewesen wäre. Zur Einschätzung der Besonnung und Belichtung der angrenzenden Bebauung ist im Rahmen der Planungen für das Plangebiet und die westlich angrenzende Wohnbebauung der Schattenwurf eines im Kerngebiet errichteten Gebäudes, das die Maßfestsetzungen voll ausschöpft, auf Grundlage einer Computersimulation über den Tagesverlauf abgeschätzt worden (Worst-Case-Betrachtung).

Anhand der Besonnungsstudie wurden die Planfolgen insbesondere hinsichtlich der Verschattung für die maßgeblich betroffene Wohnbebauung östlich des Plangebiets beurteilt (Ergebnisse siehe 5.2.1).

Bei der Beurteilung der Besonnungssituation von Gebäuden ist zu berücksichtigen, dass durch das Vorhaben die Abstandsflächen nach § 6 BauO Bln vollständig eingehalten werden. Ferner ist zu berücksichtigen, dass für städtebauliche Planungen (Bebauungspläne) keine rechtsverbindlichen Grenz- oder Richtwerte hinsichtlich der Besonnungsdauer bestehen. Die Rechtmäßigkeit der konkreten planerischen Lösung beurteilt sich ausschließlich nach den Maßstäben des Abwägungsgebots (§ 1 Abs. 5 bis 7 BauGB). Im Regelfall ist davon auszugehen, dass die vom Gesetzgeber geforderte ausreichende Besonnung immer dann erfüllt wird, wenn die zum Schutz dieses Belangs in den Landesbauordnungen definierten Abstandsflächen und die Obergrenzen des § 17 (1) BauNVO eingehalten werden. Dennoch ist die Frage, ob die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingehalten werden, im jeweiligen Einzelfall zu beurteilen.

Insgesamt kann die Verschattung vor dem Hintergrund der innerstädtischen Lage und der im Quartier dominierenden Siedlungstypologie als ortstypisch angesehen werden. Bei einer nach § 34 BauGB möglichen Blockrandschließung wäre mit einer ähnlichen und somit ortsüblichen Verschattungssituation zu rechnen. Die zusätzliche Verschattung kann zudem im Rahmen der Abwägung aufgrund der erheblichen städtebaulichen Aufwertung des Quartiers im Vergleich zur bisherigen Situation (innerstädtische Brachfläche und Parkplatz) und der Konzentration der Nutzungen in zentral gelegenen und verkehrlich gut erschlossenen Bereichen als vertretbar eingestuft werden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Besonnung nur einer von zahlreichen Faktoren ist, die für die Wohnqualität von Bedeutung sind. Trotz partiell zukünftig ungünstigerer Besonnungsverhältnisse kann innerhalb des Plangebiets und in der angren-

zenden Nachbarschaft insbesondere aufgrund der zentralen Lage, des großen Einzelhandelsangebots im fußläufigen Umfeld, der städtebaulich attraktiven Strukturierung und Bebauung des gesamten Stadtteils insgesamt von einer guten Wohn- und Lebensqualität ausgegangen werden.

6.1.4 Straßenverkehrsflächen, Erschließung

Die im Geltungsbereich des Plans erfassten Teilabschnitte der Bahnhofstraße, des Elcknerplatzes, der Parrisiusstraße und der Borgmannstraße werden weitgehend bestandskonform als Straßenverkehrsflächen gemäß § 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB festgesetzt. Sie sind im Hinblick auf den Kraftfahrzeugverkehr in ihrer Leistungsfähigkeit für die Erschließung des Plangebiets ausreichend dimensioniert (vgl. auch III.2).

Zwecks Schaffung großzügiger Bewegungsflächen für den Fußgängerverkehr ist es jedoch planerische Zielsetzung, die öffentlich gewidmete Straßenverkehrsfläche des Elcknerplatzes durchgehend nach Süden auf den Verlauf der Bauflucht der Gebäude Elcknerplatz 2-6 auszuweiten. Konträr zu dieser Zielsetzung stand bislang der aus der Bauflucht hervorspringende Vorbau des Gebäudes Elcknerplatz 8 und das östlich angrenzende eingeschossige Gebäude entgegen. Durch den vollständigen Rückbau der Bestandsbebauung entlang des Elcknerplatzes kann zukünftig vor dem Grundstück Elcknerplatz 8 das bislang private Flurstück 299 abgesichert, durch eine vertragliche Regelung an den Bezirk abgetreten und als künftige Straßenverkehrsfläche in Anspruch genommen werden.

Des Weiteren erfolgt im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben im Bereich Borgmannstraße/Flurstück 301 ein Abriss der vorhandenen Mauer, so dass das Flurstück wieder zur uneingeschränkten Nutzung für den öffentlichen Verkehr im Rahmen einer Gehwegnutzung/Verbreiterung zur Verfügung stehen wird.

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

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

Bodenrechtlich definiert der Bebauungsplan allein Straßenverkehrsflächen. Die Einteilung und Benutzung dieser Flächen wird durch andere Gesetze und Vorschriften geregelt. Die Einbeziehung der öffentlichen Verkehrsflächen, die erstmalig planungsrechtlich gesichert werden, dient der sinnvollen Abgrenzung des Bebauungsplangebietes und der Festsetzung der Straßenbegrenzungslinien.

6.1.5 Stellplätze, Zu- und Ausfahrtsbereiche

Aufgrund der im Kerngebiet möglichen Einzelhandelsnutzungen ist mit einem erhöhten Aufkommen an Kraftfahrzeugverkehr zu rechnen. Grundsätzlich muss die Stellplatzanlage eines Einzelhandelsstandortes so ausgestaltet werden, dass kein Rückstau auf öffentlichem Straßenland erfolgen wird.

Die Stellplatzanlage des geplanten Geschäftshauses soll über eine Zufahrt am Elcknerplatz erschlossen und so positioniert werden, dass zum einen keine für die östlich angrenzende Wohnnutzung unverträgliche Immissionsbelastung aus der Ein- und Ausfahrt entsteht und sie zum anderen jeweils ausreichend weit von den Kreuzungen Elcknerplatz/Bahnhofstraße sowie Elcknerplatz/Borgmannstraße abgerückt wird, um Probleme in der Abwicklung des Verkehrs auszuschließen.

Das neu entstehende Stellplatzangebot deckt zunächst den mit ca. 296 Plätzen bezifferbaren Bedarf der in dem Neubau entstehenden Einrichtungen. Außerdem werden die in Anspruch genommenen Stellplätze des zu überbauenden Parkplatzes sowie die an den Einfahrten im Straßenraum entfallenden Stellplätze ersetzt (zusammen ca. 100). Davon sind lt. AV Stellplätze 8 als Behinderten-Stellplätze auszubauen. Zusätzlich sind 30 fest vermietete Stellplätze und ein Kontingent von 50 Stellplätzen für Tagespendler (S-Bahn und Regionalbahn) vorgesehen. Weiterhin sind 144 Fahrrad-Stellplätze vorzusehen.

Nutzung	VKF	1 Stellpl./je	Stellpl. ges.	Kunden/Besucher		Beschäft.
Selbstbedienungs-Warenhaus/Lebensmittelkaufhaus	1.851 m ²	40 m ²	46	87%	40	6
Fachmärkte Textil etc.	7.739 m ²	40 m ²	193	81%	157	36
Fachmärkte Technik	2.850 m ²	37 m ²	77	75%	58	19
Läden, Shops u.a.	793 m ²	36 m ²	22	64%	14	8
Summe Einzelnutzungen	13.233 m ²		338	80%	269	69
Abschlag 2.Einkauf			43		43	
Summe Geschäftshaus			295	77%	226	69
Vermietete Stellplätze			30			
Ersatz für entfallenden Parkplatz			100			
Tagesparken Berufspendler		max.	75			
Summe Bauvorhaben		max.	500	45%	226	69

Stellplatzbedarf

Auf den Neubau entfallen ohne die ca. 100 zu ersetzenden Stellplätze täglich etwa 3.822 Kfz-Fahrten. Dabei ist eingerechnet, dass ein Teil der Kunden bei einer Anfahrt mehrere Geschäfte aufsucht.

Die Anlieferung der im Gebäude ansässigen Einzelhandelsgeschäfte soll über die Borgmannstraße im südöstlichen Bereich des Kerngebiets erfolgen. Um Lärmbelastungen aus den Entladevorgängen für die westlich und südlich angrenzende Wohnnutzung zu vermeiden, wird der vorgesehene Anlieferhof vollständig eingehaust. Die Fahrzeuge erhalten Zufahrt zu dem Anlieferhof über ein Rolltor, das nach Zu- oder Ausfahrt eines Fahrzeugs wieder geschlossen wird.

Auf die Festsetzung der Zufahrtsbereiche bzw. einen Ausschluss von Zufahrten wurde verzichtet. Die Festlegung der Zufahrtsbereiche erfolgt auf Grundlage der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages/ Erschließungsvertrages und auf der Grundlage straßenverkehrsbehördlicher Entscheidungen im Rahmen des Planvollzugs. Auch die Schließung des Anlieferhofs durch ein Rolltor wird im städtebaulichen Vertrag konkretisiert.

6.1.6 Belange von Naturschutz und Landschaft

6.1.6.1 Begrünung auf den Baugrundstücken

Im Kerngebiet wird sowohl eine partielle Dachbegrünung als auch Fassadenbegrünung festgesetzt.

6. Im Kerngebiet MK sind mindestens 2.000 m² Dachfläche extensiv zu begrünen. Es ist eine Dachbegrünung des Typs Sedum/Gras/Kraut mit einer Erdschicht von mindestens 8 cm anzulegen und zu unterhalten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25a+b BauGB

Die Festsetzung dient entsprechend § 1 Abs. 5 BauGB der Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt sowie dem Schutz und der Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen. Sie ist zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt, welche aus dem festgesetzten Nutzungsmaß im Kerngebiet resultiert, erforderlich. Die Festsetzung ist außerdem zum Schutz des Lokalklimas im Interesse einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung erforderlich sowie angesichts des städtebaulich beabsichtigten hohen baulichen Nutzungsgrades gerechtfertigt und zumutbar. Die Dachbegrünung begünstigt das vorhandene Kleinklima und die luftklimatische Situation durch Reduzierung der Aufheizeffekte und Staubfilterung und trägt durch ihre Vegetationsbedeckung zur Bereicherung der Biotopqualitäten insbesondere für Insekten und Vögel bei. Sie dient zudem durch ihre Wasserrückhaltung der Entlastung der Vorflut und einer geringeren Dimensionierung der Oberflächenwasser.

Um in die gestalterische Freiheit des Bauherren nicht einzugreifen, wird keine Dachform festgesetzt. Jedoch sind Dachflächen mit einem Neigungswinkel bis maximal 30°, welche für die festgesetzten Nutzungsarten mögliche und typische Gestaltungselemente sind, für eine extensive Dachbegrünung mit einem angemessenen Kostenaufwand geeignete Gestaltungselemente. Sollten vom Bauherrn andere Gestaltungsformen präferiert werden, so sind diese grundsätzlich möglich, jedoch mit größeren baulichen Aufwendungen verbunden.

Durch die Begrünung der Dachflächen wird das Orts- und Landschaftsbild aufgewertet.

Zur Vermeidung unverhältnismäßiger Restriktionen für den baulichen Entwurf wird in der Festsetzung eine feste Größe der zu begrünenden Dachflächen von 2.000 m² festgesetzt. Bei der Realisierung der extensiven Dachbegrünung in diesem Umfang wird ein ökologischer Mindeststandard bei geringem Pflegeaufwand gesichert. Gleichsam verbleiben ausreichende Spielräume für die Realisierung von Dachflächen, auf denen eine andere Nutzung vorgesehen ist.

Außerdem wird diese Maßnahme im Rahmen der Umweltprüfung als eine für die Genehmigung des Vorhabens erforderliche Maßnahme begründet.

Die Verwendung von Arten entsprechend der dem Begründungstext beiliegenden Pflanzliste wird empfohlen.

7. Im Kerngebiet MK sind die Außenwandflächen zwischen den Punkten AB, CD und EF der baulichen Anlagen mit Ausnahme von Öffnungen mit Kletterpflanzen zu begrünen. Dies gilt auch für Wandflächen, die nicht in einer Ebene verlaufen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25a+b BauGB

Durch Fassadenbegrünung werden Ersatzbiotope für Vegetationsverluste geschaffen. Fassadenbegrünungen haben mindernde Effekte hinsichtlich der Beeinträchtigung des Klimas. Sie wirken positiv auf den Wasserhaushalt, weil sie die Verdunstung und die Rückhaltekapazität für Niederschlagswasser erhöhen. Die Fassadenbegrünung wirkt sich positiv auf das Stadtbild aus, insbesondere für die Anwohner des angrenzenden Hofes wird die Aufenthaltsqualität verbessert.

Die Festsetzung erfolgt vor allem zur Sicherung einer angemessenen Wohnqualität für die südlich des MK befindliche Wohnnutzung. Die Außenwandfläche des Gebäudeteils ist von der benachbarten Wohnnutzung aus einsehbar. Da es sich bei dem im Kerngebiet geplanten Neubau um ein rein gewerblich genutztes Gebäude handelt, kann für die Fassadenbereiche, die nicht zur Straßenseite gewandt sind und daher repräsentativ gestaltet werden müssen, nicht mit einer hochwertigen, sondern lediglich mit einer zweckmäßigen und kostenorientierten Gestaltung gerechnet werden. Diese Fassade soll durch eine Begrünung aufgewertet und somit die Blickbeziehung für die Nachbarn hochwertiger gestaltet werden. Neben ihrer gestalterischen Bedeutung begünstigt die vorgesehene Begrünungsmaßnahme zudem das Kleinklima und die lufthygienische Situation durch Reduzierung der Aufheizungseffekte und Staubfilterung und trägt mit ihrer Vegetationsbedeckung zur Bereicherung der Biotopqualitäten insbesondere für Insekten und Vögel bei. Durch die begrünten Fassadenflächen werden darüber hinaus zum Ausgleich der hohen baulichen Ausnutzung des Plangebiets und des geringen Grün- und Freiflächenanteils organisch belebte Flächen geschaffen, die nicht intensiv genutzt werden.

Die Verwendung von Arten entsprechend der dem Begründungstext beiliegenden Pflanzliste wird empfohlen.

6.1.7 Immissionsschutz

Im Plangebiet werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete und weitgehend auch für Mischgebiete sowohl tags als auch nachts bereits in der Bestandssituation, aber auch nach Umsetzung des Bebauungsplans erheblich überschritten.

Zum Bebauungsplan wurde das Verkehrsgutachten Dittrich vom Oktober 2009 und das damit verbundene Schallgutachten Kötter vom 05.11.2009 erstellt.

Das Verkehrsgutachten und das Schallgutachten prüfen die Auswirkungen des Bebauungsplans unter Berücksichtigung der Realisierung des Bauvorhabens auch ohne die Baumaßnahme Ost-West Trasse umfassend und nach dem Stand der Technik.

Das Verkehrsgutachten bestätigt die Funktionalität des Verkehrs auf den öffentlichen Straßen im Untersuchungsgebiet und die Erschließung des Vorhabens auch ohne die Berücksichtigung des Baus der Ost-West Trasse unter der Voraussetzung der im Verkehrsgutachten genannten Maßnahmen an den bestehenden Verkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet. Das gleiche gilt für das darauf aufbauende Schallgutachten mit dessen Maßnahmenvorschlägen.

Da im Bereich der Bahnhofstraße eine zentrale Haltestelle zur gemeinsamen Führung von Bus und Straßenbahn in Ausführung eines Haltestellenkap für den ÖPNV errichtet werden soll, ist die Erschließung des Vorhabens ausschließlich über die Anlieferung Borgmannstraße und die Parkhauszufahrt Elcknerplatz zu führen. Daraus ergibt sich im Bereich der Borgmannstraße und des Elcknerplatzes eine entsprechende Erhöhung der Verkehrszahlen und eine damit verbundene Erhöhung des Verkehrslärms. Die Bebauungsplanung und das Vorhaben werden dagegen in der Bahnhofstraße und in der Parrisiusstraße nur sehr geringe Erhöhungen der Verkehrszahlen und der damit verbundenen Lärmwerte zur Folge haben.

Die Bewältigung der notwendigen Änderungen an den Verkehrsanlagen und der Maßnahmen zur Minderungen der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens durch das Vorhaben selbst und den verursachten Verkehr erfolgt durch einen städtebaulichen Vertrag mit dem Investor des Vorhabens im Kerngebiet.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans und die Regelungen des städtebaulichen Vertrags auf der Grundlage der erstellten Fachgutachten ergeben, dass die Bebauungsplanung und das Vorhaben sowohl verkehrs- als auch schalltechnisch allein aus der Schaffung des Baurechts durch den Bebauungsplan städtebaulich geordnet möglich ist. Ungeachtet dessen zeigen die Gutachtensvarianten mit der Ost-West Trasse und mit der Schalldämmung der Schiene (Umbau des Bahnhofs der DB AG), dass sich perspektivisch durch diese beiden Planverfahren verkehrstechnische und schalltechnische Entlastungen des Bebauungsplangebietes und dessen Umgebung ergeben werden.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan ist der öffentliche Belang der Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums, des Ausbaus und der Änderung der öffentlichen Erschließung gegen die privaten Belange der Anwohner im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung und der Verkehrslärmbelastung vor allem in der Borgmannstraße und Elcknerplatz abzuwägen. Dem Planungsziel der Schaffung des Kerngebietes am Elcknerplatz und des damit verbundenen Baus und der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens wird dabei städtebaulich der Vorrang gegeben.

Die Planungsziele des Bebauungsplans sind auch ohne die Berücksichtigung anderer laufender Planungen städtebaulich gerecht abgewogen.

Aufgrund der vorgesehenen Minderungsmaßnahmen (siehe Kapitel 5.5.1) kann erreicht werden, dass sich der Beurteilungspegel der Straßenverkehrslärmbelastung nur gering im Bereich unter 3 dB(A) erhöht.

Insgesamt ist die Verkehrslärmbelastung im Plangebiet zwar als erhöht, jedoch nicht als gesundheitsgefährdend einzustufen. Nach der Rechtssprechung kann erst bei Dauerschallpegeln von über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts bei Wohnnutzung eine Gesundheitsgefährdung nicht mehr ausgeschlossen werden. Die perspektivisch nach Umsetzung aller Minderungsmaßnahmen zu erwartende Lärmbelastung ist nicht so hoch, dass keine Abwägungsspielräume zu Gunsten der planungsrechtlichen Absicherung der Wohnnutzung mehr bestünden. Im Rahmen der Abwägung ist daher die Sicherung der Wohnnutzung im Plangebiet, die einen wichtigen Baustein der Versorgung des Stadtteils mit bezahlbarem Wohnraum in verkehrlich durch den ÖPNV hervorragend erschlossener Lage darstellt, gerechtfertigt.

Gesunde Wohnverhältnisse innerhalb der jeweiligen Wohnungen können effektiv und wirkungsvoll durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes an der, dem Straßenverkehr zugewandten, Gebäudeseite sichergestellt werden. Im Falle bestandersetzender Neubauten bedarf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen keiner Regelung im Bebauungsplan. Notwendige Anordnungen sind auf der Grundlage der BauOBln sichergestellt. Durch die Einführung der DIN 4109 in Verbindung mit der Lärmkarte als technische Baubestimmung ist ein ausreichender passiver Schallschutz sichergestellt. Obwohl die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind, ist in diesem Zusammenhang jedoch auch nicht zu verkennen, dass das Wohnen in einem derart verdichteten Stadtgebiet nicht die "Ruhequalität" beinhaltet, die z. B. in einer Stadtrandlage vorzufinden ist.

Vorsorglich sind im Rahmen des Planverfahrens bei dem Wohngebäude Borgmannstraße 16b, bei dem es in Folge der Planumsetzung aufgrund vorgesehener Sanierungsmaßnahmen im Straßenraum zwar zu einer geringfügigen Verringerung der Lärmbelastung, aber zumindest bis zur Realisierung der Ost-West-Trasse und der entlang der Bahntrasse vorgesehenen Schallschutzwand immer noch zu einem nächtlichen Mittelungspegel von 60,3 dB(A) kommt, die vorhandenen Fenster des Gebäudes im Hinblick auf einen ausreichenden passiven Schallschutz gutachterlich untersucht worden. Es wurde ermittelt, dass in dem Gebäude Fenster der Schallschutzklasse 3 installiert sind, so dass gemäß DIN 4109 ein ausreichender Schallschutz der Fassade gegeben ist.

Durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes kann letztendlich aber nur eine ausreichende Wohnruhe bei geschlossenen Fenstern gewährleistet werden. Das Plangebiet ist hinsichtlich der Immissionsbelastung dadurch gekennzeichnet, dass es bei den jeweiligen Gebäuden im allgemeinen Wohn- und im Mischgebiet jeweils eine lärmzu- und jeweils eine lärmabgewandte Gebäudeseite gibt. Durch die Festsetzung der geschlossen Bauweise und der baulichen Mindesthöhe in den Mischgebieten und den Wohngebieten wird die Bildung vom Verkehrslärm abgeschirmter, lärmberuhigter Innenhöfe in der Planung gesichert. Um die gesunden Wohnverhältnisse in den Baugebieten zu gewährleisten wird die Ausrichtung der Wohnräume zu den lärmberuhigten Innenhöfen hin festgesetzt. Bei Aufenthaltsräumen, die zum lärmgeschützten Innenhof ausgerichtet sind, kann auch bei geöffnetem Fenster eine ausreichende Wohnruhe erwarten werden. Im Hinblick auf eine angemessene Wohnqualität und die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse ist es daher erforderlich, die Aufenthaltsräume von Wohnungen vorrangig zur lärmabgewandten Gebäudeseite auszurichten. Im Bebauungsplan wird daher die folgende Festsetzung getroffen:

5. Zum Schutz vor Lärm muss entlang der Bahnhofstraße, der Borgmannstraße und der Parrisiusstraße in Gebäuden im allgemeinen Wohngebiet WA und im

Mischgebiet MI mindestens ein Aufenthaltsraum von Wohnungen, bei Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen müssen mindestens zwei Aufenthaltsräume mit den notwendigen Fenstern von der Straße abgewandt sein.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24

Gewerbliche Nutzungen unterliegen einem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsvorbehalt. Im Rahmen einer lärmtechnischen Untersuchung ist nachgewiesen worden, dass das im Kerngebiet konkret geplante Geschäftshaus den immissionsschutzrechtlichen Vorgaben der TA Lärm entspricht und dieser Bebauungsplan folglich auch umgesetzt werden kann, sofern die in Ziffer 5.5.1 genannten Minderungsmaßnahmen umgesetzt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird durch Regelungen im städtebaulichen Vertrag sichergestellt.

6.2 Abwägung

6.2.1 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (15. November 1994)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Ref. II E:

1.) Dem Bebauungsplanentwurf sei ein Erschließungs- und Gestaltungskonzept für den Elcknerplatz beizufügen, dem auch Aussagen für die Warenanlieferung zu entnehmen sind.

2.) Wegen der günstigen ÖPNV-Erschließung sei es sinnvoll, nur ein eingeschränktes Stellplatzangebot vorzusehen, das vorzugsweise in Tiefgaragen unterzubringen sei.

3.) Die Dachflächen, die für eine Begrünung als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme vorgesehen sind, sind nachzuweisen.

4.) Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen im MI- und WA-Gebiet seien mit Bindung für Bepflanzungen und Erhalt zu sichern und im Plan zu kennzeichnen. In die Blockinnenfläche müsse ein Kinderspielplatz integriert werden.

5.) Weiterhin müssten auf noch zu bestimmenden Flächen Entsiegelungsmaßnahmen durchgeführt werden, so dass durch Niederschläge eine Grundwasserneubildung erfolgen könne.

6.) Die bestehende Lärmfestsetzung sei dahingehend zu ergänzen, dass bei Neuordnungen auch im Eckbereich Parrisiusstraße Immissionsschutz gegen Straßenlärm bis zu einer Tiefe von 40 m vorgesehen werde. Die Immissionsrichtwerte der VDI 2058 von tags 60 dB(A) und nachts 45 dB(A) müssten auch für den Technikbereich auf dem IV. OG eingehalten werden.

7.) Zufahrten von Garagenanlagen, Ladeeinrichtungen bzw. Ladebereiche seien geschlossen auszuführen und dies mit einer textlichen Festsetzung zu sichern.

Abwägung des Bezirksamtes:

zu 1.) Der Stellungnahme wurde gefolgt. Zum Bebauungsplanentwurf wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das Angaben zur Warenanlieferung, die über eine Zufahrt in der Borgmannstraße abgewickelt werden soll, enthält. Die Zufahrt für die Parkdecks befindet sich am Elcknerplatz. Für die Gestaltung des Elcknerplatzes wird seitens des Bezirksamtes ein Freiraumkonzept erstellt. Die Neugestaltung des Platzes ist jedoch kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplans, sondern wird in der zeitlichen Realisierung mit dem neuen Regionalbahnhof verbunden.

zu 2.) Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die derzeit geplante Stellplatzanzahl von etwa 500 berücksichtigt den mit etwa 300 Plätzen bezifferbaren Bedarf der in dem Neubau entstehenden Einrichtungen. Außerdem werden die in Anspruch genommenen Stellplätze des zu überbauenden Parkplatzes sowie die an den Einfahrten im Straßenraum entfallenden Stellplätze ersetzt (zusammen etwa 100). Zusätzlich sind 30 fest vermietete sowie ein Kontingent von 50 Stellplätzen für Tagespendler vorgesehen. Durch das umfangreiche Stellplatzangebot kann ein unverträglicher Parkdruck auf die öffentlichen Straßenverkehrsflächen des Quartiers sowie eine unverträgliche Zunahme des Parksuchverkehrs vermieden werden. Das Stellplatzangebot soll in Parkdecks untergebracht werden. Der Bau einer mehrere Etagen umfassenden Tiefgarage ist aus Gründen des Grundwasserschutzes nicht mehr vorgesehen. Vielmehr sollen die Stellplätze nun in Garagengeschossen über den Ladengeschossen untergebracht werden.

zu 3.) Der Stellungnahme wird gefolgt. Es ist auf insgesamt etwa 2.000 m² Dachfläche eine extensive Begrünung vorgesehen. Im Bebauungsplan wird eine entsprechende Regelung, die die Begrünung in diesem Umfang sichert, aufgenommen.

zu 4.) Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Eine Pflicht zur gärtnerischen Gestaltung der nicht überbauten Flächen ergibt sich bereits aus § 8 (1) BauO Bln. Hier ist geregelt, dass die nicht mit Gebäuden oder vergleichbaren baulichen Anlagen überbauten Flächen der bebauten Grundstücke wasseraufnahmefähig zu belassen oder herzustellen und zu begrünen oder zu bepflanzen sind, soweit dem nicht die Erfordernisse einer anderen zulässigen Verwendung der Flächen entgegenstehen. Das Erfordernis zur Bereithaltung einer Kinderspielfläche ergibt sich ebenfalls bereits aus der BauO Bln. Gemäß § 8 (2) BauO Bln ist bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als sechs Wohnungen ein Spielplatz für Kinder anzulegen und instand zu halten. Ein Regelungserfordernis für den Bebauungsplan besteht folglich nicht.

zu 5.) Der Stellungnahme kann nicht gefolgt werden. Andernfalls könnte das vorgesehene Bebauungs- und Nutzungskonzept nicht realisiert und folglich die mit der Planung verfolgten Zielsetzungen nicht erreicht werden. Die Grundwasserneubildungsrate ist bereits im Bestand als sehr gering zu bewerten. Durch die Schaffung von extensiv zu begrünenden Dachflächen zur Verbesserung des Rückhaltevermögens von Niederschlägen sowie eine grundwasserschonende Bauweise wird eine Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser verhindert.

zu 6.) Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Entlang der Bahnhofstraße und im westlichen Bereich der Parrisiusstraße im Kreuzungsbereich mit der Bahnhofstraße muss generell von einer erhöhten Verkehrslärmbelastung ausgegangen werden. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden im Bereich der Bahnhofstraße, der Borgmannstraße und im Bereich des Elcknerplatzes im Bestand teilweise erheblich überschritten. Die ermittelten Prognosewerte (siehe Ziffer 5.2.1) lassen erkennen, dass der Verkehrslärm trotz der in Folge der Planung zu erwartenden Verkehrszunahme wegen der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen (vgl. Ziffer 5.5.1) nur geringfügig erhöht oder sogar reduziert. Bei Einbeziehung aller perspektivisch vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen können die meisten Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 sogar reduziert werden. Eine gesonderte Festsetzung zum Immissionsschutz ist im Hinblick auf die Grundrissorganisation der Wohnungen vorgesehen. Ferner wird zur Sicherung eines vor Lärmeintrag geschützten Innenhofbereichs sowohl im Kern-, Misch- als auch im allgemeinen Wohngebiet eine Mindesthöhe bzw. eine zwingend viergeschossige geschlossene Bebauung festgesetzt. Darüber hinaus können gesunde Wohnverhältnisse innerhalb der jeweiligen Wohnungen effektiv und wirkungsvoll nur durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes sichergestellt werden. Im Falle bestandersetzender Neubauten bedarf die Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen keiner Regelung im Bebauungsplan, da auf der Grundlage der BauO Bln notwendige An-

ordnungen sichergestellt sind. Hier sind die Vorgaben der DIN 4109 obligatorisch im Baugenehmigungsverfahren zu beachten. Eine weitergehende, tiefenbezogene Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen ist daher nicht erforderlich.

Hinsichtlich der im 2.OG bzw. auf dem Dach angeordneten haustechnischen Anlagen wird die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm an den maßgeblichen Immissionspunkten über Regelungen des städtebaulichen Vertrags gesichert.

zu 7.) Der Stellungnahme wird gefolgt. Der vorgesehene Anlieferhof in der Borgmannstraße wird vollständig eingehaust. Die Fahrzeuge erhalten Zufahrt zu dem Anlieferhof über ein Rolltor, das nach Zu- oder Ausfahrt eines Fahrzeugs wieder geschlossen wird. Die Festlegung der Zufahrtsbereiche erfolgt auf Grundlage der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages. Auch die Schließung des Anlieferhofs durch ein Rolltor wird im städtebaulichen Vertrag konkretisiert.

Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, Ref. III A:

1.) Die Behörde äußert erhebliche Einwände gegen die Einordnung von verkehrserzeugenden bzw. verkehrsanziehenden Einkaufszentren vor der Fertigstellung der Tangentialen Verbindung Ost zwischen der Straße An der Wuhlheide und Glienicker Straße sowie der Ost-West-Trasse.

2.) Bisher bestehe kein befriedigendes Konzept zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens nach Inbetriebnahme des Forum Köpenick. Für die Anbindung des Elcknerplatzes im Zusammenhang mit der Lieferzufahrt des Forum Köpenick sei eine Verschiebung nach Norden erforderlich. Es sei eine Verkehrskonzeption für die Dammvorstadt zu erarbeiten, die die Wahrung der Tempo-30-Zonen und der Parkplätze für Anwohner sowie die Führung des Straßenbahn- und Linienverkehrs beinhaltet. Da mit der Fertigstellung der neuen überörtlichen Verkehrstrassen erst nach 2000 zu rechnen sei, müsse ein Verkehrskonzept für den Zwischenzeitraum erarbeitet werden.

3.) Zu beachten sei weiterhin der Wunsch und die Notwendigkeit der Beschleunigung der Straßenbahn.

Abwägung des Bezirksamtes:

zu 1.) Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Tangentiale Verbindung Ost im o.g. Bereich wurde bereits in einzelnen Abschnitten fertig gestellt (erster Abschnitt zw. Straße An der Wuhlheide bis Oberspreestraße i. Übergabe Oktober 2002, 2. Abschnitt bis Glienicker Weg i. August 2007). Die Ost-West-Trasse von der Straße An der Wuhlheide bis zur Mahlsdorfer Straße befindet sich in der Planfeststellung. Gegenwärtig wird der Planfeststellungsbeschluss erarbeitet. Das erstellte Verkehrsgutachten (30.10.2009) zeigt, dass das geplante Bauvorhaben unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsabwicklung an diesem Standort mit der näheren Umgebung verträglich ist und sein Verkehrsaufkommen vom angrenzenden Straßennetz aufgenommen werden kann.

zu 2.) Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Erschließung des geplanten Vorhabens ist gesichert. Die Erstellung einer Verkehrskonzeption für die Dammvorstadt ist davon unbenommen. Sie ist jedoch kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplans und für die Umsetzung des Bebauungsplans auch nicht zwingend erforderlich. Im Rahmen eines Verkehrsgutachtens (Stand: 30.10.2009) konnte nachgewiesen werden, dass der in Folge der Planung zu erwartende zusätzliche Verkehr im Wesentlichen über die derzeit vorhandenen Straßen ausreichend abgewickelt werden kann. Nach Fertigstellung des ersten Abschnitts der Ost-West-Trasse (ca. 2014) wird der übergeordnete Durchgangsverkehr aus der Dammvorstadt/Bahnhofstraße herausgenommen, so dass dann verkehrliche Erleichterungen zum Erreichen des Bauvorha-

bens avisiert werden können; u.a. wäre dann ein Linksabbiegen von den nördlich kommenden Verkehrsteilen denkbar.

zu 3.) Die Stellungnahme ist nicht B-Plan-relevant. In Verbindung mit der geplanten Ost-West-Trasse erfolgen im Vorgriff dazu durch die Berliner Verkehrsbetriebe südlich des Elcknerplatzes der Bau einer beidseitigen Doppelhaltestelle für beide Straßenbahn- und Busrichtungen. Diese Haltestellenkaps werden ein Nebeneinanderfahren von Straßenbahn und Kfz nicht mehr zulassen.

Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie, Ref. VI B:

Es wird vorgeschlagen, im Kerngebiet Schank- und Speisewirtschaften nicht lediglich ausnahmsweise, sondern grundsätzlich zuzulassen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der aktuelle Bebauungsplan-Entwurf folgt der Stellungnahme. Schank- und Speisewirtschaften sind hier allgemein zulässig.

Volkshochschule Berlin-Köpenick

Eine Außenstelle der VHS in Kombination mit einer Kultureinrichtung im Plangebiet anzusiedeln, sei vorstellbar.

Bezirksamt Treptow-Köpenick, Abt. Kultur und Sport, Musikschule:

Es wird vorgeschlagen, ein Gebäude in multimedialer Nutzung für die Abteilung Kultur und Sport sowie Vereine mit zwei bis drei Probenräumen nebst Garderobenräumen einzubeziehen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Den Stellungnahmen wird nur bedingt gefolgt. Ziel des Bebauungsplans ist die Stärkung der Einzelhandelsfunktion des Zentrums Köpenick. Daher sieht das aktuelle Nutzungskonzept die Ansiedlung eines Volkshochschulstandortes bzw. eine Kultureinrichtung nicht vor. Eine solche Einrichtung wäre jedoch nach den Regelungen des Bebauungsplans im Kerngebiet allgemein zulässig.

Bezirksamt Treptow-Köpenick, Abt. Kultur und Sport, Sport- und Bäderamt:

Es wird ein Ersatz für die wegfallende Sportfläche im Plangebiet gefordert.

Bezirksamt Treptow-Köpenick, Abt. Bildung und Jugend, Schulamt:

Es wird die uneingeschränkte bezirkliche Unterstützung bei dem Erwerb der Ersatzfläche bzw. der vorübergehenden Nutzfläche für den wegfallenden Sportplatz gefordert.

Senatsverwaltung für Schule, Berufsbildung und Sport, Abt. II D:

Die Aufgabe des Sportplatzes sei mit der Zusage des Bezirksamtes Treptow-Köpenick verbunden, diesen an geeigneter Stelle zu ersetzen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Den Stellungnahmen wurde bereits gefolgt. Seit 1999 besteht in der Friedrichshager Straße 37 ein neuer Schulsportplatz, der von der Grundschule in der Borgmannstraße genutzt wird.

Bezirksamt Treptow-Köpenick, Abt. BauWohn, Tiefbauamt:

Für den Eckbereich Elcknerplatz/Borgmannstraße sei es erforderlich, die Bauflucht zugunsten der für den Busverkehr notwendigen Bordführung zurückzunehmen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Gegenwärtig besteht weder am Elcknerplatz noch in der Borgmannstraße Busverkehr, in Abstimmung mit der BVG ist die Achse für den ÖPNV die Bahnhofstraße.

Bezirksamt Treptow-Köpenick, Abt. BauWohn, NGA:

Die Forderung, Regenwasser nicht in die Kanalisation abzuführen, müsse im Rahmen einer textlichen Festsetzung oder in anderer verbindlicher Form geregelt werden. Notwendige Angaben zur Dachbegrünung fehlen nach Aussage des Amtes.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Durch die festgesetzte Dachbegrünung auf insgesamt etwa 2.000 m² erhöht sich das Rückhaltevermögen von Niederschlägen. Um die Schmutzfrachten des Regenwassers vom oberen, nicht überdachten Parkdeck zurückzuhalten, soll das Regenwasser über eine Sedimentationsanlage und einen Rückhaltespeicher in den Regenkanal in der Borgmannstraße entwässern. Damit wird den Forderungen nach § 29 Berliner Wassergesetz entsprochen. Für das geplante Vorhaben wurde ein Entwässerungskonzept erstellt, das Gegenstand des städtebaulichen Vertrags wird.

6.2.2 Öffentliche Auslegung (11. Dezember 1995 bis einschließlich 12. Januar 1996)

Während der öffentlichen Auslegung wurden keine schriftlichen Stellungnahmen abgegeben. Ein Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG wies darauf hin, dass die Stellungnahme, die im Rahmen der Behördenbeteiligung abgegeben wurde, weiterhin Gültigkeit habe.

6.2.3 Erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (19.03.2001)

Berliner Wasserbetriebe

Das anfallende Regenwasser sei vorzugsweise zur Versickerung zu bringen, da beim Anschluss von neu versiegelten Flächen an die vorhandene Regenwasserkanalisation mit massiven Einleitbeschränkungen zu rechnen sei.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Eine Versickerung ist aufgrund des hohen Versiegelungsgrades nicht möglich. Durch die Begrünung von Dächern kann das Rückhaltevermögen von Regenwasser erhöht werden. Die Einleitbeschränkungen sind bekannt und in die Entwässerungskonzeption eingeflossen, die eine Sedimentationsanlage und einen Rückhaltespeicher vorsieht. Für das geplante Vorhaben wurde ein Entwässerungskonzept erstellt, das Gegenstand des städtebaulichen Vertrags ist.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Ref. I E:

Durch den Abriss der Bestandsgebäude könnten nach Angabe der Verwaltung Niststätten besonders geschützter Arten wie z.B. Haussperlinge, Mauersegler oder Mehlschwalben betroffen sein. Dies sei zu untersuchen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird gefolgt. Ein faunistisches Gutachten hat ergeben, dass sich zwei Haussperlingsbrutplätze im Gebäude Elcknerplatz 6 befinden. Im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens soll eine Befreiung nach § 67 BNatSchG beantragt werden.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Ref. VII B:

Nach Angabe der Verwaltung fehlen im Bebauungsplanentwurf Aussagen zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen, die sich aus der bestehenden Hauptverkehrsstraße Bahnhofstraße einschließlich der vorhandenen Straßenbahnanlagen sowie aus der Nähe zu den bestehenden Bahnanlagen ergeben.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. In die Begründung zum Bebauungsplan sind Aussagen zur von der Bahnhofstraße ausgehenden Verkehrslärmbelastung aufgenommen worden. Zu ggf. von den Bahnanlagen ausgehenden Erschütterungen liegen keine Erkenntnisse vor. Mögliche Erschütterungen stünden jedoch den Ausweisungen des Bebauungsplans nicht entgegen, da ihnen durch bautechnische Maßnahmen, z.B. bei der Ausgestaltung der Stockwerkdecken oder durch elastische Lagerung von Gebäuden begegnet werden kann. Die Einhaltung der Anforderungen an den Erschütterungsschutz kann im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens gesichert werden.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Ref. VIII D:

Die Entwässerung sei nicht gesichert. Die Einwände könnten nur vorbehaltlich einer ordnungsgemäßen Entwässerungskonzeption ausgeräumt werden.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wurde gefolgt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Entwässerungskonzept erstellt, das zusätzlich im städtebaulichen Vertrag gesichert ist.

Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie, Ref. IV B:

Für den Bereich Bahnhofstraße sei im StEP Zentren und Einzelhandel ein Hauptzentrum mit ca. 45.000 m² Verkaufsfläche vorgesehen. Davon seien jedoch bereits 38.000 m² im Bestand vorhanden, so dass lediglich 7.500 m² Verkaufsfläche für die vorliegende Planung übrig bleibe.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Bereits im StEP Zentren- und Einzelhandel wurde festgestellt, dass trotz der Realisierung des Forum Köpenick eine unterdurchschnittliche Ausstattung mit Einzelhandelsflächen vor allem zur Deckung des mittel- bis langfristigen Bedarfes besteht. Dem gilt es durch vorrangige Ansiedlung von Einzelhandel in den bestehenden Zentren zu begegnen. Für 2010 war daher ein Zielkorridor für die Bahnhofstraße von etwa 42.000 m² prognostiziert. Im StEP Einzelhandel wurde der Zielkorridor bis 2020 nunmehr auf 45.000 - 50.000 m² Verkaufsfläche insgesamt für das Hauptzentrum dargestellt, d.h. ausgehend von der dort für 2003 festgestellten Verkaufsfläche von lediglich 29.000 m² sind damit etwa 16.000 - 21.000 m² Verkaufsfläche für zusätzliche Angebote möglich. Das aktuelle Baukonzept sieht eine Verkaufsfläche etwa 11.000 m² vor und bewegt sich damit innerhalb der Zielvorgaben der Landesplanung. Im städtebaulichen Vertrag erfolgte eine Einigung auf eine maximale Verkaufsfläche von 13.000 m², die ebenso Gegenstand einer Baulasteintragung wird.

Berliner Verkehrsbetriebe:

Es müsse gewährleistet sein, dass das Einzelhandelszentrum nicht von der Straßenseite aus belüftet wird.

Zusätzliche Beeinträchtigungen des Straßenbahn-/ Omnibusverkehrs durch Parksuchverkehr seien zu vermeiden.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Ausgestaltung der Belüftung der Einzelhandelsflächen ist kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplans.

Nach den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens können die umliegenden Straßen die Verkehrszunahme bewältigen. Parksuchverkehr kann durch die Schaffung von ausreichend Stellplätzen in den Parkdecks sowie eine ausreichende Beschilderung vermieden werden.

Bezirksamt Treptow-Köpenick, Amt für Umwelt und Natur, Fachbereich Naturschutz:

Der Verlust von 20 geschützten Bäumen im Plangebiet sei schwerwiegend. Im Bebauungsplan seien alle Eingriffs- und Ersatzmaßnahmen durch textliche Festsetzungen bzw. vertraglich zu sichern. Die Feuerwehrzufahrt auf dem benachbarten Wohnhof sollte durch eine Baumpflanzung abgeteilt werden. Die zu ermittelnde Zahl der Baumneupflanzungen müsse in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden. Das Fachamt bemühe sich um die Benennung von geeigneten Baumpflanzstandorten außerhalb des Plangebiets. Sollte dies nicht möglich sein, müsse im Vertrag die Möglichkeit einer Ausgleichszahlung aufgenommen werden.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird gefolgt. Das Vorhabensgrundstück weist aktuell noch einen Bestand von 11 nach Baumschutzverordnung geschützten Bäumen auf. Unmittelbar angrenzend an das Vorhabensgrundstück wachsen drei nach BaumSchVO geschützte Bäume, die voraussichtlich von dem Vorhaben betroffen sein werden. Der für die Baumfällungen erforderliche Ersatz wird in Form einer Ausgleichsabgabe gemäß BaumSchVO kompensiert. Dies wird zusätzlich in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen.

Bezirksamt Treptow-Köpenick, Amt für Umwelt und Natur, Fachbereich Umweltschutz:

Nach Angabe des Fachbereichs müssen durch den Anstieg der Verkehrsbelastung verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Minderung des An- und Abfahrtsverkehrs geprüft und veranlasst werden, um den Anstieg der Verkehrslärmbelastung zu verringern. Die Warenanlieferung dürfe nur in der Zeit zwischen 7.00 Uhr und 20.00 Uhr und über die Bahnhofstraße und den Elcknerplatz erfolgen. Gleiches gelte für die Ein- und Ausfahrt für den Kundenverkehr. Die Einfahrt sei schallschutztechnisch einzuhausen. Die Parkdecks seien bis zur Höhe der Nachbarwohnbebauung zu verglasen und mit schallabsorbierenden Deckenelementen zu versehen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird gefolgt. Die geforderten Maßnahmen bzw. Auflagen werden im städtebaulichen Vertrag fixiert:

1. Die Parkdeckzufahrt vom Elcknerplatz ist mit einem Fahrbahnbelag zu versehen, der keine erhöhten Fahrgeräuschemissionen verursacht (z. B. mit nicht geriffeltem Gussasphalt, Asphaltbeton oder Splitmastixasphalt DStrO = 0 dB(A) nach RLS-90. Die Regenrinnen an der Ein- und Ausfahrt zu den Parkebenen müssen dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen, d. h., von ihnen dürfen beim Überfahren keine beurteilungsrelevanten Geräuschemissionen ausgehen.
2. Unnötige Ein- und Ausfahrten zu den Parkdecks sind durch eine Signalanlage am Elcknerplatz zu vermeiden. Die Ampelreglung soll im Bedarfsfall auf die Belegung der Stellplätze in den Parkebenen hinweisen.
3. Die innenliegenden Parkflächen im 1.OG und 2.OG werden durch geschlossenen massive Wände mit einem Schalldämm-Maß $R_{w} \geq 50$ dB abgeschirmt. Auf dem Parkdeck im 3. OG, an der Ostseite gegenüber der Borgmannstraße, ist ein 2,6 m hoher, geschlossener Schallschirm mit einem Schalldämm-Maß $\bar{O} \geq 25$ dB zu installieren.

4. Die vorgehaltenen Mieterparkplätze sind auf dem obersten Parkdeck möglichst direkt an der schallabschirmenden Lärmschutzwand zur Borgmannstraße anzuordnen.
5. Die ca. 1,5 m hohe Attika wird massiv errichtet und besitzt ein Schalldämm-Maß $R_{\text{w}} > 25 \text{ dB}$.
6. Die Anlieferzone an der Borgmannstraße darf zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr nicht genutzt werden und ist mit einem Rolltor zu versehen.
7. Das Rolltor zur Anlieferzone muss eine Mindestschalldämmung von $R_{\text{w},P} \geq 30 \text{ dB}$ betragen (z.B. Schallschutz-Rolltor der Fa. EFFERTZ Tore GmbH).
8. Die Sammelbox für die Einkaufswagen auf dem obersten Parkdeck ist baulich z. B. mit einer leichten Stahlleichtbaukonstruktion mit Glas bzw. Acrylglas einzuhäusen.
9. Die Schalldruckpegel im 2.OG bzw. auf dem Dach des Geschäftshauses angeordneten haustechnischen Anlagen dürfen in der Summe unter Berücksichtigung üblicher Mess- und Nachweistoleranzen Werte für
 - a) die Technikstation an der Ostseite im 2.OG
 $L_{\text{Aeq}10\text{m}} = 50 \text{ dB(A)}$ tagsüber (6:00 bis 22:00 Uhr) sowie
 $L_{\text{Aeq}10\text{m}} = 40 \text{ dB(A)}$ nachts (lauteste Stunde zwischen 22:00 und 6:00 Uhr)
 - b) die Technikzentrale auf dem obersten Parkdeck
 $L_{\text{Aeq}10\text{m}} = 60 \text{ dB(A)}$ tagsüber (6:00 bis 22:00 Uhr) sowie
 $L_{\text{Aeq}10\text{m}} = 50 \text{ dB(A)}$ nachts (lauteste Stunde zwischen 22:00 und 6:00 Uhr)
 in 10 m Entfernung von den Aggregaten nicht überschreiten und keine einzeltonhaltigen Geräusche emittieren. Diese Anforderungen sind in die Ausschreibungsunterlagen aufzunehmen und mit dem Anlagenlieferanten vertraglich zu vereinbaren.
10. Diese Vorgaben können erreicht werden, wenn der Nachweis geführt wird, dass die Einhaltung der Schutzziele trotz höherer Geräuschemissionen von den haustechnischen Anlagen durch sekundäre Maßnahmen auf dem Ausbreitungsweg (z. B. Lärmschutzwände, Lärmschutzhauben etc.) sichergestellt ist.
11. Die Schalldämmung der Technikräume des Geschäftshauses muss an der Außenwand zur Borgmannstraße ein Mindestschalldämm-Maß von $R_{\text{w},\text{erf.}} \geq 50 \text{ dB}$ betragen. Außenluftöffnungen, Wetterschutzgitter, Lüftungsjalousien etc. sind so zu gestalten, dass die unter Punkt 7.1 (Maßnahme 9.) vorgegebenen definierten Schalldruckpegel eingehalten werden.

Zusätzlich erfolgt eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit in der Straße Elcknerplatz auf höchstens 30 km/h sowie die Asphaltierung der Borgmannstraße und des Elcknerplatzes .

Stellungnahme des Bezirksamtes Treptow-Köpenick, Amt für Stadtplanung und Vermessung, Fachbereich Liegenschaftskataster:

Für die Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens sei eine Grenzherstellung im Landeskoordinatensystem Soldner-Berlin erforderlich.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Grenzherstellung ist bereits erfolgt.

6.2.4 Erneute öffentliche Auslegung (14.Mai 2001 bis 15.Juni 2001)

- Verschlechterung der Wohnqualität befürchtet (Thürnagelstraße 2)

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme kann nicht gefolgt werden. Durch die Bebauung des Plangebiets mit einer Einzelhandelsimmobilie wird die städtebaulich derzeit unbefriedigende bauliche Situation und somit die unmittelbare Umgebung des Einwenders aufgewertet. Entsprechend der Prognoseergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung ist nach Durchführung aller vorgesehenen Maßnahmen zur Lärminderung (Ost-West-Trasse, Errichtung der Schallschutzwand entlang der Bahnlinie) tagsüber in Folge der Planung für das entsprechende Gebäude lediglich mit einem Anstieg des Dauerschallpegels von 1,1 dB(A) gegenüber der Bestandssituation zu rechnen. Nachts ist perspektivisch sogar eine Verringerung des Dauerschallpegels von 0,7 dB(A) zu erwarten.

- Einspruch gegen die Lage der Einfahrt in der Borgmannstraße

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird teilweise entsprochen. Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde das Erschließungskonzept für das geplante Einzelhandelsvorhaben optimiert, um die Belastung für die Anwohner möglichst gering zu halten. In der Borgmannstraße soll nunmehr lediglich die Zufahrt für die Warenanlieferung positioniert werden. Die Zufahrt zu den Parkdecks ist am Elcknerplatz untergebracht. Dennoch kommt es im Norden der Borgmannstraße aufgrund des Linksabbiegeverbots Bahnhofstraße/Elcknerplatz zu einer Verkehrszunahme von etwa 3.100 Kfz/24 h. Dieser größte relative Verkehrszuwachs stellt allerdings noch keine Verdoppelung der Verkehrsstärke dar, die erst zu einer hörbaren Erhöhung des Schalldruckpegels um 3 dB(A) führen würde. Nach Inbetriebnahme der Ost-West-Trasse wird die Verkehrsstärke wieder auf das 1,4-fache der gegenwärtigen sinken, weil dann vom neuen Parkhaus über den Elcknerplatz direkt nach Norden und Osten gefahren werden kann. Um Lärmbelästigungen während der Warenanlieferung zu vermeiden, wird die Zufahrt mit einem geschlossenen Rolltor versehen. Dies sowie die zulässigen Anlieferzeiten (keine Nachtlieferung) sind im städtebaulichen Vertrag geregelt. Um die Lärmbelastung in Folge des anlagenbezogenen Verkehrs zu reduzieren, wird die Borgmannstraße asphaltiert. Die Durchführung dieser Maßnahme ist durch den städtebaulichen Vertrag öffentlich-rechtlich gesichert. Somit werden nach den Ergebnissen der lärmtechnischen Untersuchung die Immissionsrichtwerte der TA Lärm eingehalten. Die leichte Erhöhung der Schallemissionen im Bereich der Einfahrt Borgmannstraße werden in der Abwägung der städtebaulichen Belange, nämlich der Schaffung des Geschäftshauses gegenüber den Belangen zum Schutz vor Lärm der Anwohner, zugunsten der Planung des Geschäftshauses abgewogen.

- Wunsch nach Terrassierung des Baukörpers nach Süden

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird gefolgt. Das aktuelle Bebauungskonzept sieht eine Terrassierung zur südlich gelegenen Wohnbebauung vor. Mit Rücksicht auf die Anwohner wird der Baukörper über dem Erdgeschoss etwa 6 m zurückgestaffelt. Ein Technikgeschoss ist nicht mehr vorgesehen.

- Zweifel an der Notwendigkeit eines Einkaufszentrums, das die Kaufkraft vom bestehenden Einzelhandel abzieht
- Kritik an Größe der Verkaufsfläche

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Vergrößerung der Verkaufsflächen würde nur dann zwingend zu einem Kaufkraftabfluss von bestehenden Einzelhandelsgeschäften des bezirklichen Hauptzentrums führen, wenn sich nicht gleichzeitig die Zahl der Kunden erhöhen würde. Durch die geplante Einzelhandelsfläche im Plangebiet wird jedoch die Attraktivität des Zentrums Bahnhofstraße insgesamt verbessert. Durch zusätzliche Einzelhandelsgeschäfte wird die Angebotsvielfalt und Angebotstiefe erhöht und damit auch die Agglomerationswirkung des Zentrums Bahnhofstraße gestärkt. Dies lässt erwarten, dass für das Hauptzentrum neue Kunden gewonnen werden können, die bislang anderswo ihre Einkäufe getätigt haben.

Allerdings soll nach der aktuellen Planung deutlich weniger Verkaufsfläche realisiert werden, als ursprünglich vorgesehen. Derzeit sind etwa 11.000 m² Verkaufsfläche geplant. Im Rahmen des städtebaulichen Vertrags bzw. durch die Eintragung einer Baulast wird zudem sichergestellt, dass im Kerngebiet maximal 13.000 m² Verkaufsfläche realisiert werden können. Diese Verkaufsflächenzunahme kann als angemessen und auch im Hinblick auf den bestehenden Einzelhandelsbesatz als verträglich angesehen werden. In Übereinstimmung mit dem Flächennutzungsplan, dem Stadtentwicklungsplan Zentren 2020 sowie dem Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirks ist die Bahnhofstraße als Hauptzentrum zu entwickeln. Nach den auf gutachterliche Ermittlungen gestützten Aussagen des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepts 2009 wird davon ausgegangen, dass im Hauptzentrum Bahnhofstraße bis 2015 noch 12.000 ÷ 15.000 m² Einzelhandelsflächen realisiert und damit bis ca. 38.000 m² Verkaufsfläche insgesamt erreicht werden können, ohne die vorhandene Zentrenstruktur oder den örtlichen Einzelhandelsbestand zu beeinträchtigen. Dieser Wert liegt noch unterhalb des im StEP Zentren 2020 dargestellten Zielkorridors von insgesamt 50.000 m² Verkaufsfläche und berücksichtigt den gesamtbezirklichen Entwicklungsrahmen und die bestehende Einzelhandelsstruktur.

Auswirkungen auf vorhandene Einzelhandelsgeschäfte können aber naturgemäß nicht vollständig ausgeschlossen werden. Im Hinblick auf eventuelle Auswirkungen der Planung für benachbarte Betriebe ist im Rahmen der Abwägung zu beachten, dass der Wettbewerb von Anbietern und Angebotsformen untereinander nicht Gegenstand der städtebaulichen Planung ist. Es ist nicht Aufgabe der Bauleitplanung, bestehende Geschäfte vor Verdrängung durch Wettbewerber zu schützen bzw. Konkurrenzschutz zu betreiben. Es gehört in die normale Risikosphäre von bestehenden Betrieben, dass sich durch die (städtebaulich begründete) Ausweisung von Baugebietsflächen in der Nachbarschaft Konkurrenzbetriebe ansiedeln werden, die mit einem vorhandenen Angebot konkurrieren.

- zunehmende Verkehrsbelastung in der Bahnhofstraße
- Kritik an Verkehrszunahme und Schallimmissionen

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Verkehrsbelastung wird als Folge der Planung in der Bahnhofstraße zunehmen. Im Verkehrsgutachten wird diese Zunahme von etwa 5 % als verträglich eingestuft. Das Plangebiet ist durch die vorhandene Straße bzw. die Tram, den Bus und die S-Bahn bereits erheblich mit Schallimmissionen belastet. Die Erhöhung der vorhandenen Verkehrslärmimmissionen wird daher in der Bahnhofstraße nicht wahrnehmbar sein. Nach Umsetzung der Ost-West-Trasse wird die Verkehrsbelastung in der Bahnhofstraße zudem um etwa 30% sinken. Auch in der Parrisiusstraße wird es bei einer Zunahme der Verkehrsbelastung um 8% bzw. 100 Kfz/24h zu keiner wahrnehmbaren Verkehrslärmerhöhung kommen. Durch Minderungsmaßnahmen - Asphaltierung in der Borgmannstraße und am Elcknerplatz - kann die Verkehrslärmbelastung dort verringert werden. Somit muss im ungünstigsten Fall mit einer Zunahme des Straßenverkehrslärms um etwa 2 dB(A) tags gerechnet werden. Diese insgesamt moderate Zunahme der Verkehrslärmbelastung wird im

Rahmen der Abwägung gegenüber der mit der Planung verfolgten Zielsetzungen zurückgestellt. Aufgrund der vorgesehenen Straßensanierung kann für einige Gebäude sogar eine Verbesserung der Lärmsituation erzielt werden.

- Frage nach Denkmalwert Elcknerplatz 2a

Abwägung des Bezirksamtes:

Das Gebäude ist nicht denkmalgeschützt bzw. i wert.

- fehlende Freiflächen im Plangebiet/ Kritik an Aufgabe des Sportplatzes

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt. Der Schulsportplatz, der sich bereits vor 1990 auf der Fläche Elcknerplatz/Borgmannstraße befand, war in einem sehr schlechten Zustand (schwarzer Schotterplatz). Die Flächen waren nicht landeseigen. Nach der Rückführung der Flächen in Privateigentum wurde die Nutzung zwar gestattet, aber nicht gesichert.

Im Zuge der damals beabsichtigten Kaufhaus-Bebauung und der damit nur noch begrenzten Nutzungszeit wurde seitens des Bezirksamtes ein Ersatzstandort eruiert. Die Grundschule in der Borgmannstraße hat seit ca. 1999 einen neuen Schulsportplatz in der Friedrichshagener Str. 37.

Die Planung sieht keine Ausweisung von Grünflächen vor. Das Plangebiet ist im Norden bereits heute großflächig versiegelt, während der Wohnhof im Süden ausreichend Grünflächen für die Bewohner bietet.

- Fehlende Bewertung der Umweltauswirkungen

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Umweltauswirkungen wurden im Rahmen einer Umweltprüfung, deren Ergebnisse im Umweltbericht als Bestandteil der Begründung dargestellt werden, untersucht.

- Kritik an Abriss von preiswertem Wohnraum

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Ein dringender Wohnraumbedarf in Berlin besteht nicht. Ein Erhalt der Gebäude Bahnhofstraße 25/Elcknerplatz 2, 2a, 4, 6 und 8 ist nicht mit der vorliegenden Planung vereinbar, da durch die vollflächige Überbauung die Abstandflächenproblematik nicht im Sinne gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse gelöst werden könnte.

6.2.5 Frühzeitige Behördenbeteiligung (18. März 2009 bis 16. April 2009)

- Sowohl die untere Denkmalschutzbehörde als auch das Landesdenkmalamt haben in ihren Stellungnahmen zum Ausdruck gebracht, dass die Belange des Denkmalschutzes durch die im nördlichen Bereich des Plangebiets geplante Einzelhandelsimmobilie betroffen sein können. Das Landesdenkmalamt hat dabei konkretisierend zum Ausdruck gebracht, dass sich der Neubau an die Gebäudehöhe des im Plangebiet befindlichen Denkmals Bahnhofstraße 19 anpassen müsse. Dieser Bitte wird mit der Festsetzung einer Gebäudehöhe als Höchstmaß für das Kerngebiet entsprochen. Die festgesetzte Gebäudehöhe stellt sicher, dass der Neubau niedriger als das denkmalgeschützte Bestandsgebäude sein wird.

- Im Hinblick auf die Erschließung des Vorhabens wurden seitens der fachlich zuständigen Dienststellen auf erforderliche Straßenausbaumaßnahmen aufgrund der geplanten Shopping-Immobilie innerhalb des Plangebiets bzw. im näheren Umfeld hingewiesen. Diese Maßnahmen sind jedoch durchgehend kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplans. Ihre Umsetzung wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags bzw. eines Erschließungsvertrags öffentlich-rechtlich gesichert.
- Die Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz verwies auf die Thematik der Niederschlagsentwässerung sowie die Erweiterung des Planmaterials zur Umweltprüfung um das Schutzgut Oberflächengewässer
- Vom Fachbereich Umweltschutz des Bezirksamts Treptow-Köpenick ist darauf hingewiesen worden, dass sich die im Bereich des Bahndammes nachgewiesene Schadstoffbelastung im Grundwasser durch LCKW möglicherweise bis auf das Plangebiet ausgedehnt hat. Um eine weitere Verschleppung des Schadens zu verhindern, soll im städtebaulichen Vertrag geregelt werden, dass für den Fall einer diesbezüglich relevanten Unterkellerung der geplanten Einzelhandelsimmobilie dieses nur in besonderer Bauweise ohne Grundwasserhaltung erfolgen darf.
- Durch die Abteilung Umwelt und Natur des Bezirksamts Treptow-Köpenick sind zwecks Berücksichtigung der Vorgaben des Landschaftsprogramms für das geplante Vorhaben Fassaden- und Dachbegrünungen zur Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna gefordert worden. Dieser Bitte wird durch die Festsetzung einer partiellen Dach- und Fassadenbegründung (siehe Kapitel 6.3.6.1) nachgekommen.

6.2.6 Erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (mit Anschreiben vom 27.01.2010).

IHK i Industrie- und Handelskammer Berlin, Bereich Infrastruktur und Stadtentwicklung
Stellungnahme vom: 02.03.2010

- die Errichtung eines Geschäftshauses südlich des Bahnhofs Köpenick wird befürwortet; negative Auswirkungen auf die Einzelhandelsstruktur sind nicht zu erwarten
- das Verkehrsgutachten ist insbesondere im Hinblick auf auf Lärmemissionen für die angrenzenden Wohngebiete und Straßenquerschnitte der bisherigen Anliegerstraßen sowie den Querschnitt der Eisenbahnbrücke in Zusammenhang mit der beabsichtigten Schaffung zusätzlicher Abbiegerspuren kritisch zu hinterfragen
- die in der Begründung aufgeführte Vorzugsvariante der Verkehrserschließung setzt die Umsetzung der Ost-West-Trasse zwingend voraus; es wird davon ausgegangen, dass der Bau dieser Umgehungsstraße kurzfristig begonnen wird

Abwägung des Bezirksamtes

Der Hinweis wurde berücksichtigt.

Die Auswirkungen der Planung auf das Verkehrsaufkommen sind im Rahmen des Verkehrsgutachtens untersucht worden. Dabei wurden die Bestandssituation sowie der Prognosefall mit und ohne Bau der Ost-West-Trasse untersucht mit dem Ergebnis, dass die Funktionalität der Erschließung in beiden Fällen gegeben ist, sofern die Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen Seelenbinderstraße/Borgmannstraße

durchgeführt wird. Somit ist eine Anpassung des Querschnitts der bestehenden Straßen nicht notwendig.

Auf der Grundlage des Verkehrsgutachtens wurde eine schalltechnische Prognose erarbeitet. Relevant für eine wahrnehmbare Geräuschzunahme sind Erhöhungen ab 3,0 dB(A). An den genannten Straßenabschnitten werden die Schallimmissionsrichtwerte nach 16. BImSchV allerdings bereits gegenwärtig überschritten. Zudem wirkt auf das Plangebiet Schienenverkehrslärm ein.

Es ist die additive verkehrsbedingte Lärmbelastung aus dem Vorhaben und aus der Schallbelastung durch Verkehr im Bestand an für die Beurteilung des Vorhabens relevanten Immissionsorten (fast ausschließlich Wohnnutzung) ermittelt worden. Zur Bewertung der Verkehrslärmimmissionen wurden die Orientierungswerte der DIN 18005 herangezogen.

Zusätzlich zum Beurteilungspegel in Folge der Planung wurden die Beurteilungspegel für die Fälle mit Sanierungsmaßnahmen, mit Sanierungsmaßnahmen und Berücksichtigung der Ost-West-Trasse sowie mit Sanierungsmaßnahmen und Ost-West-Trasse sowie geplanter Lärmschutzwand im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke ermittelt.

Um angesichts der hohen Vorbelastung die zusätzliche Verkehrslärmbelastung möglichst gering zu halten und sogar eine Verminderung der Lärmbelastung zu erreichen, wurden Lärminderungsmaßnahmen entwickelt, die im Städtebaulichen Vertrag gesichert wurden. So ist für die Borgmannstraße und den Elcknerplatz ein grundhafter Straßenausbau vorgesehen. Weiterhin soll in der Straße Elcknerplatz eine geringe Verkehrsgeschwindigkeit (Tempo 30 km/h oder weniger) eingerichtet werden. In der Borgmannstraße werden vorhandene Bodenschwellen ausgebaut.

Die Ergebnisse zeigen, dass sich der Verkehrslärm trotz der in Folge der Planung zu erwartenden geringen Verkehrszunahme wegen der geplanten Lärminderungsmaßnahmen nur geringfügig erhöht bzw. sogar reduziert. Bei Einbeziehung aller perspektivischer Maßnahmen (o.g. Sanierungsmaßnahmen, Ost-West-Trasse, Lärmschutzwand) können die meisten Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 reduziert werden. Ein Beurteilungspegel von 60 dB(A) nachts wird unter diesen Bedingungen überall sicher unterschritten. Bis zur Fertigstellung der Ost-West-Trasse sowie der Lärmschutzwand muss allerdings zunächst an einigen Immissionsorten mit einer Zunahme der Verkehrslärmbelastung gerechnet werden.

Der Hinweis zur zeitlich nahen Umsetzung des 1. Abschnitts der OWT kann dem Grunde nach zugestimmt werden, da dieser Abschnitt für 2015 auch planerisch vorbereitet wird kann zwischenzeitlich auch den mit dem Vorhaben anstehenden Verkehrlichen Belastungen mit einer temporären Verkehrsbeeinträchtigung hingenommen werden.

- es wird der IHK-Kriterienkatalog für die Integration von Shopping-Centern übermittelt und darum gebeten, noch offene Fragen im weiteren Verlauf des Planverfahrens zu beantworten

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die bebauungsplanrelevanten Belange im Hinblick auf die Planung bzw. Integration des Geschäftshauses sind bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens unter Berücksichtigung des Zentren- und Einzelhandelskonzeptes des Bezirks abgearbeitet worden.

Die beigefügten Hinweise sind in einem frühen Stand der Planung hilfreich. Mit der Auswertung der öffentlichen Auslegung befindet sich das Verfahren jedoch bereits in einem fortgeschrittenen Stadium

Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz, Abteilung II
Stellungnahme vom: 25.02.2010

- es wurde bereits eine wasserrechtliche Genehmigung für die geplante Entwässerungsvariante erteilt

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das vorliegende Entwässerungskonzept Regenwasser (Ingenieurbüro Obermeyer, Oktober 2009) beschränkt sich auf den Bereich des vorgesehenen Geschäftshauses (MK im Bebauungsplan). Hierfür wurde nachgewiesen, dass das anfallende Regenwasser im Zusammenspiel mit den vorgesehenen technischen Einrichtungen (u.a. Sedimentationsanlagen, Rückhaltung) gedrosselt der öffentlichen Kanalisation zugeführt wird und die vorhandene Kanalisation die Regenwassermengen auch aufnehmen kann.

- das Entwässerungskonzept Regenwasser bezieht sich nur auf den Bereich des Einkaufszentrums und deckt nicht das gesamte B-Plangebiet ab; es wird gebeten, hierzu Unterlagen nachzureichen

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Der Hinweis wird nicht berücksichtigt.

Für die südlich angrenzenden Flächen (Wohnbebauung) ergeben sich gemäß den beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplans gegenüber dem Bestand keine Veränderungen. Dies entspricht auch § 2 (4) BauGB, dass der Umfang und Detaillierungsgrad für die Abwägung der Belange des Umweltschutzes sich auf die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen beschränken soll. Für die südlich an das Geschäftshaus angrenzenden Flächen sind keine erheblichen Umweltauswirkungen in Bezug auf die Festsetzungen des B-Plans zu erwarten (Bestandssicherung). Im Übrigen handelt es bei den Freiflächen des südlich angrenzenden Grundstücks überwiegend um eine zusammenhängende Grünfläche mit geringem Wegeanteil. Die Wegeflächen entwässern in die Rasenflächen. Die Dachflächen entwässern in die Regenwasserkanalisation. Da der Bebauungsplan keine Neuversiegelung in diesem Bereich vorsieht, sind keine Änderungen an der bisherigen Entwässerung notwendig. Eine Erweiterung des Entwässerungskonzepts auf die südlich des Geschäftshauses angrenzenden Flächen ist deshalb nicht erforderlich.

- bei Tiefbaumaßnahmen ist mit Grundwasserbenutzungen (Grundwasserabsenkungen) zu rechnen; diese sind erlaubnispflichtig, die wasserbehördliche Erlaubnis ist bei SenGesUmV, Wasserbehörde i 2 D 4 i zu beantragen
- es ist ebenfalls die Altlastensituation zu berücksichtigen, die Stellungnahme des Ref. 3 C liegt als Anlage bei

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Im Falle der Grundwasserbenutzung ist vom Bauherren eine wasserbehördliche Erlaubnis zu beantragen.

Erkenntnisse zu Altlasten bzw. Altlastenverdachtsflächen im Plangebiet liegen nicht vor. Oberflächliche Bodenverunreinigungen, die im Bereich der Lagerflächen vorhanden sein könnten, sind mit dem Bodenaushub für die geplante Bebauung zu beseitigen. Der im Bereich der Mahlsdorfer Straße eingetragene Grundwasserschaden darf durch die Baumaßnahme nicht verschleppt werden.

Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz, Abteilung II C
Stellungnahme vom: 05.02.2010

- die örtliche Bewertung des Standortes hinsichtlich der Belange des Bodenschutzes liegt in der Zuständigkeit des bezirklichen Umweltamtes
- die Fahnnenspitze der vorhandenen LCKW-Schadensfahne reicht derzeit bis zu den westlich des Planungsgebietes gelegenen Grundstücken; sollten, anders als bislang vorgesehen, bauliche Eingriffe in den Untergrund mit Bauwasserhaltungsmaßnahmen vorgesehen sein, sind Belange des Referates III C betroffen.
- in diesem Fall sind zwingend vorab Abstimmungen mit dem Referat III C zu führen, um einen Erfolg der laufenden Sanierungsmaßnahmen nicht zu gefährden und um eine Schadensverschleppung zu vermeiden

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Das vorliegende Baukonzept sieht kein Untergeschoss und somit keine Förderung von Grundwasser vor. Das Konzept wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags gesichert.

Sollten dennoch Untergrundbaumaßnahmen geplant werden, so wird die Abstimmung mit SenStadt III C durch den Bauherren erfolgen.

Verkehrslenkung Berlin, Zentrale Straßenverkehrsbehörde
Stellungnahme vom: 01.03.2010

Gegen die geplanten Umbaumaßnahmen im Bereich der Bahnhofstraße ergeben sich straßenverkehrsbehördliche Bedenken:

- durch die beidseitigen Haltestellenkaps wird ein Nebeneinanderfahren von Straßenbahn und Kfz nicht mehr zulassen; die Aufteilung der Verkehrsflächen ist hinsichtlich der Belange des ÖPNV zu überdenken
- die unbefristet gültige ÖPNV-Spur für den Bus und die Straßenbahn in der Bahnhofstraße von Elcknerplatz bis Stellingdamm ist zu berücksichtigen
- die Beschleunigungseffekte durch die LSA 23083 Bahnhofstraße/Elcknerplatz und LSA 23052 Mahlsdorfer Straße/Stellingdamm sind dauerhaft aufrecht zu erhalten
- für eine abschließende verkehrliche Stellungnahme sind Markierungs- und Beschilderungspläne erforderlich

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sind jedoch nicht bebauungsplanrelevant.

Im Rahmen der Planungen zur OWT/ Planfeststellungsverfahren erfolgt eine Verlegung der derzeit vorhandenen ÖPNV-Haltestelle von der Mahlsdorfer Straße zur Bahnhofstraße/ unmittelbar vor das Köpenick Forum und dem hier vorliegenden Vorhaben.

Dies sind Verkehrsplanungen, die im Rahmen der Planfeststellung der OWT mit allen Fachabteilungen von SenStadt, VLB und BVG abgestimmt wurden; die Abstimmungen fanden bereits 2007 statt (siehe Protokoll vom Juli 2007).

Es erfolgt hier die Anordnung einer gemeinsamen ÖPNV-Haltestelle und im Zusammenhang mit dem Regionalbahnhof Köpenick eine Optimierung der Umsteigebeziehungen.

Verkehrliches Ziel ist nach Errichtung der OWT im Bereich Dammvorstadt eine erhebliche Verkehrsminderung zu erreichen. Durch die Planungen zur Haltestelle bzw. die bauliche Anordnung eines Haltestellenkaps wird dies noch unterstützt.

- durch die nächtliche Sperrung der Anlieferzufahrt zwischen 22:00 und 06:00 Uhr sollten Behinderungen und Lärmbelastungen in der Borgmannstraße verhindert werden

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Der Hinweis wird berücksichtigt.

Anlieferungen des Geschäftshauses sind lediglich in der Zeit von 6:00 bis 22:00 Uhr gestattet. Dies ist im städtebaulichen Vertrag geregelt. Außerdem erfolgt die Anlieferung über eine geschlossene Ladezone, in der der Lieferhof ist durch ein Rolltor von der Borgmannstraße abgeschottet, das eine Mindestschalldämmung von $R_w > 30 \text{ dB(A)}$ aufweisen muss. Das Tor darf nur während der Anlieferung geöffnet werden und muss während der Nachtzeit geschlossen bleiben. So kann gewährleistet werden, dass das geplante Geschäftshaus den Vorgaben der TA Lärm entspricht und die Lärmbelastungen, die durch die Planung verursacht werden, so gering wie möglich ausfallen.

- Siehe auch Punkt 1

Bezirksamt Treptow-Köpenick, Umwelt- und Naturschutzamt, UmNat I 2 Stellungnahme vom: 04.02.2010

Auszug der Stellungnahme vom 27.03.2009:

- wenn (abhängig von der Bauweise) Grundwasser gefördert wird, sollte der Untersuchungsrahmen bezüglich Grundwasser weiter gefasst werden (bis zum Grundstück Mahlsdorfer Str. 9/11, 106/107 einschließlich des Güterbahnhofes)
- wenn eine Bauweise ohne Bauwasserhaltung gewählt wird, entfällt die Vergrößerung des Untersuchungsrahmens; die geplante Bauweise ist dann aber darzustellen und festzuschreiben
- aus datenschutzrechtlichen Gründen sollte eine Darstellung des konkreten Grundstückes Mahlsdorfer Straße 9/11 in Bezug auf den Grundwasserschaden in der Begründung nicht vorgenommen werden
- der vorliegende Grundwasserschaden überlagert sich wahrscheinlich mit einem Schaden eines anderen Grundstückes; dies ist aber noch nicht abschließend geklärt bzw. auskartiert. Deshalb sollte die Formulierung- im Bereich der Mahlsdorfer Straße i gewählt werden.
- der Satz: „Zudem liegt ein Grundwasserschaden im Bereich des weiter nördlich liegenden gewerblich genutzten Grundstückes Mahlsdorfer Str. 9/11 vor, der noch nicht auskartiert werden konnte.“ sollte ersetzt werden durch: Dieser im Bereich der Mahlsdorfer Straße eingetragene Grundwasserschaden konnte bislang noch nicht auskartiert werden. Der genannte Schaden darf durch die Baumaßnahme nicht verschleppt werden.
- das Wort Güterbahnhof ist zu streichen, da er außerhalb der Schadensfläche liegt
- beim Kapitel Altlasten im 3. Absatz ist vor den Ausführungen zu Kampfmitteln zu ergänzen: Eine Grundwasserhaltung ist bei der Errichtung von Untergeschossen nicht zulässig.

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Das vorliegende Bebauungskonzept sieht kein Untergeschoss und somit keine Förderung von Grundwasser vor. Das Konzept wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags gesichert. Daher kann auf die Vergrößerung des Untersuchungsrahmens verzichtet werden.

Die Sätze wurden entsprechend dem Vorschlag der Stellungnahme in der Begründung ausgetauscht bzw. ergänzt.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung VII, Referat B Stellungnahme vom: 11.03.2010

- verkehrsbehördlichen Anordnungen sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans; diese Maßnahmen sind auch weiterhin mit der Abteilung VII einschließlich der VLB abzustimmen
- unter 3.9 wird die übergeordnete Verkehrsplanung richtig dargestellt; allerdings ist die Überschrift nicht ganz zutreffend
- das vorliegende Verkehrskonzept zur Erschließung des B-Planbereiches ist auch weiterhin mit SenStadt VII B abzustimmen
- eine Anordnung notwendiger straßenverkehrsbehördlicher Maßnahmen für die Flächen des öffentlichen Straßenlandes erfolgt nach Vorlage entsprechender Bauausführungspläne

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Die Überschrift wird in Abstimmung mit SenStadt VII B in „Stadtentwicklungsplan Verkehr/übergeordnete Verkehrsplanung“ geändert.

Land Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, GL 5.21 Stellungnahme vom: 18.02.2010

- für den vorliegenden Bebauungsplan ergeben sich die Erfordernisse der Raumordnung aus dem LEPro 2007 sowie dem LEP B-B
- der Entwurf des Bebauungsplanes ist mit den Zielen der Raumordnung vereinbar; die für die Planung relevanten Grundsätze der Raumordnung sind berücksichtigt worden
- mit der Festsetzung eines Kerngebietes und der Sicherung des vorhandenen Wohn- und Mischgebietes wird der Lage des Plangebietes innerhalb des städtischen Kernbereiches „Gebiet/Umfeld Köpenick Bahnhofstraße/Altstadt“ gemäß LEP B-B entsprochen
- das Plangebiet liegt nach der Festlegungskarte 1 des LEP B-B innerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung; die beabsichtigten Festsetzungen sind hier zulässig

- Die Planung berücksichtigt auch den Vorrang der Innenentwicklung, die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen, die Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels sowie das Prinzip der räumlichen Funktionsbündelung und Nutzungsmischung

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Bezirksamt Treptow-Köpenick, Umwelt- und Naturschutzamt, Fachbereich Naturschutz

Stellungnahme vom: 23.02.2010

- die geplanten naturschutzfachlichen Maßnahmen sind geeignet, die Eingriffe in Natur- und Landschaft auszugleichen und die Qualität des Grundstückes zu erhöhen
- die Stellungnahme vom 09.04.09 hat in der weiteren Planung Berücksichtigung gefunden
- die Frist für Gebäudeabriss und Rodungsarbeiten wurde mit Änderung des NatSchG Bln vom 3.11.08 verlängert (31.08.-28.02.); dies wurde auf S.44 falsch datiert
- weiterhin hat der Gesetzgeber in §29 Abs.1a Satz 2 festgelegt: „Absatz 1 Satz 1 Nr.5 und 6 gilt nicht für gesetzlich oder behördlich angeordnete Maßnahmen, die aus wichtigem Grund nicht zu anderer Zeit oder auf anderer Weise mit gleichem Erfolg durchgeführt werden können, insbesondere Baumaßnahmen...“
- die erforderliche artenschutzrechtliche Prüfung bleibt davon unbenommen; bei aktuellem Nistgeschehen kann es zu einer zeitlichen Verzögerung kommen, die sich jedoch nicht über den gesamten Verbotszeitraum erstrecken würde
- für die Beseitigung von Niststätten in und an Gebäuden ist die Oberste Naturschutzbehörde zuständig, für Baumhöhlen und geschützte Niststätten in Bäumen ist die Untere Naturschutzbehörde zuständig
- begrüßt wird die klare Trennung der Baumschutz-Verordnung von der sonstigen Eingriffsbewertung; durch die Ausgleichsabgabe besteht die Möglichkeit, das Geld sinnvoll an anderer Stelle einzusetzen
- die auf dem Grundstück realisierbaren Ausgleichsmaßnahmen sind durch die geplante Dach- und Fassadenbegrünung ausgeschöpft
- insgesamt wird die trotz des hohen Versiegelungsgrades im Ergebnis positive Bilanz bestätigt und mitgetragen

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Der Stellungnahme wird gefolgt.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Der entsprechende Text wird in der Begründung auf Seite 44 korrigiert.

Die Fällung von Bäumen ist, wie in der Stellungnahme dargelegt, auch außerhalb der Schutzzeit möglich. Dazu ist dann eine Ausnahmegenehmigung notwendig.

Berliner Wasserbetriebe
Stellungnahme vom: 03.02.2010

- die Stellungnahme vom 16.04.2009 hat auch weiterhin Bestand:
- in der Bahnhofstraße, der Parriusstraße, der Bogemannstraße sowie am Elcknerplatz befinden sich Wasserversorgungs- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe; diese stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung
- hinsichtlich der abzunehmenden Regenabflussmenge von Dachflächen und gering verschmutzten Hofflächen in die Kanalisation ist mit Einschränkungen zu rechnen
- die Regenwasserkanäle im nördlichen Bereich des Elcknerplatzes befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG
- im Bereich der Eisenbahnüberführung Bahnhofstraße plant unser Unternehmen im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren für die Jahre 2010/2011 Baumaßnahmen; weiterhin sind im gleichen Zeitraum Bauarbeiten im Zuge der Planfeststellung Ost-West-Verbindung in der Mahlsdorfer Straße sowie Am Bahndamm vorgesehen

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

BVG i Berliner Verkehrsbetriebe
Stellungnahme vom: 17.02.2010

Stellungnahme Elektrotechnische Anlagen Straßenbahn:

- im Bereich der Baumaßnahme befinden sich Bahnstrom-, Fahrleitungs-/Erdungs- und Signalanlagen sowie Anlagen der Licht- und Krafttechnik der Straßenbahn
- die entsprechende Höhenlage der Kabel der Bahnstromversorgung ist zu sichern
- im genannten Baubereich wird keine Errichtung von Bahnstrom-, Fahrleitungs-/ Erdungs- und Signalanlagen sowie Anlagen der Licht- und Krafttechnik der Straßenbahn beabsichtigt
- wegen genauer Trassenbestimmung durch Kabelortung und/oder Sicherungsmaßnahmen an unseren Kabeln wird um Abstimmung mit den zuständigen Mitarbeitern gebeten
- es wird gebeten, bis zur genauen Leitungsanfrage und Zustimmungersuchen detaillierte Planungsunterlagen zuzusenden

Stellungnahme Bautechnische Anlagen Straßenbahn:

- die BGV D33 i 38a (Arbeiten im Bereich von Gleisen) ist einzuhalten
- aktuelle Gleisanlage: Lageplan: 4670 5904 725 Lageplan 6N und 7N.

Stellungnahme Bereich Omnibus:

- es wird auf den Omnibuslinienverkehr im Zuge der i Bahnhofstraße i hingewiesen

- sollten Maßnahmen erforderlich werden, die den Omnibuslinienbetrieb beeinträchtigen, wird gebeten, bei Umleitungen 12 Wochen bzw. bei Haltestellenverlegungen 10 Tage vor Baubeginn einen Ortstermin mit dem zuständigen Mitarbeiter anzuberaumen

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Vattenfall Europe Business Services GmbH, Immobilien Liegenschaftswesen Berlin

Stellungnahme vom: 19.02.2010

- im Gebiet befinden sich Kabelanlagen (Hausanschlüsse) der Vattenfall Europe Distribution Berlin GmbH; Pläne sind bei Bedarf erhältlich
- fachlicher Ansprechpartner ist der Bereich Vattenfall Europe i Netzservice GmbH, Mittelspannungsservice, Projektmanagement Team Nord
- die Richtlinie zum Schutz von Kabel- und Freileitungsanlagen der Vattenfall Europe Distribution GmbH ist zu beachten

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Bezirksamt Treptow-Köpenick, Abteilung Umwelt, Grün und Immobilienwirtschaft, SE Facility Management, Stellungnahme vom: 12.02.2010

- die Verhandlungen bezüglich der unentgeltlichen kosten-, lasten-, und pfandfreien Übertragung des Flurstücks 299 sind im Wesentlichen abgeschlossen; die Vertragsunterzeichnung steht kurz bevor
- der Wechsel von Nutzungen und Lasten sowie der Verkehrssicherungspflicht erfolgt nach Herstellung der öffentlichen Zweckbestimmung an das Tiefbauamt gemäß § 10 des städtebaulichen Vertrages vom 23.12.2009; der Bereich Dienstleistung, Liegenschaften ist über das Vorliegen der Voraussetzungen hierfür zu gegebener Zeit zu unterrichten

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Am 16.03.2010 wurde der Vertrag zur Übertragung des Flurstücks 299 notariell beurkundet.

Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin, LAGetSi

Stellungnahme vom: 26.02.2010

- es sind keine immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bekannt, die von dem Bebauungsplanverfahren betroffen wären

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

BSR - Berliner Stadtreinigungsbetriebe

Stellungnahme vom: 18.02.2010

- detaillierte Forderungen in reinigungstechnischer Hinsicht, soweit betroffen, können erst mit Vorlage der Entwurfszeichnungen (Straßenneubau / -umbau) gestellt werden

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung X

Stellungnahme vom: 25.02.2010

- die Ermittlungen haben keine konkreten Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln auf dem o.g. Gelände ergeben; es werden daher keine Kampfmittel-suchmaßnahmen veranlasst

- das Vorhandensein von Kampfmitteln im Erdreich kann nie völlig und verbindlich ausgeschlossen werden

- sollte sich bei der Durchführung von Erd- bzw. Tiefbauarbeiten der Verdacht auf Kampfmittelvorkommen ergeben, sind die Arbeiten sofort zu unterbrechen; der für die Beseitigung von Kampfmitteln zuständige Polizeipräsident umgehend zu verständigen

- bei den nicht nach BerlStrG öffentlich gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen sind erforderlichenfalls Anlagentrennungen vorzunehmen

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen, Abteilung III

Stellungnahme vom: 25.02.2010

- aus wirtschaftspolitischer und handelsstruktureller Sicht werden die geplanten Festsetzungen des o.a. Bebauungsplanentwurfes begrüßt

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Berliner Feuerwehr, Mietermanagement

Stellungnahme vom: 10.02.2010

- die von der Berliner Feuerwehr wahrzunehmenden öffentlichen Belange werden durch den Bebauungsplan nicht berührt

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Landesdenkmalamt Berlin

Stellungnahme vom: 17.03.2010

- dem o.g. B-Planentwurf mit seinen Ausführungen zu den Denkmalbelangen (Punkt 3.10 und 6.25) wird zugestimmt.

Abwägung des Bezirksamtes Treptow-Köpenick

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Fazit:

Im Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange ergaben sich keine inhaltlichen Änderungen. Hinweise redaktioneller Art wurden in die Begründung zum Bebauungsplan eingearbeitet. Im Ergebnis der Behördenbeteiligung wird das Bebauungsplanverfahren in seiner Konzeption weitergeführt.

6.2.7. Erneute öffentliche Auslegung (8. Februar 2010 bis zum 8. März 2010)

Bürger 1

Stellungnahme vom 14.02.2010

1. Entlang der Borgmannstraße stellt das MK einen Fremdkörper dar, der sich weder städtebaulich noch nutzungstechnisch in das vorhandene bauliche Umfeld einfügt. Der Behauptung, die geplante MK-Bebauung würde das Umfeld aufwerten (Begründung S. 72) könne nicht zugestimmt werden. Eine geordnete Neubebauung an Stelle des ruinengesäumten Parkplatzes bringt einerseits eine Verbesserung des Stadtbildes (wenn auch keine Aufwertung der intakten Umgebung) mit sich, andererseits werden die negativen Folgen der beabsichtigten MK-Nutzung für die Umgebung an dieser Stelle der Begründung vollständig ignoriert. Die Festsetzung eines MK an der Borgmannstraße entspricht aber nicht der vorhandenen Nutzungsstruktur in der Umgebung des Plangebietes und führt zu Konflikten mit der benachbarten Wohnbebauung. Die Festsetzungen des Bebauungsplans lassen entlang der Borgmannstraße alle im MK zulässigen Nutzungen ohne Einschränkung zu. Festsetzungen, die die zusätzliche Verkehrsbelastung für die Anwohner in der Borgmannstraße vermindern könnten, fehlen im Bebauungsplan (z.B. PlanzV Planzeichen 6.4, Bereich ohne Ein- und Ausfahrt entlang der Borgmannstraße).

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Die Ausweisung als Kerngebiet im Norden des Plangebiets deckt sich mit den Aussagen des Flächennutzungsplans (FNP), der gemischte Baufläche M1 bzw. M2 für die Flächen im Norden und Wohnbaufläche für den südlichen Teil des Plangebiets darstellt. Für die Entwicklung des Hauptzentrums an der Bahnhofstraße wird dabei von einer Konzentration bzw. einem Zuwachs des Einzelhandels ausgegangen. Die im Bebauungsplan ausgewiesenen Baugebiete sind somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, der als Planungsgrundlage die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung dieses Bereichs aufzeigt. Der Stadtentwicklungsplan Zentren 2020 als weitere übergeordnete Planung stellt die Bahnhofstraße ebenfalls als Hauptzentrum sowie zentrentragenden Stadtraum mit höchster Urbanität dar. Als Ziel wird dabei die Ansiedlung von Einzelhandel in bestehenden Zentren festgelegt. Konkretisiert wird

dieses Ziel im Rahmen des Zentren- und Einzelhandelskonzeptes des Bezirks Treptow-Köpenick, das als fachlicher Teilplan der Bereichsentwicklungsplanung die Stärkung der Bahnhofstraße als bezirkliches Hauptzentrum bekräftigt. Um dieses Ziel umzusetzen, ist auch ein entsprechendes Flächenangebot erforderlich.

Kerngebiete nach § 7 Baunutzungsverordnung dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Zulässig sind demnach beispielsweise Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften oder kulturelle Einrichtungen. Der nördliche Bereich des Plangebiets wird vollständig als Kerngebiet ausgewiesen, um anhand der in diesem Baugebiet zulässigen Nutzungen diesen Standort zu beleben, städtebaulich aufzuwerten und der Lage am S-Bahnhof Köpenick gerecht zu werden. Mit dieser Ausweisung ist die Umsetzung des städtebaulichen Ziels, an dieser Stelle durch zusätzliche Einzelhandelsangebote das Hauptzentrum des Bezirks Treptow-Köpenick zu stärken, auch aufgrund der Flächengröße möglich. Eine teilweise Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes entlang der Borgmannstraße würde der Umsetzung dieser Zielstellung entgegen stehen.

Bereits vor der Aufstellung des Bebauungsplans war die Ansiedlung eines Einzelhandelschwerpunktes an dieser Stelle beabsichtigt; weitere Einzelhandelsvorhaben in anderer Lage, insbesondere auf der dem Bahnhof Köpenick gegenüber liegenden Seite wurden aus diesem Grund nicht zugelassen. Die Ziele des Bebauungsplans, die aus den übergeordneten Planungen entwickelt wurden, decken sich mit den Entwicklungsabsichten des Grundstückseigentümers, der im Kerngebiet ein Geschäftshaus errichten will. Sollte das aktuelle städtebauliche Konzept nicht umgesetzt werden, sind im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplans auch andere Vorhaben realisierbar.

Es sind nicht, wie vom Einwender dargestellt, alle kerngebietstypischen Nutzungen zulässig. Die textlichen Festsetzungen Nr. 3 und 4 lassen Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise und Tankstellen überhaupt nicht zu. Insbesondere im Erdgeschoss des Geschäftshauses sollen Verkaufsflächen zur Versorgung der Bevölkerung entstehen; eine Ansiedlung von Vergnügungsstätten und damit die Verdrängung des Einzelhandels widersprechen der städtebaulichen Zielsetzung an diesem Ort. Tankstellen werden vor allem zum Schutz der angrenzenden Wohnnutzung vor Lärm und Schadstoffen ausgeschlossen.

Eine Blockrandbebauung im Plangebiet, die auf den Betrachter in der Borgmannstraße die gleiche Wirkung entfalten würde, wäre auch ohne Aufstellung eines Bebauungsplans möglich, da sie sich bereits gegenwärtig nach § 34 Baugesetzbuch in die Umgebung einfügt. Außerdem ist bereits im Bestand ein sehr hoher Versiegelungsgrad vorhanden, der durch die Planung nur unwesentlich erhöht wird. Allerdings wäre die vorgesehene Nutzungsdichte, die erforderlich ist, um der zentralen Lage am S-Bahnhof Köpenick gerecht zu werden, auf Grundlage des § 34 BauGB nicht umsetzbar. Daher war die Aufstellung eines Bebauungsplans notwendig.

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans ist es unabdingbar, dass der Bebauungsplan bei der Ausweisung konkurrierender Nutzungen im Rahmen der Konfliktbewältigung alle auftretenden Spannungen auf ein Minimum reduziert. Durch die Planung kommt es sowohl durch die festgesetzte Nutzung als Kerngebiet als auch durch das Maß der Nutzung zu Auswirkungen auf das Plangebiet sowie die Umgebung. Das Nebeneinander von verschiedenen Nutzungen, eine so genannte Gemengelage, ist bereits gegenwärtig in der Umgebung vorhanden und ist auch zukünftig geplant. Wichtig ist dabei, dass die Spannungen zwischen den Nutzungen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die angrenzende Wohnnutzung wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hinreichend untersucht und in der Begründung dargelegt. Im Rahmen des Verfahrens wurden folgende Gutachten erstellt:

- Verkehrsgutachten*
- Schalltechnische Untersuchung*
- Lufthygienisches Gutachten*
- Besonnungsstudie*

- *Landschaftsplanerischer Fachbeitrag*

Sowohl im Bebauungsplan als auch wenn im Bebauungsplan rechtlich nicht möglich - im städtebaulichen Vertrag werden gutachterlich geprüfte Auflagen und Maßnahmen formuliert, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet sowie der angrenzenden Wohnnutzung sicherstellen. Dazu gehören unter anderem Maßnahmen zur Verbesserung derverkehrlichen Anbindung und Netzverträglichkeit, wie die Anpassung einer Lichtsignalanlage oder die Schaffung eines ausreichenden Stellplatzangebots. Zur Vermeidung von Rückstau in den umliegenden Straßen und zur Minderung des punktuellen Verkehrslärms an den Zufahrten werden die beiden Zufahrten zum Geschäftshaus auf zwei Straßen verteilt. Die Einfahrt zum Parkhaus befindet sich am Elcknerplatz, die Einfahrt zum Lieferhof in der Borgmannstraße. Weiterhin sind umfangreiche lärmindernde Maßnahmen geplant, um Konflikte mit der umgebenden Wohnnutzung zu vermeiden. So ist vorgesehen, die Borgmannstraße und teilweise die Straße Elcknerplatz grundhaft zu erneuern und zu asphaltieren. Weiterhin ist für den Lieferhof des geplanten Geschäftshauses der Einbau eines lärmindernden Rolltors sowie ein Verbot der Nachtanlieferung geplant, um Lärmimmissionen durch den Einzelhandelsstandort zu vermeiden. Ferner müssen die Wände des Neubaus nach den Vorgaben des Schallgutachtens schallabsorbierend ausgestaltet werden. Das Geschäftshaus muss aus lärmtechnischen Gründen eine gewisse Mindesthöhe einhalten. Durch eine textliche Festsetzung wird weiterhin die Lage von Aufenthaltsräumen in Wohngebäuden geregelt. Mit Hilfe dieser vertraglich geregelten Maßnahmen ist es möglich, die Werte der TA Lärm einzuhalten. Ferner sind Begrünungsmaßnahmen wie Dachbegrünung und Fassadenbegrünung in Teilbereichen vorgesehen. Durch die Einhaltung der Abstandsflächen und der Begrenzung der Gebäudehöhe kann eine ausreichende Besonnung und Belichtung sichergestellt werden.

Bauliche Einzelheiten des Anlieferungskonzepts wie Lage der Ein- und Ausfahrt, Anlieferungszeiten sowie die Ausgestaltung des Rolltors zum Lieferhof können im Rahmen des Festsetzungskatalogs des § 9 Baugesetzbuchs nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. Daher werden diese Details im städtebaulichen Vertrag zu diesem Bebauungsplan, wie in der Begründung beschrieben, geregelt. Auf die Festsetzung von Einfahrtsbereichen im Bebauungsplan wurde verzichtet, da sich bei einem Wechsel des Investors unter Umständen auch das städtebauliche Konzept ändert.

Die durch die Planung verursachten Konflikte wurden nicht nur im Plangebiet selbst, sondern auch im Umfeld untersucht und bewältigt. Dabei wurde nicht nur untersucht, inwieweit dies im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens möglich ist, sondern auch im Rahmen anderer Verfahren. So wird sich die Verkehrs- und Lärmsituation nach Fertigstellung des 1. Abschnittes der Ost-West-Trasse (OWT) erheblich verbessern. Das Gebot der planerischen Konfliktbewältigung i.S.d. § 1 Baugesetzbuches ist somit erfüllt.

2. In der Begründung zum Bebauungsplan wird kein städtebauliches Konzept dargestellt, sondern das Baukonzept eines Investors für das MK-Gebiet wird im Detail erläutert. Andererseits heißt es in der Begründung S. 4: „Der Bebauungsplan soll jedoch nicht nur die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das konkret geplante Vorhaben schaffen, sondern eine nachhaltige, geordnete städtebauliche Entwicklung auch dann ermöglichen und das aktuell geplante Vorhaben geändert oder als Nutzung aufgegeben werden muss.“ Beide Aussagen stehen im Widerspruch zueinander. Das in der Begründung Kapitel 3 dargelegte städtebauliche Konzept ist mit Mängeln behaftet. Obwohl zahlreiche Probleme offenkundig sind, wird versucht, im MK-Gebiet eine Nutzungsart und eine dichte festzusetzen, die vorhandene Probleme in der Umgebung nicht löst, sondern verschärft. Der in der Begründung aufgezeigte Widerspruch sollte gelöst werden, indem für das in Aussicht genommene MK ein echtes städtebauliches Konzept entwickelt wird, welches die Belange des Baubestandes in der Umgebung und die Interessen der Anwohner berücksichtigt und welches sich dann auch in den (zu ändernden) Festsetzungen des Bebauungsplans für das derzeitige MK-Gebiet widerspiegelt.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme ist teilweise bereits gefolgt worden. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Der Bebauungsplan setzt für den Norden die Entwicklungsmöglichkeiten für ein Kerngebiet in der zentralsten Lage des Bezirks Treptow-Köpenick fest, während die Nutzung im Süden des Plangebiets im Bestand gesichert wird. Diese Ausweisung entspricht der städtebaulichen Zielsetzung der Stärkung der Bahnhofstraße als bezirkliches Hauptzentrum. Der Standort am S-Bahnhof Köpenick soll belebt und städtebaulich aufgewertet werden, um der zentralen Lage gerecht zu werden. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans hinsichtlich der Art und des Maßes der Nutzung wird die Grundlage für die gewünschte Entwicklung geschaffen. Im Rahmen des § 7 der Baunutzungsverordnung sind hier Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie kulturelle Einrichtungen zulässig. Durch die Ausweisung eines Baufeldes bleibt genügend Flexibilität für diese Nutzungen vorhanden. Die städtebauliche Zielsetzung des Bezirksamtes, die sich auch in den Aussagen übergeordneter Planungen wieder findet, deckt sich mit den Entwicklungsabsichten des Grundstückseigentümers, der im Kerngebiet ein Geschäftshaus errichten will. Das städtebauliche Konzept zur Umsetzung liegt in der Verantwortung des Eigentümers, muss aber den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen. Dies wird im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags zusätzlich abgesichert. Sollte das aktuelle städtebauliche Konzept nicht umgesetzt werden, sind im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplans auch andere Vorhaben realisierbar. Da dem Bebauungsplan aber ein konkretes Vorhaben zugrunde liegt, wird es entsprechend ausführlicher in der Begründung dargestellt.

Die Verträglichkeit der Nutzungsart und -dichte im Kerngebiet vor allem in Bezug auf die umgebende Wohnnutzung wurde in zahlreichen Gutachten untersucht. Im Rahmen der durchgeführten Umweltprüfung wurde gutachterlich festgestellt, dass der Bebauungsplan den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gerecht werden kann und eine Konfliktbewältigung möglich ist, wenn bestimmte Bedingungen erfüllt sind. Daraufhin wurde das städtebauliche Konzept mehrfach angepasst und konkrete Auflagen im städtebaulichen Vertrag fixiert. (siehe zusätzlich Antwort zu 1.).

3. Der tatsächliche und der realistisch prognostizierbare Bedarf für MK-Flächen im Plangebiet soll ermittelt werden. Es liegen keine Informationen zum tatsächlichen Flächenbedarf für weitere Handelseinrichtungen an der Bahnhofstraße vor. Verweis hierbei auf die langjährigen Leerstände im benachbarten Forum Köpenick, die sich erst in den letzten Jahren vermindert haben. Ein Bebauungsplan, welcher ein überdimensioniertes Kerngebiet festsetzt, könnte zur Fortschreibung der bestehenden städtebaulichen Missstände beitragen, falls sich aufgrund mangelnder Nachfrage nach MK-Flächen durch potentielle Mieter die Realisierung der Bebauung bis in die ferne Zukunft verschiebt.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme ist teilweise bereits gefolgt worden. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Der verträgliche Zuwachs für weitere Verkaufsflächen ist dem Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirks Treptow-Köpenick sowie der übergeordneten Planung, dem Stadtentwicklungsplan Zentren, zu entnehmen. Im Rahmen des bezirklichen Zentrenkonzepts wurde ermittelt, dass das Hauptzentrum des Bezirks, der Bereich der Bahnhofstraße, mit rund 23.000 m² aktiv betriebener Verkaufsfläche nur über eine relativ geringe Angebotsmasse verfügt. Es kann damit nicht die typische Sogwirkung eines Hauptzentrums entfaltet werden. Die vorhandene Angebotsmasse kommt darüber hinaus aufgrund der linearen Struktur der Bahnhofstraße nicht voll zur Geltung. Mit dem prognostizierten Bevölkerungszuwachs wird auch die Nachfrage nach Einzelhandelsbetrieben steigen. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren ergeben sich für das Hauptzentrum an der Bahnhofstraße zusätzliche Entwicklungspotentiale in Höhe von 12.000 bis 15.000 m² für zentrenrelevante Sortimente sowie eventuell darüber hinaus Fachmarktangebote mit nicht-zentrenrelevanten Sortimenten. Da der

Standort als Hauptzentrum des Bezirks ausgebaut und im Zentrengefüge eine hohe Sogwirkung entfalten soll, ist dieser Bedarf begründet und der geplante Zuwachs gerechtfertigt.

Das Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirks kann auf der Internetseite des Bezirks unter:

<http://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/organisationseinheiten/stadtplverm/zentrenkonzept.html> heruntergeladen werden.

Für das geplante Kerngebiet bestehen seitens des Grundstückseigentümers konkrete Entwicklungs- und Vermietungsabsichten und das Land Berlin hat einen städtebaulichen Vertrag mit dem Eigentümer abgeschlossen, so dass mit der Realisierung der geplanten Bebauung in naher Zukunft gerechnet werden kann.

4. MK-induzierte Verkehre in der Borgmannstraße verschlechtern die Lebensqualität für die Anwohner und erzeugen neue Probleme, anstatt Konflikte zu lösen. Wie aus dem Verkehrsgutachten (Dittrich Verkehrsplanung (Oktober 2009): Verkehrsgutachten Bauvorhaben Geschäftshaus Elcknerplatz in Berlin-Köpenick) hervorgeht, wird bei Realisierung des Investorenprojektes die Verkehrsbelastung in der Borgmannstraße durch Kunden- und Lieferverkehr erheblich zunehmen. Dies führt zu einer weiteren Lärmbelastung und damit zu einer erheblichen Verschlechterung der Lebensqualität für die Bewohner in der Nachbarschaft des Plangebietes. Zielstellung der Bauleitplanung muss es aber sein, die Borgmannstraße (wie auch die Parrisiusstraße) nicht durch zusätzliche Verkehre zu belasten, sondern eine Verminderung des Kraftfahrzeugverkehrs zu bewirken. Wenn dies mit der vorliegenden städtebaulichen Planung nicht erreicht werden kann, ist zu überprüfen, ob ein derartig voluminöses MK an diesem Standort überhaupt grundsätzlich verträglich ist und ob es nicht besser wäre, die Fläche des MK-Gebietes zugunsten anderer Nutzungen zu reduzieren. Die abzusehende, zunehmende Verkehrsbelastung in der Borgmannstraße trägt dazu bei, die Wohnverhältnisse zu verschlechtern. Der Bebauungsplan ignoriert diese Entwicklung zugunsten einer städtebaulichen Planung, welche lediglich den Interessen von Bauinvestoren und der dort gewünschten maximalen Ausnutzung der Grundstücke im MK dient.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Durch das Linksabbiegeverbot als eindeutige Vorgabe aus der überregionalen Verkehrsplanung und der Verkehrslenkung Berlin von der Bahnhofstraße bzw. in den Elcknerplatz von Norden kommend ist die Anbindung des Geschäftshauses von Süden her nur über die Borgmannstraße bzw. die Parrisiusstraße möglich. Davon ist hauptsächlich die bereits gegenwärtig schon zur Umfahrung der Bahnhofstraße in Richtung Norden genutzte Borgmannstraße betroffen, die eine Zunahme von etwa 2.800 Fahrten Neuverkehr pro Tag aus dem geplanten Bauvorhaben aufnehmen muss. Dieser Verkehrszuwachs stellt jedoch noch keine Verdoppelung der Verkehrsstärke dar, die erst zu einer wahrnehmbaren/hörbaren Erhöhung des Schalldruckpegels um 3 dB(A) führen würde. Die Schallprüfung nach TA Lärm ergibt die Unterschreitung aller Richtwerte, die einzuhalten sind und damit die Verträglichkeit und Zulässigkeit des Vorhabens nach Schallschutzkriterien im Allgemeinen und damit auch gegenüber der Wohnbebauung der Borgmannstraße. Durch festgesetzte Maßnahmen im Bebauungsplan sowie im Städtebaulichen Vertrag können die Auswirkungen dieser Zunahme größtmöglich minimiert werden. Dazu gehören unter anderem Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung und Netzverträglichkeit, wie die Anpassung einer Lichtsignalanlage mit einer Knotenpunktsanpassung bzw. der Aufnahme einer Rechtsabbiegespur von der Borgmannstraße in die Seelenbinderstraße, der grundhafte Ausbau der Borgmannstraße oder die Schaffung eines ausreichenden Stellplatzangebots im Bauvorhaben, um den Parksuchverkehr zu mindern. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes und dem städtebaulichen

Vertrag wurde festgelegt, dass mit Übergabe des geplanten Bauvorhabens ein Parkleitsystem zur gezielten Verkehrsführung zum Parkhaus zu erstellen ist.

Das Konzept zur Anlieferung sowie der Ein- und Ausfahrt zu den Parkgeschossen wurde so optimiert, dass negative Auswirkungen auf das gegenwärtige Verkehrsgeschehen bzw. die Parkplatzsituation so gering wie möglich ausfallen. Dabei wurden verschiedene Varianten untersucht, wie beispielsweise die Anlieferung über die Bahnhofstraße abzuwickeln. Dies ist aber auf Grund der bereits im Vorfeld angelaufenen Planungen im Zusammenhang mit dem 1. Abschnitt der OWT, der Verlagerung der ÖPNV-Haltestelle und dem Ziel der Konzentration des ÖPNV-Angebotes in Bahnhofsnähe auszuschließen. Die Erschließung der Anlieferung und des Parkens ist daher über den Elcknerplatz bzw. die Borgmannstraße erforderlich, eine Verkehrsführung über die Parrisiusstraße wird generell ausgeschlossen. Mögliche Lärmbelästigungen an der Borgmannstraße (benachbarte Wohnnutzung) werden jedoch durch die Aufsplittung der Zufahrten zum Bauvorhaben gemindert. Die lärmintensivere Zufahrt zu den Parkgeschossen wurde daher am Elcknerplatz positioniert, da sich unmittelbar in diesem Bereich keine Wohnbebauung befindet. Außerdem kann dadurch Rückstau in den umliegenden Straßen vermieden werden. Die Belieferung in einem eingehausten Lieferhof ist zeitlich begrenzt (keine Nachtlieferung); darüber hinaus sind keine Lieferfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen vorgesehen. Die Liefer- und Entsorgungsvorgänge werden also gänzlich aus dem öffentlichen Straßenraum herausgenommen. Darüber hinaus sind weitere lärmindernde Maßnahmen geplant, um Konflikte mit der umgebenden Wohnnutzung zu vermeiden. So ist vorgesehen, die Borgmannstraße grundhaft auszubauen und den Elcknerplatz mit einem lärm mindernden Deckbelag zu befestigen. Außerdem wird eine geringe Verkehrsgeschwindigkeit (Tempo 30 km/h oder niedriger) angeordnet. Ferner ist für den Lieferhof des geplanten Geschäftshauses der Einbau eines lärm mindernden Rollltors sowie ein Verbot der Nachtanlieferung geplant, um Lärmimmissionen durch den Einzelhandelsstandort zu vermeiden. Ferner müssen die Wände des Neubaus nach den Vorgaben des Schallgutachtens schallabsorbierend ausgestaltet werden. Das Geschäftshaus muss aus lärmtechnischen Gründen eine gewisse Mindesthöhe einhalten. Durch eine textliche Festsetzung wird weiterhin die Lage von Aufenthaltsräumen in Wohngebäuden geregelt. Dank der vorgesehenen Minderungsmaßnahmen und Sanierungsmaßnahmen im Straßenraum beträgt die Zunahme der Lärmimmissionen durch Verkehrslärm maximal 2,2 dB(A) tags und maximal 1,7 dB(A) nachts (Immissionsort 5, Borgmannstraße 7). Im Regelfall werden durch die vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen trotz der Verkehrszunahme Lärminderungen erreicht.

Die Lichtsignalanlage Seelenbinderstraße/Borgmannstraße wird an die veränderten Belastungsverhältnisse angepasst, um die Auswirkungen der Verkehrszunahme zu minimieren. Die durch die Planungen hervorgerufene Mehrbelastung an der Lichtsignalanlage Bahnhofstraße/Elcknerplatz kann aufgrund der mit dem Bau des 1. Abschnittes der OWT eintretenden Verbesserung vorübergehend hingenommen werden. An allen anderen Lichtsignalanlagen liegt die Verkehrszunahme unterhalb einer für Programmanpassungen maßgeblichen Schwelle.

Aufgrund der Schaffung von maximal 500 Stellplätzen wird der Parkraumsuchverkehr in den umgebenden Straßen abnehmen. Außerdem können die negativen Auswirkungen des derzeitigen Parkplatzes (Lärm- und Schadstoffimmissionen) eingedämmt werden.

Insgesamt wird sich die Verkehrs- und die damit verbundene Lärmbelastung durch den Bau der OWT verringern. Die vorübergehenden negativen Auswirkungen der Planung auf die Verkehrssituation nach Fertigstellung des Geschäftshauses und vor dem Bau der OWT werden nach Durchführung der o.g. Maßnahmen gutachterlich als verträglich eingestuft. Es wurde nachgewiesen, dass die etwa 2.800 Fahrten Neuverkehr pro Tag von den angrenzenden Straßen auch aufgenommen werden können, auch bevor die OWT gebaut wird.

Die hohen Bestandsschallwerte bis hin zum gesundheitsgefährdenden Bereich (entsprechend der derzeitigen Rechtsprechung 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts im Bezug auf Wohnnutzung) beziehen sich ausschließlich auf den Immissionsort 1, Borgmannstraße 16.

Dort wird aufgrund des hohen Schienenverkehrslärms im Bestand ein Beurteilungspegel von 60,5 dB(A) nachts erreicht. Die Fassadenschalldämmung des Gebäudes wurde gem. DIN 4109 im Schallgutachten untersucht. Die Fassade ist im Bestand hinreichend für die bestehende Wohnnutzung gedämmt. Durch die Bebauungsplanung wird aufgrund der geplanten Lärminderungsmaßnahmen bereits eine leichte Reduzierung des Verkehrslärms erreicht. Der Beurteilungspegel für den Verkehrslärm wird sich erst dann maßgeblich vermindern können, wenn der Lärmverursacher, die Schienenanlage, durch den planerisch bereits durch das Eisenbahnbundesamt eingeleiteten Umbau des S-Bahnhofs Köpenick mit den entsprechenden Schallschutzmaßnahmen am Gleis abgedämmt wird. Darauf hat der Bebauungsplan XVI-18 keinen Einfluss.

Des Weiteren ist es Ziel der Bebauungsplanung, Festsetzungen für eine städtebauliche Ordnung zu treffen; dies ist nicht zwangsläufig mit einer Verbesserung der bestehenden Situation verbunden. Vielmehr sollen bestehende Konflikte gemildert und keine neue Konfliktsituation geschaffen werden. Dies wird durch die im städtebaulichen Vertrag und durch Bebauungsplanfestsetzungen gesicherten Minderungsmaßnahmen erfüllt. Zur Reduzierung des MK-Gebietes siehe zusätzlich Antwort zu 1.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan ist der öffentliche Belang der Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums, des Ausbaus und der Änderung der öffentlichen Erschließung gegen die privaten Belange der Anwohner im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung und der Verkehrslärmbelastung vor allem in der Borgmannstraße und Elcknerplatz abzuwägen. Dem Planungsziel der Schaffung des Kerngebietes am Elcknerplatz und des damit verbundenen Baus und der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens wird dabei städtebaulich der Vorrang gegeben.

5. Das Verkehrskonzept verlagert die Belastungen in die Wohnstraßen um das Plangebiet; eine sinnvolle Lösung der Probleme des Kraftfahrzeugverkehrs ist nicht erkennbar und bei der in Aussicht genommenen Nutzungsart und Nutzungsdichte auch nicht erzielbar. In der Begründung zum Bebauungsplan heißt es auf S. 76 ist die Situation korrekt dargestellt. Die planerische Schlussfolgerung lautet aber
 - die Verkehre aus der Bahnhofstraße nach links in die Parrisiusstraße abbiegen zu lassen (keine Lichtzeichensignalanlage (LZSA), Behinderungen des Tram-Verkehrs Richtung Süden),
 - durch die Parrisiusstraße zur Borgmannstraße (links reine Wohnbebauung, rechts Wohnbebauung und Pflegeheim),
 - Linksabbiegen in die Borgmannstraße (ungeregelte Straßenkreuzung Rechts vor Links in unmittelbarer Nähe der Hauptmann-von-Köpenick-Grundschule),
 - Durchfahren der Borgmannstraße (links reine Wohnbebauung, rechts Wohnbauten mit kleinen Läden im EG).

In der Begründung S. 77 werden weitere Probleme an der LZSA Elcknerplatz / Bahnhofstraße erwähnt (keine Kapazitätsreserven).

Die aus Nordrichtung kommenden Fahrzeuge müssen den Baublock fast komplett umfahren, um Zufahrten zu Stellplätzen und Anlieferung zu erreichen. Hierdurch werden ruhige Wohnstraßen stark belastet. Es wäre zu prüfen, ob ein derartiges Vorhaben im Plangebiet angesichts der Verkehrsprobleme auf der Bahnhofstraße überhaupt sinnvoll realisierbar ist.

Die Aussage in der Begründung S. 77: „Mit Fertigstellung der geplanten Ost-West-Trasse nördlich des Bahndamms ändert sich die Verteilung der Verkehrsströme. Insbesondere kann mit einer Entlastung der Borgmannstraße gerechnet werden. Es ergibt sich dann im Vergleich zum jetzigen Bestand eine Zunahme von 3.200 auf 4.500 Kfz/Tag bzw. 41%.“ ist so nicht nachvollziehbar und bedarf weiterer Erläuterungen.

Ob und wann die Ost-West-Trasse realisiert wird, ist ungewiss. Ein Zusammenhang zwischen Bebauungsplan und Fertigstellung der Ost-West-Trasse besteht nicht. (könnte aber in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden). Es sei nicht erkennbar, dass die Bebauung im MK erst begonnen wird, wenn die Ost-West-Trasse fertig gestellt sei. Warum die Ost-West-Trasse zu einer „Zunahme von 3.200 auf

4.500 Kfz/Tag ...ñ in der Süd-Nord-verlaufenden Borgmannstraße führe, wird in der Begründung nicht erklärt.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Begründung wird hinsichtlich der Aussagen zur OWT ergänzt.

Die Auswirkungen der Planung auf das Verkehrsaufkommen sind im Rahmen des Verkehrsgutachtens untersucht worden. Dabei wurden die Bestandssituation sowie der Prognosefall mit und ohne Bau der OTW untersucht mit dem Ergebnis, dass die Funktionalität der Erschließung in beiden Fällen gegeben ist, sofern die Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen Seelenbinderstraße/Borgmannstraße durchgeführt wird. Bis zur baulichen Umsetzung des 1. Abschnitts der OWT ergeben sich temporär zusätzliche verkehrliche Belastungen im Bereich der Borgmannstraße, diese werden jedoch nach der baulichen Umsetzung der Straßenplanung wieder zurück genommen. Im Verkehrsgutachten sind die damit dann anstehenden Entlastungen eindeutig dargestellt. Die zeitliche Realisierung des 1. Abschnitts der OWT wird ab 2015 avisiert.

Negative Auswirkungen der Verkehrsführung auf die Tram wurden im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange von der entsprechenden Behörde nicht benannt. Davon abgesehen wird das Geschäftshaus nach dem Bau der OWT nahezu direkt vom Hauptnetz erreichbar sein. Dann entfallen auch die Fahrten des Verkehrs aus und in Richtung Osten durch die Borgmannstraße. Aus und in Richtung An der Wuhlheide kann dann direkt über Am Bahndamm/Bahnhofstraße/Elcknerplatz gefahren werden, da eine Aufhebung der gegenwärtigen Linksabbiegeverbote an der Bahnhofstraße beiderseits der Unterführung vorgesehen ist. Nach Inbetriebnahme der OWT wird auch die Verkehrsstärke der Borgmannstraße wieder auf das 1,4-fache der gegenwärtigen Verkehrsstärke sinken. Ferner sollen die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens in den umliegenden Straßen durch eine eindeutige Beschilderung der Parkhauszufahrt und die Erarbeitung eines Parkleitsystems gemindert werden. Die Auswirkungen der OWT auf das Verkehrsaufkommen in der Borgmannstraße werden entsprechend in der Begründung ergänzt.

Die Auswirkungen der Planung auf die Verkehrssituation vor der Hauptmann-von-Köpenick-Grundschule wurden hinreichend untersucht. Im Rahmen der Umsetzung werden folgende Schutzmaßnahmen durchgeführt bzw. im städtebaulichen Vertrag festgelegt: Entfernen der Bodenschwellen, Errichtung zweier Displays zur Geschwindigkeitsanzeige sowie die Verlängerung des Leitgeländers einschließlich zwei verschließbarer Öffnungen. Somit wird gewährleistet, dass der Schulweg gesichert ist.

Umfangreiche Ausführungen zur verkehrlichen Anbindung sowie der Netzverträglichkeit sind im Verkehrsgutachten zu finden, das im Rahmen der öffentlichen Auslegung einsehbar war.

Zum Bebauungsplan wurde das Verkehrsgutachten Dittrich vom Oktober 2009 und das damit verbundene Schallgutachten Kötter vom 05.11.2009 erstellt.

Das Verkehrsgutachten und das Schallgutachten prüfen die Auswirkungen des Bebauungsplans unter Berücksichtigung der Realisierung des Bauvorhabens auch ohne die Baumaßnahme OWT umfassend und nach dem Stand der Technik.

Das Verkehrsgutachten bestätigt die Funktionalität des Verkehrs auf den öffentlichen Straßen im Untersuchungsgebiet und die Erschließung des Vorhabens auch ohne die Berücksichtigung des Baus der OWT unter der Voraussetzung der im Verkehrsgutachten genannten Maßnahmen an den bestehenden Verkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet. Das gleiche gilt für das darauf aufbauende Schallgutachten mit dessen Maßnahmenvorschlägen.

Da im Bereich der Bahnhofstraße eine zentrale Haltestelle zur gemeinsamen Führung von Bus und Straßenbahn in Ausführung eines Haltestellenkap für den ÖPNV errichtet werden soll, ist die Erschließung des Vorhabens ausschließlich über die Anlieferung Borgmannstra-

ße und die Parkhauszufahrt Elcknerplatz zu führen. Daraus ergibt sich im Bereich der Borgmannstraße und des Elcknerplatzes eine entsprechende Erhöhung der Verkehrszahlen und eine damit verbundene Erhöhung des Verkehrslärms. Die Bebauungsplanung und das Vorhaben werden dagegen in der Bahnhofstraße und in der Parrisiusstraße nur sehr geringe Erhöhungen der Verkehrszahlen und der damit verbundenen Lärmwerte zur Folge haben.

Die Bewältigung der notwendigen Änderungen an den Verkehrsanlagen und der Maßnahmen zur Minderungen der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens durch das Vorhaben selbst und den verursachten Verkehr erfolgt durch einen städtebaulichen Vertrag mit dem Investor des Vorhabens im Kerngebiet.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans und die Regelungen des städtebaulichen Vertrags auf der Grundlage der erstellten Fachgutachten ergeben, dass die Bebauungsplanung und das Vorhaben sowohl verkehrs- als auch schalltechnisch allein aus der Schaffung des Baurechts durch den Bebauungsplan städtebaulich geordnet möglich ist. Ungeachtet dessen zeigen die Gutachtensvarianten mit der OWT und mit der Schalldämmung der Schiene (Umbau des Bahnhofs der DB AG), dass sich perspektivisch durch diese beiden Planverfahren verkehrstechnische und schalltechnische Entlastungen des Bebauungsplangebietes und dessen Umgebung ergeben werden.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan ist der öffentliche Belang der Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums, des Ausbaus und der Änderung der öffentlichen Erschließung gegen die privaten Belange der Anwohner im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung und der Verkehrslärmbelastung vor allem in der Borgmannstraße und Elcknerplatz abzuwägen. Dem Planungsziel der Schaffung des Kerngebietes am Elcknerplatz und des damit verbundenen Baus und der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens wird dabei städtebaulich der Vorrang gegeben.

Die Planungsziele des Bebauungsplans sind auch ohne die Berücksichtigung anderer laufender Planungen städtebaulich gerecht abwägbar. Die erarbeiteten Planungsinhalte und Gutachten sind in sich schlüssig und bestätigen dies.

- siehe auch Antwort zu 4.

6. Der gesunde Altbaubestand soll erhalten werden. Die geltenden Rechtsvorschriften sind mit einer Ausgleichszahlung gemäß BaumSchVO bei der Planung eingehalten, für die Anwohner und das Stadtbild ist es ein Unterschied, ob man einen alten Baumbestand sehen kann, oder ob man ahnt, dass sich auf dem Neubau eine nicht sichtbare Dachbegrünung befindet. Ein geändertes städtebauliches Konzept sollte die weitgehende Erhaltung des Baumbestandes berücksichtigen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Das Baugrundstück im Kerngebiet weist einen Bestand an 11 nach Baumschutzverordnung (BaumSchVO) geschützten Bäumen auf. Im Rahmen der Umweltprüfung wurde der vorhandene Bestand an Pflanzen und Tieren aufgenommen, die zu erwartenden Planfolgen gutachterlich eingeschätzt und in die Abwägung eingestellt. Im Abwägungsprozess wurden dann die mit der Planung verfolgten Ziele höher gewichtet, als der Erhalt der Bestandssituation. Wird die Beseitigung eines geschützten Baumes genehmigt, so ist der Antragsteller zur Entrichtung einer Ausgleichsabgabe verpflichtet, soweit der Verpflichtete nicht anstelle der Geldleistung Ersatzpflanzungen auf seinem Grundstück vornimmt. Da die Grundstücke im Süden des Plangebiets anderen Eigentümern gehören und auf dem Vorhabengrundstück, welches vollständig überbaut wird, keine Freiflächen zur Verfügung stehen, wurde der Eigentümer zu einer Ausgleichsabgabe für die zu fällenden Bäume verpflichtet. Aus eigentumsrechtlichen Gründen ist die Pflanzung von Bäumen im Hof der Wohnbebauung nicht möglich.

Derzeit tragen einzig die bestehenden Bäume zur Verbesserung des Stadtbildes im nördlichen Teil des Plangebiets bei; allerdings ist die Situation insgesamt eher als diffus und rui-

nös zu bezeichnen. Durch die vollflächige Überbauung des Grundstücks können die Bestandsbäume zwar nicht gehalten werden, das Stadtbild wird sich jedoch erheblich verbessern. Die geplante Bebauung orientiert sich an der vorhandenen Blockstruktur. Dadurch fällt der Blick von der Borgmannstraße aus nicht mehr auf die leerstehenden Gebäude sowie den Parkplatz, sondern auf eine hell gestaltete Fassade des Geschäftshauses. Vor der Bauflucht liegende (derzeit private) Grundstückstreifen am Elcknerplatz und an der Borgmannstraße sollen als öffentliche Verkehrsflächen ausgewiesen werden, wodurch der Gehweg in diesen Bereichen deutlich verbreitert werden kann. Auf den zurückspringenden Teilen des ersten und zweiten Geschosses und auf der Dachfläche des obersten Parkdecks ist eine Dachbegrünung vorgesehen, die insbesondere zur Bereicherung der Biotopqualitäten insbesondere für Insekten und Vögel. Zusätzlich wird die südliche Gebäudefassade ab dem EG durch eine Fassadenbegrünung aufgewertet.

7. Hinweis, dass der bewirtschaftete Parkplatz im nördlichen Teil des Plangebiets seit Mitte 2009 wieder in Betrieb ist. Die Begründung ist zu aktualisieren.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Dem Hinweis wird gefolgt. Die Aussage wird bestätigt. Der Parkplatz wird voraussichtlich bis zum Baubeginn durch den Grundstückseigentümer vermietet. Die Begründung wird an dieser Stelle angepasst.

8. Einzelne Vorschläge für ein neues städtebauliches Konzept:
 - Blockrandbebauung als MK entlang der Bahnhofstraße und am Elcknerplatz mit Erhalt des Eckhauses
 - Blockrandbebauung entlang der Borgmannstraße, ggf. mit einer Öffnung zur vorhandenen Allee auf dem derzeitigen Parkplatzgelände
 - Weitgehender Erhalt des Großbaumbestandes im Plangebiet, Integration der vorhandenen Allee auf dem Parkplatz in einen (öffentlichen) Durchgang von der Borgmann- zur Bahnhofstraße, wie der vorhandene, schon seit Jahren von Fußgängern gern benutzte Bestandsweg
 - Zentrale Zufahrt für Kunden- und Lieferverkehr (soweit noch notwendig) nur über den Elcknerplatz, z.B. Anlieferungszufahrt an der einen Seite neben der Parkhauszu- und Ausfahrt, Anlieferung hinter der Zufahrt, Lieferverkehrausfahrt an der anderen Seite neben der Parkhauszufahrt

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Die vorgeschlagene Blockrandbebauung, die auch ohne Bebauungsplan zulässig wäre, könnte nur in Fortführung der umliegenden Bestandsbebauung in den Erdgeschossen Läden und darüber Wohnungen oder Büroräume aufnehmen. Abgesehen davon, dass neu geplante Wohnhäuser entlang der Bahnhofstraße und des Elcknerplatzes aufgrund der jetzt schon vorhandenen Lärmbelastungen (Schiene, Straße) problematisch wären, besteht für Wohnen in dieser Lage kein Bedarf. Dies zeigt der vorhandene Leerstand in den oberen Etagen der bestehenden Wohnhäuser (so auch des Eckhauses Bahnhofstraße/Elcknerplatz) und die Tatsache, dass in den vergangenen zehn Jahren kein vergleichbares Baubegehren bestand geschweige denn umgesetzt wurde. Statt dessen haben sich eine Fülle provisorischer bzw. temporärer Nutzungen angesiedelt, die zu einem städtebaulichen Missstand geführt haben und der Lagegunst in keiner Weise gerecht werden.

Die gewünschte Stärkung des Hauptzentrums am Bahnhof Köpenick durch eine Konzentration von zentrenrelevantem Einzelhandel oder sonstigen für eine solche zentrale Lage entsprechenden Nutzungen könnte eine solche Bebauung, die Läden nur im Erdgeschoss in einer für Wohnhäuser typischen Gebäudetiefe ermöglichen könnte, nicht leisten.

Mit dem nun geplanten Vorhaben soll ein kompaktes Geschäftshaus errichtet werden, das durch seinen Baukörper einen geschlossenen Blockrand mit einheitlicher Fassade bildet, um mit einer möglichen unterzubringenden Verkaufsfläche von 13.000 m² dem zentralen Stand-

ort als bezirkliches Hauptzentrum gerecht zu werden. Dabei werden die Bestandshöhen der benachbarten Bebauung aufgenommen. Bei einer Integration des bestehenden Eckhauses in das Geschäftshaus wäre durch eine Abstandsflächenunterschreitung die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht möglich.

Eine Blockrandbebauung im Plangebiet würde auf den Betrachter in der Borgmannstraße die gleiche Wirkung entfalten wie eine vollflächige Überbauung des Grundstücks im Norden des Plangebiets. Um eine sachgerechte planerische Entscheidung treffen zu können, ist der im Plangebiet vorhandene Baumbestand gutachterlich aufgenommen und bewertet worden. Die gutachterlichen Ergebnisse decken sich dabei nicht immer mit dem subjektiven Eindruck. Die vom Einwender angesprochene Baumreihe besteht aus 9 Bäumen, von denen keiner durch die Baumschutzverordnung geschützt ist, da sie einen Stammumfang <80 cm aufweisen bzw. nicht zu einem mehrstämmigen Baum mit einem Stammumfang <50 cm gehören. Der Erhalt dieser Bäume steht der vollflächigen Bebauung des Grundstücks und damit dem städtebaulichen Ziel, an dieser Stelle in zentraler Lage Kerngebietsnutzungen zu etablieren, entgegen. Gleiches gilt für die gewünschte Wegeverbindung von der Borgmannstraße zur Bahnhofstraße. Im Abwägungsprozess wurden die mit der Planung verfolgten Ziele höher gewichtet, als der Erhalt der Bestandssituation.

Das Konzept zur Anlieferung sowie der Ein- und Ausfahrt zu den Parkgeschossen wurde so optimiert, dass die negativen Auswirkungen auf das gegenwärtige Verkehrsaufkommen bzw. die Parkplatzsituation so gering wie möglich ausfallen. Dabei wurden verschiedene Varianten untersucht, wie beispielsweise die Anlieferung über die Bahnhofstraße abzuwickeln. Dies ist aber auf Grund der bereits im Vorfeld angelaufenen Planungen im Zusammenhang mit der OWT/Verlagerung der ÖPNV-Haltestelle zur Bahnhofstraße auszuschließen. Die Erschließung der Anlieferung und des Parkens ist daher über den Elcknerplatz bzw. die Borgmannstraße erforderlich. Mögliche Lärmbelästigungen an der Borgmannstraße (benachbarte Wohnnutzung) werden jedoch durch die Aufspaltung der Zufahrten zum Bauvorhaben gemindert. Außerdem kann dadurch Rückstau in den umliegenden Straßen vermieden werden. Die lärmintensivere Zufahrt zu den Parkgeschossen wurde am Elcknerplatz positioniert, da sich in diesem Bereich keine Wohnbebauung befindet. Der Lieferhof hingegen ist in der Borgmannstraße vorgesehen. Zahlreiche lärmmindernde Maßnahmen tragen dazu bei, dass die Auswirkungen auf die umgebende Wohnnutzung minimiert werden (siehe ergänzend dazu Antwort zu Punkt 4).

Bürger 2

Stellungnahme vom 25.02.2010

1. In den Sommermonaten wurden regelmäßig Fledermäuse beim Jagen im Areal (auf dem jetzigen Parkplatz, im Innenhof des Wohnkomplexes des Beamten-Wohnungsvereins sowie direkt im Straßenbereich der Parrisiusstraße und Borgmannstraße) beobachtet. Es ist davon auszugehen, dass es Fledermaus-Schlafstätten im Bereich des Bauvorhabens gibt. Demzufolge wäre an die Schaffung von Schlafmöglichkeiten für Fledermäuse zu denken.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Im April 2009 sowie im Februar 2010 wurde das Grundstück im Norden des Plangebiets auf das Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen hin untersucht. Hinweise auf Fledermausvorkommen in Gebäuden wurden dabei nicht gefunden. Eine erneute Kontrolle ist seitens des Investors vor dem Abriss der Gebäude durchzuführen. Sollte dann durch die Planung ein Verbotstatbestand nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vorliegen, ist eine Befreiung nach § 67 BNatSchG zu beantragen. Im Rahmen der Befreiung werden dann erforderliche Ausgleichsmaßnahmen festgelegt.

2. Bei der Betrachtung der Verschattungsproblematik hat nur die Verschattung infolge direkter Sonneneinstrahlung Berücksichtigung gefunden. Der Lichtverlust des Innenhofes der Wohnanlage des Beamten-Wohnungsvereins (südlich des Bauvorhabens) durch Wegfall der Sonnenlichtreflexion durch die Glasfassade des FORUM Köpenick hat keine Rolle gespielt. Insbesondere in den Morgenstunden wird der Innenhof der Wohnanlage durch Reflexionen entscheidend aufgehellert was eine Aufwertung der Wohnqualität durch das Bestehen der Glasfassade des FORUM Köpenick bedeutet. Der Verlust dieser Qualität hat nicht nur Auswirkungen auf die Lebensqualität der Mieter, sondern auch Auswirkungen auf die Vegetation des Innenhofes. Dieser Nachteil wird nicht kompensiert. An der Westseite des Bauvorhabens und an dessen benachbarter Südseite sollten verstellbare Reflektoren angebracht werden, um Sonnenlicht in geeigneter Weise in den Innenhof zu reflektieren.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Anhand einer Besonnungsstudie sind die Planfolgen hinsichtlich der Verschattung für die maßgeblich betroffene Wohnbebauung östlich des Plangebiets beurteilt worden. Die Verschattungssimulationen kommen zu dem Ergebnis, dass es lediglich für die westlichen Fassadenabschnitte Borgmannstraße 16b/Thürnagelstraße 1 gegenüber der Bestandssituation zu einer zusätzlichen Verschattung kommt. Die Planfolgen wurden sowohl für den 21. März (Tag-/Nachgleiche als Mittelwert des Jahres) als auch für den nach der DIN 5034 maßgeblichen 17. Januar ermittelt. Insgesamt kann die Verschattung im gesamten Plangebiet vor dem Hintergrund der innerstädtischen Lage und der im Quartier dominierenden Siedlungstypologie als ortstypisch angesehen werden. Bei einer nach § 34 BauGB möglichen Blockrandschließung wäre mit einer ähnlichen und somit ortsüblichen Verschattungssituation zu rechnen. Die zusätzliche Verschattung kann zudem im Rahmen der Abwägung aufgrund der erheblichen städtebaulichen Aufwertung des Quartiers im Vergleich zur bisherigen Situation (innerstädtische Brachfläche und Parkplatz) und der Konzentration der Nutzungen in zentral gelegenen und verkehrlich gut erschlossenen Bereichen als vertretbar eingestuft werden. Die südlich an das Plangebiet angrenzenden Wohngebäude sind aufgrund ihrer geographischen Lage nicht durch zusätzliche Verschattung betroffen. Allein durch den großen Abstand zum Geschäftshaus sind eine vor allem für die zentrale Lage im Bezirk Köpenick ausreichende Belichtung und Besonnung der südlich gelegenen Wohnbebauung und damit gesunde Wohnverhältnisse gegeben. Dies gilt ebenso für die bestehende Vegetation. Eine bauliche Maßnahme, wie vom Einwender vorgeschlagen, ist somit nicht erforderlich. Der Aufwertung des Baublocks sowie der Möglichkeit zur Schaffung eines Einzelhandelsstandortes zur Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums wird daher der Vorrang gegeben.

3. Zum Thema der Ersatzpflanzungen von Bäumen (S. 40 und 70 der Begründung): Es ist nicht nachvollziehbar, warum keine Ersatzpflanzung möglich ist. Die Möglichkeit besteht einerseits durch die vom Umweltamt selbst vorgeschlagene Trennung der Feuerwehruzufahrt vom Wohnhof durch eine Baumreihe und/oder andererseits durch Ersatzpflanzungen auf dem Wohnhof selbst (genügend Platz sei hier vorhanden).

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Frage wird wie folgt beantwortet:

Das Baugrundstück im Kerngebiet weist derzeit einen Bestand an 11 nach Baumschutzverordnung (BaumSchVO) geschützten Bäumen auf. Im Rahmen der Umweltprüfung wurde der vorhandene Bestand an Pflanzen und Tieren aufgenommen, die zu erwartenden Planfolgen gutachterlich eingeschätzt und in die Abwägung eingestellt. Im Abwägungsprozess wurden dann die mit der Planung verfolgten Ziele höher gewichtet, als der Erhalt der Bestandsituation. Wird die Beseitigung eines geschützten Baumes genehmigt, so ist der Antragsteller zur Entrichtung einer Ausgleichsabgabe verpflichtet, soweit der Verpflichtete nicht anstelle der Geldleistung Ersatzpflanzungen auf seinem Grundstück vornimmt. Das Vorhabengrundstück wird zukünftig zu 100 % versiegelt sein, eine Ersatzpflanzung ist aus diesem Grund nicht

möglich. Die Feuerwehr hat im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens schriftlich mitgeteilt, dass eine Feuerwehrezufahrt auf den Wohnhof nicht erforderlich ist. Da die Grundstücke im Süden des Plangebiets anderen Eigentümern gehören und auf dem Vorhabengrundstück, welches vollständig überbaut wird, keine Freiflächen zur Verfügung stehen, wurde der Eigentümer zu einer Ausgleichsabgabe für die zu fällenden Bäume verpflichtet. Aus eigentumsrechtlichen Gründen ist die Pflanzung von Bäumen im Hof der Wohnbebauung keine Alternative.

4. Verweis auf Aussagen zum Thema Schutzgut Mensch, Schallschutz der Begründung: „Auf dem obersten Parkdeck, an der Ostseite gegenüber der Borgmannstraße, ist ein 2,6m hoher, geschlossener Schallschirm mit einem Schalldämm-Maß = 25 dB zu installieren (Regelung im städtebaulichen Vertrag).“ Die Schalldämmung der Technikräume des geplanten Geschäftshauses muss an der Außenwand zur Borgmannstraße ein Mindestschalldämm-Maß von R_{0w} , erf. = 50 dB betragen.“ Dieselben Maßgaben müssten auch für die Südseite zur Wohnanlage hin gelten.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Alle Gebäudewände nach Süden besitzen ein hinreichendes Schalldämmmaß von 25 dB(A), um die Emissionen von parkenden Fahrzeugen abzuhalten. Das obere Parkdeck wird durch eine, auch im südlichen Gebäudeteil des Geschäftshauses, umlaufende 1,50 Meter hohe Attika mit einem Schalldämmmaß von 25 dB(A) gegen Licht- und Schallemission des Parkdecks abgeschirmt. Diese Maßnahme wird vertraglich gesichert. Das Schallgutachten weist die Zulässigkeit des Vorhabens nach TA Lärm für den entsprechenden Immissionsort IO 8 an der Parrisiusstraße nach; die Richtwerte werden eingehalten. Neben der o.g. lärmmindernden Vorgabe für den Neubau sind weitere Maßnahmen vorgesehen, um Konflikte mit der umgebenden Wohnnutzung zu vermeiden. So ist vorgesehen, die Borgmannstraße und teilweise die Straße Am Elcknerplatz zu asphaltieren. Weiterhin sind für den Lieferhof des geplanten Geschäftshauses der Einbau eines lärmmindernden Rollltors sowie ein Verbot der Nachtanlieferung geplant, um Lärmimmissionen durch den Einzelhandelsstandort zu vermeiden. Das Geschäftshaus muss außerdem aus lärmtechnischen Gründen eine gewisse Mindesthöhe einhalten, um den Schienenlärm der Bahnanlage abzuschirmen. Durch eine textliche Festsetzung wird weiterhin die Lage von Aufenthaltsräumen in Wohngebäuden im allgemeinen Wohngebiet geregelt. Mit diesen Maßnahmen werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl im Plangebiet als auch für die angrenzende Wohnnutzung sichergestellt.

5. Verweis auf widersprüchliche Aussagen zum Thema Vergnügungsstätten. Vergnügungs- und Freizeitstätten, von denen eine hohe Lärmemission ausgeht und die ggf. in das Einkaufszentrum integriert werden sollen, für gesunde Wohnverhältnisse im benachbarten Wohngebiet bedenklich. Insbesondere Einrichtungen wie Fitness-Studios oder dergleichen, die mit lautstarken Animatoren arbeiten würden, werden für unerträglich gehalten.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.

Vergnügungsstätten sind allgemein zulässige Nutzungen in einem Kerngebiet. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3 sind Vergnügungsstätten im Kerngebiet nur ausnahmsweise zulässig. Damit unterliegen sie der Einzelfallprüfung bzw. einem Genehmigungsvorbehalt der Baugenehmigungsbehörde, die dabei an Ausnahmetatbestände gebunden ist und nach ihrem Ermessen unter Berücksichtigung der Baunutzungsverordnung entscheidet. Die Baugenehmigungsbehörde muss jedoch auch beachten, dass von der geplanten Nutzung, in dem Fall eine Vergnügungsstätte, keine Belästigungen oder Störungen ausgehen dürfen, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind. Der vollständige Ausschluss von Vergnügungsstätten ist nur dann möglich, wenn es zwingende städtebauliche Gründe dafür gibt, dies ist im vorliegenden Fall zur Umsetzung

der Planziele nicht der Fall. In geringem Umfang sind Vergnügungsstätten in der zentralen Lage am Bahnhof Köpenick vorstellbar.

6. Verweis auf die Aussagen zum Linksabbiegeverbot zum Elcknerplatz, dass das Linksabbiegeverbot auch für aus Richtung Norden (also aus Richtung Mahlsdorf) ankommende Lieferfahrzeuge bestehen wird. Folglich müsste also auch der Lieferverkehr eine Blockumfahrung über die Bahnhof-, Seelenbinder- und Borgmannstraße vornehmen. Es besteht ein offensichtliches Dilemma in der angestrebten Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes dem jedoch eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch den Anliefer- und Besucherverkehr aus Norden im Bereich der momentanen Blockumfahrung entgegensteht. Um dieses zu lösen, wird vorgeschlagen, perspektivisch die Bahnstrecke vom Stellingdamm aus in Richtung Borgmannstraße zu durchörteren. Der Bürger stellt fest, dass im Bebauungsplan eine Entlastung der Borgmannstraße durch die geplante Ost-West-Trasse angenommen wird. Diese Feststellung ist angesichts des Linksabbiegeverbots für den Verkehr aus Richtung Norden (Mahlsdorf) nicht nachvollziehbar und geht von einer falschen Annahme aus. Solange das Abbiegeverbot auf den Elcknerplatz besteht, ist die oben erwähnte Blockumfahrung (von der Bahnhofstraße über die Seelenbinderstraße und die Borgmannstraße) immer notwendig. Die aus Süden kommenden Fahrzeuge würden dann entweder über die Ost-West-Trasse fahren (und somit wieder gezwungenermaßen oben erwähnte Blockumfahrung nehmen müssen), den Weg über die Bahnhofstraße bis zur Höhe des FORUM Köpenick nehmen und dann rechts abbiegen oder über die Bahnhof-, Seelenbinder- und Borgmannstraße bzw. über die Bahnhof-, Parrisius- und Borgmannstraße fahren. Der Bürger schlägt daher mit Verweis auf die ohnehin bereits bestehende, problematische, verkehrstechnische Situation in der Parrisiusstraße (Eingengung durch bestehendes Parken rechts und links, Lieferverkehr und Verkehr von Rettungsfahrzeugen für das Seniorenheim, Parksuchverkehr, Lieferverkehr für das geplante Einkaufszentrum) vor, eine Ausweisung der Parrisiusstraße als Einbahnstraße vorzunehmen. Zulassung des einfahrenden Verkehrs nur aus Richtung Borgmannstraße mit Ausnahme von Rettungsfahrzeugen für das Seniorenheim.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Der Lieferhof wird bis zur Fertigstellung der OWT von Süden her über den Knoten Seelenbinderstraße/ Borgmannstraße angefahren. Es ergeben sich bis zur baulichen Umsetzung des 1. Abschnitts der OWT temporär zusätzliche verkehrliche Belastungen im Bereich der Borgmannstraße, diese werden jedoch nach der baulichen Umsetzung der Straßenplanung wieder zurück genommen. Im Verkehrsgutachten sind die dann anstehenden Entlastungen dargestellt. Die zeitliche Realisierung des 1. Abschnitts der OWT wird ab 2015 avisiert. Danach kann das Geschäftshaus über eine östliche Anbindung des Elcknerplatzes nahezu direkt vom Hauptnetz her erreicht werden, ohne dass die Bahnhofstraße befahren werden muss, da die Aufhebung des Linksabbiegeverbots am Elcknerplatz vorgesehen ist.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße würde weiteren Umfahrungsverkehr in der Borgmannstraße erzeugen. Außerdem zeigt die Erfahrung, dass Gegenverkehr zur Verlangsamung beiträgt, wohingegen auf Einbahnstraßen schneller gefahren wird.

Im Rahmen der Verkehrsplanungen im Land Berlin, der Darstellung im FNP und der bezirklichen Bereichsentwicklungsplanung, bestehen Planungen zur Verlängerung der OWT über einen Teilbereich des Stellingdamm/Aufschluss der Bahnflächen mit Anschluss an den Brandenburgplatz/2. Abschnitt der OWT. Diese Planungen würden dann eine rückwärtige Anbindung des Bauvorhabens ermöglichen, so dass die gegenwärtig zu Grunde liegende Verkehrsplanung geändert werden kann und sich mittelfristig eine erhebliche verkehrliche Entlastung der Dammvorstadt ergibt. Eine zeitliche Realisierung des 2. Abschnitts der OWT wird jedoch erst nach 2025 avisiert.

7. Es wird bezweifelt, dass sich der Parksuchverkehr in der Borgmannstraße allein durch die Parkplätze des Einkaufszentrums verringert, da die Parkplätze kostenpflichtig sein werden. Da momentan keine Anwohnerparkplätze ausgewiesen sind, wird den Kunden die Möglichkeit offen gelassen, in der Borgmannstraße zu parken. Vorschlag der Errichtung von Mieterparkplätzen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.

Gemäß Berliner Bauordnung muss zwar kein Stellplatznachweis mehr geführt werden, dennoch muss die Verkehrsplanung funktionsgerecht belegt werden. Daher sieht das Verkehrskonzept die Schaffung von maximal 500 Stellplätzen in einem Parkhaus vor, um den Bedarf durch die Neuplanung zu decken. Unter anderem werden Mieterstellplätze für die Anwohner der Umgebung sowie Ersatzstellplätze für den aufgegebenen Parkplatz geschaffen. Auch wenn die Stellplätze kostenpflichtig angeboten werden, wird die Möglichkeit, direkt am Einzelhandelsstandort zu parken von den Besuchern erfahrungsgemäß gut angenommen. Die geplanten Mieterstellplätze werden als solche ausgewiesen und bieten den Anwohnern die Möglichkeit, ihren Pkw in einem überwachten Parkhaus unterzubringen. Die Einfahrt des Parkhauses befindet sich am Elcknerplatz, so dass nach Umsetzung der Ost-West-Trasse weniger Kfz durch die Borgmannstraße fahren, um die Parkgeschosse zu erreichen, sondern direkt über die Bahnhofstraße fahren. Der derzeitige Parksuchverkehr im Bereich des Parkplatzes wird durch die Planung entfallen.

Dennoch wird die Anzahl der Stellplätze im Straßenraum trotz Umorganisation aufgrund der Einfahrten zum Lieferhof und zu den Parkgeschossen unverändert angeboten, so dass das Parken in der Borgmannstraße weiterhin möglich ist.

Um den Befürchtungen des Parksuchverkehrs entgegen zu treten wurde auf der Grundlage des Verkehrsgutachtens im städtebaulichen Vertrag festgelegt, dass ein Parkleitsystem mit Eröffnung des Bauvorhabens einzuführen ist.

Ergänzend ist zu sagen, dass das geplante Geschäftshaus sehr gut durch den ÖPNV erschlossen ist; die Situation wird durch die baulichen Änderungen der Tramhaltestellen in der Bahnhofstraße sowie den Bau des Regionalbahnhofs noch verbessert. Dadurch wird ein Anreiz geschaffen, das Geschäftshaus nicht mit dem Pkw, sondern dem ÖPNV zu erreichen.

Ergänzende Stellungnahme (Fax) vom 03.03.2010:

Vorschlag, das Tor für die Müllabfuhr so zu gestalten, dass auch Feuerwehren mit Drehleitern im Bedarfsfall in den Innenhof des Beamten-Wohnungsvereins zur Brandbekämpfung von größeren Gebäudeteilen, zum Löschen von Dachstuhlbränden oder zum Retten von Menschen einfahren können. Dies sei sinnvoll, da es im Brandfall in einer Wohnung zur Parrisiusstraße zu einer so starken Feuerentwicklung kommen könnte, dass es Rettungskräften unmöglich sein würde, Menschen zu retten, die sich noch in einem der Räume zum Hof (oder auf den Balkonen) aufhalten.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Feuerwehr hat im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens schriftlich mitgeteilt, dass eine Feuerwehrezufahrt auf den Wohnhof nicht erforderlich ist. Es wird davon ausgegangen, dass die Feuerwehr ihre Belange fachgerecht einschätzen kann. Der Hinweis zur Gestaltung des vom Investor trotzdem geplanten Tores zur Müllabfuhr wird weitergeleitet. Eine Regelung im Bebauungsplan ist jedoch nicht möglich.

Bürger 3

Stellungnahme vom 19.02.2010

1. Bei den Auswirkungen auf die Zentrenstruktur sollten auch die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten im Bereich des Zentrums Bahnhofstraße berücksichtigt werden. Bei strikter Anwendung des Zentren- und Einzelhandelskonzeptes reduziert sich der zusätzliche Entwicklungsspielraum im Zentrum Bahnhofstraße auf 2000 m² Verkaufsfläche. Dies genügt ersichtlich nicht, um dem Flächenbedarf für das Projekt Bebauungsplan 9-44 VE gerecht zu werden.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.

Grundlage des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes ist neben der Bestandserfassung auch die Berücksichtigung bestehender Vorhaben. Da für den Bebauungsplan 9-44 VE zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme bereits ein Aufstellungsbeschluss gefasst wurde, fanden auch die beschriebenen Planungsziele Eingang in die Beurteilung und Bewertung der weiteren Entwicklungsfähigkeit des Einzelhandels für das Hauptzentrum Bahnhofstraße.

Der ermittelte Entwicklungsrahmen berücksichtigt die Auswirkungen auf den bestehenden Einzelhandel bzw. auf die anderen Zentren und ist damit entsprechend ausgewogen. Die grundsätzliche Entwickelbarkeit zusätzlicher Einzelhandelsangebote in der Bahnhofstraße basiert u.a. auf den Zielen der Landesplanung, die durch das bezirkliche Entwicklungskonzept in Bezug auf den etwas geringeren Entwicklungsrahmen konkretisiert wurden. Mit dem benannten Entwicklungskorridor wird zudem vorrangig ein Orientierungsrahmen vorgegeben, da bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzepte als informelle Planungen im Wesentlichen die Ziele und Leitlinien der künftigen Einzelhandelsentwicklung festlegen.

Das Hauptzentrum Bahnhofstraße als Einzelhandelsstandort soll schwerpunktmäßig sowohl gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 2020 als auch der bezirklichen Zielsetzung vor allem in zentraler Lage am Bahnhof Köpenick entwickelt werden; das Planvorhaben am Elcknerplatz entspricht dieser Zielsetzung. Zugleich wird der vorgegebene Entwicklungsrahmen für zentrenrelevante Sortimente mit Umsetzung des Vorhabens i. d. Regel weit unter der ursprünglichen Zielsetzung für den Standort bleibt - nicht ausgeschöpft. Damit bestehen noch weitere Entwicklungsmöglichkeiten für die gesamte Bahnhofstraße. Eine Gefährdung des Bebauungsplans 9-44 VE ist nicht erkennbar, da die verbleibenden Entwicklungsmöglichkeiten bereits bei Aufstellung berücksichtigt bzw. während des Verfahrens thematisiert wurden. Die weiterhin verfügbaren Flächenoptionen für zentrenrelevante Sortimente (etwa 2.000-4.000 m² unter Bezug auf das bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzept) können zudem durch nichtzentrumrelevante Sortimente ergänzt werden, zumal hier bisher nur ungenügende Angebote vorhanden sind. Insbesondere sind also entsprechend weitergehende Optionen unter Berücksichtigung des Zielkorridors des StEP Zentren 2020 vorhanden. Im Übrigen wird ein Vorhaben nicht automatisch unzulässig, wenn es den vorgegebenen Entwicklungsrahmen überschreitet, sondern es müssen dann im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung Auswirkungen ermittelt und bewertet werden. Gemäß AV Zentren sind in der Regel bei einer Überschreitung von nicht mehr als 10 % des im StEP Zentren 2020 benannten Entwicklungskorridors keine schädlichen Auswirkungen auf die Zentrenstruktur zu erwarten.

2. Es sollte geprüft werden, ob durch eine Sperrung der Straße am Elcknerplatz (zwischen Parkhauseinfahrt und Bahnhofstraße) die Lärmbelastungen insbesondere in der Borgmannstraße weiter reduziert werden können. In der Annahme, dass die zugrunde gelegten Lärmwerte zu einem nicht unerheblichen Teil auf Durchgangsverkehr zur Umfahrung der Bahnhofstraße beruhen, erscheint eine weitere Lärmreduzierung möglich, wenn dieser Durchgangsverkehr unterbunden wird.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Es ergeben sich bis zur baulichen Umsetzung des 1. Abschnitts der OWT temporär zusätzliche verkehrliche Belastungen im Bereich der Borgmannstraße, diese werden jedoch nach der baulichen Umsetzung der Straßenplanung wieder zurückgenommen. Im Verkehrsgutach-

ten sind die dann anstehenden Entlastungen dargestellt. Die zeitliche Realisierung des 1. Abschnitts der OWT wird ab 2015 avisiert. Im Zuge der Planung der OWT wird sich die Verkehrssituation rund um die Bahnhofstraße erheblich verbessern. Daher wird auf eineverkehrsorganisatorische Maßnahme am Elcknerplatz zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet.

Für den Elcknerplatz wurde ein Freiraumkonzept erarbeitet. Grundlage dazu war jedoch, dass der Elcknerplatz eine gewisse verkehrliche Belastung aufzunehmen hat. Diese ergeben sich aus den Zuführungen zum geplanten Regional- und S-Bahnhof sowie bis zur Realisierung des 1. Abschnitts der OWT zur Erschließung des Forum Köpenick bzw. der Belieferungsanfahrt aus Richtung Süden. Unabhängig davon wird die Straßentrasse des Elcknerplatz am Knotenpunkt Bahnhofstraße zurückgebaut, es wird zukünftig nur eine Zu- und Abfahrt geben, so dass der Aspekt der nachrangigen verkehrlichen Erschließung dennoch gegeben sein wird.

Bürger 4

Stellungnahme vom 03.03.2010

1. Der schalltechnische Bericht basiert auf einem Verkehrsgutachten der Fa. GIP Ingenieure GmbH vom 27.05.2009 (Änderung vom 03.07.2009) sowie von Verkehrszahlen vom 23.02.2009 (dort 3. (14) und (15), Seite 6). In der Begründung zum Bebauungsplan werde an anderer Stelle auf ein Verkehrsgutachten vom 30.10.2009 verwiesen. Diesem liegt eine Verkehrszählung vom 27.01.2009 zugrunde. Da weder das der lärmtechnischen Untersuchung zugrunde liegenden Verkehrsgutachten noch die Ermittlung der Verkehrszahlen öffentlich zugänglich sind, besteht keine Möglichkeit, die Schlüssigkeit des schalltechnischen Berichts zu überprüfen. Die vorliegende Lärmtechnische Untersuchung ist daher formal zu verwerfen. Sie muss auf Basis des Verkehrsgutachtens vom 30.10.2009 und der Verkehrszählung vom 27.01.2009 vorgenommen werden.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.

Das Schallgutachten bezieht sich in der Literaturliste auf einen Stand des Verkehrsgutachtens vom 27.05.2009 mit einer Änderung vom 03.07.2009. Diese Angabe ist korrekt. Die Bemessungszahlen für die Verkehrsmengen haben sich seit dem 03.07.2009 nicht geändert und ihre Gültigkeit für die gesamte Planung beibehalten. Das Verkehrsgutachten wurde in anderen, für das Schallgutachten nicht relevanten Teilen, angepasst und hat daher einen neuen Stand vom 30.07.2009 erhalten. Daher ist der aktuelle Stand des Verkehrsgutachtens (30.10.2009) in den für das Schallgutachten relevanten Teilen auch Grundlage des Schallgutachtens. Beide Gutachten sind aufeinander abgestimmt, in sich und untereinander schlüssig und korrekt. Das Verkehrsgutachten vom 30.10.2009 sowie das Lärmgutachten vom 05.11.2009 wurden während der Auslegung für jeden Bürger öffentlich ausgelegt und waren zugänglich.

2. Das Verkehrsgutachten vom 30.10.2009 unterstellt, dass direkt neben dem Haus Borgmannstraße 13 eine Feuerwehrezufahrt für den Innenhof vorgehalten werde. Nach vorliegenden Informationen ist diese Feuerwehrezufahrt nicht mehr vorgesehen. Sollte sich aus diesem Grund die Zufahrt für den Anlieferhof nach Süden verschieben, wäre der schalltechnische Bericht (Messpunkte lo4, lo5 und lo7) zu überarbeiten.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.

Zum Wohnhof ist weiterhin eine Einfahrt über das Nachbargrundstück vorgesehen. Der Anlieferhof wird demzufolge nicht verschoben. Aus brandschutztechnischen Gründen ist sie jedoch nach Aussage der Berliner Feuerwehr nicht notwendig.

3. Im Lärmgutachten wird unterstellt, dass die sog. Ost-West-Trasse tatsächlich gebaut wird. Dies sei jedoch aufgrund der bereits vorliegenden Einwendungen von Verbänden und Bürgerinitiativen fraglich. Auf jeden Fall sei durch den ÄGang durch die Instanzen mit einer Verzögerung der Fertigstellung zu rechnen. Der Fertigstellungstermin 2014 ist daher mehr als optimistisch. Dass bis zum Tag der Fertigstellung Gesundheitsgefährdungen der Anwohner in Kauf genommen werden, ist nicht hinnehmbar.

Der Hinweis auf die Situation nach Inbetriebnahme der Ost-West-Trasse veranschaulicht, dass auf die Belange der Anwohner bis zu diesem Zeitpunkt keine ausreichende Rücksicht genommen worden ist. Dies umso mehr, als durch den Hinweis auf die dann bestehende direkte Abfahrmöglichkeit über den Elcknerplatz Richtung Osten die Gesundheitsgefährdung der Anwohner über Jahre – wenn nicht sogar Jahrzehnte – hingegenommen wird. Es sind daher (ggfls. vorübergehende) Maßnahmen zu treffen, die auch ohne bzw. bis zur Fertigstellung der sog. Ost-West-Trasse Gesundheitsgefährdungen der Anwohner ausschließen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen Nr. 3 (Schallschirm auf dem Parkdeck im 3. OG) und Nr. 10 (Schalldämmung der Technikräume) zu Punkt 7.1 sollten nicht auf die Ostseite (Borgmannstraße) beschränkt werden, sondern gegenüber der Wohnanlage umgesetzt werden.

Unter Punkt 8 Nr. 4 wird als eine Maßnahme vorgeschlagen: „Bei der Neuplanung bzw. Umbauten von Wohnbauten sollte die geschlossene Bauweise mit schalltechnisch günstiger Hofbildung zur straßenabgewandten Seite erfolgen. Es sollen die geräuschempfindlichen Räume (Wohn-, Kinder-, und Schlafzimmer) zum ruhigen Innenhof angeordnet werden.“ Im gegenwärtigen Bestand gibt es Wohnungen, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen. Es werden im Bericht jedoch keine Vorschläge gemacht, wie hinsichtlich der gegenwärtigen Situation zu verfahren ist. So wäre beispielsweise an eine Asphaltierung der Parrisiusstraße zu denken.

Der Bürger zitiert die unter 9. aufgeführte Aussage zu den Öffnungszeiten an festgelegten Sonn- und Feiertagen. Die Beschränkung der Anlieferung auf die Zeitspanne 06:00-22:00 Uhr sollte wie folgt formuliert werden: Die Anlieferzone an der Borgmannstraße darf zwischen 22:00 und 6:00 sowie an Sonn- und Feiertagen nicht genutzt werden (Regelung im städtebaulichen Vertrag).

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.

Die Planung der Ost-West-Trasse (OWT) als Entlastungsstraße in der Dammvorstadt befindet sich in der Phase der Planfeststellung. Eine zeitliche Realisierung wird erst 2015 gesehen.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans fließt die geplante Trasse als übergeordnete Verkehrsplanung in das Verfahren ein und wird entsprechend bei der Verkehrsprognose berücksichtigt. Die bauliche Umsetzung soll bis 2015 erfolgen. Die Auswirkungen der Planung auf das Verkehrsaufkommen sind hinreichend im Rahmen des Verkehrsgutachtens vom Oktober 2009 untersucht worden. Dabei wurden die Bestandssituation sowie der Prognosefall mit und ohne Bau der OWT untersucht mit dem Ergebnis, dass die Funktionalität der Erschließung in beiden Fällen gegeben ist, sofern die Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen Seelenbinderstraße/Borgmannstraße durchgeführt wird. Somit ist eine Anpassung des Querschnitts der bestehenden Straßen nicht notwendig. Durch festgesetzte Maßnahmen im Bebauungsplan sowie im Städtebaulichen Vertrag können die Auswirkungen dieser Zunahme größtmöglich minimiert werden. Das Konzept zur Anlieferung sowie der Ein- und Ausfahrt zu den Parkgeschossen wurde so optimiert, dass die negativen Auswirkungen auf das gegenwärtige Verkehrsaufkommen bzw. die Parkplatzsituation so gering wie möglich ausfallen. Die Pkw-Ein- und Ausfahrt wird am Elcknerplatz, der Lieferhof in der Borgmannstraße vorgesehen, um die Konzentration von Ein- und Ausfahrten in einer Straße zu vermeiden. Somit kann ein Rückstau in der Borgmannstraße und am Elcknerplatz vermieden werden. Die Belieferung in einem eingehausten Lieferhof ist zeitlich begrenzt (keine Nachtlieferung); darüber

hinaus sind keine Lieferfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen vorgesehen. Die Liefer- und Entsorgungsvorgänge werden also gänzlich aus dem öffentlichen Straßenraum herausgenommen. Weiterhin wird die Lichtsignalanlage Seelenbinderstraße/Borgmannstraße an die veränderten Belastungsverhältnisse angepasst, um die Auswirkungen der Verkehrszunahme zu minimieren. Die Netzverträglichkeit sowie die verkehrliche Anbindung sind also bereits vor der Verkehrsübergabe der OWT gegeben.

Das Plangebiet wird in erheblichem Maße durch Straßenverkehrslärm belastet. Zudem wirkt auf das Plangebiet Schienenverkehrslärm ein. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden im Bereich der Bahnhofstraße, der Borgmannstraße und im Bereich des Elcknerplatzes teilweise erheblich überschritten. An allen straßenseitigen Wohnfassaden liegen durch den bestehenden Verkehrslärm maßgebliche Überschreitungen der Richtwerte gem. DIN 18005 vor. Diese sind durch die zentrale Lage des Planungsgebietes und den damit verbundenen Bestandsverkehrslärm bedingt. Dank der vorgesehenen Minderungsmaßnahmen und Sanierungsmaßnahmen im Straßenraum beträgt die Zunahme der Lärmimmissionen durch Verkehrslärm maximal 2,2 dB(A) tags und maximal 1,7 dB(A) nachts (Immissionsort 5, Borgmannstraße 7). Im Regelfall werden durch die vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen trotz der Verkehrszunahme Lärminderungen erreicht. Schallerhöhungen hin in den gesundheitsgefährdenden Bereich werden durch den Bebauungsplan und das Vorhaben nicht verursacht. Dies gilt unabhängig von der Entstehung der OWT oder der Schalldämmung der DB Gleisanlagen am S-Bahnhof Köpenick.

Die hohen Bestandsschallwerte bis hin zum gesundheitsgefährdenden Bereich (entsprechend der derzeitigen Rechtsprechung 70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts im Bezug auf Wohnnutzung) beziehen sich aber ausschließlich auf den Immissionsort 1, Borgmannstraße 16. Dort wird aufgrund des hohen Schienenverkehrslärms im Bestand ein Beurteilungspegel von 60,5 dB(A) nachts erreicht. Die Fassadenschalldämmung des Gebäudes wurde gem. DIN 4109 im Schallgutachten untersucht. Die Fassade ist im Bestand hinreichend für die bestehende Wohnnutzung gedämmt. Durch die Bebauungsplanung wird aufgrund der geplanten Lärminderungsmaßnahmen bereits eine leichte Reduzierung des Verkehrslärms vor Fertigstellung der OWT erreicht (60,3 dB(A) nachts durch Tempo 30 oder niedriger, Asphaltierung der Fahrbahndecke). Der Beurteilungspegel für den Verkehrslärm am Immissionsort 1 Borgmannstraße 16 wird sich erst dann maßgeblich vermindern können, wenn der Lärmverursacher, die Schienenanlage, durch den planerisch bereits durch das Eisenbahnbundesamt eingeleiteten Umbau des S-Bahnhofs Köpenick mit den entsprechenden Schallschutzmaßnahmen am Gleis abgedämmt wird (55,8 dB(A) nachts). Darauf hat der Bebauungsplan XVI-18 keinen Einfluss.

Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm werden nach Durchführung der im Lärmgutachten aufgeführten Maßnahmen eingehalten. Für die Wohnbebauung im Süden des Plangebiets sind die Auswirkungen des Geschäftshauses einschließlich Zufahrten in der Borgmannstraße und am Elcknerplatz nicht so erheblich wie für die östlich und südöstlich gelegene Wohnbebauung. In der Parrisiusstraße ist bei einem durch das Geschäftshaus verursachten Verkehrszuwachs um weniger als 10 % keine hörbare Zunahme des Verkehrslärmes zu erwarten. Lärminderungsmaßnahmen an der Südseite des Geschäftshauses sind nicht notwendig, um die Werte nach TA Lärm einzuhalten. Es genügen die Schalldämmmaße (größer 20 dB) der Fassadenwände und der vorgesehenen 1,5 Meter hohen umlaufenden Attika auf dem obersten Parkdeck.

In der Parrisiusstraße (IO 8.1) liegen allerdings im Bestand Richtwertüberschreitungen gegenüber der DIN 18005 bis zu ca. 5 dB(A) nachts durch bestehenden Verkehrslärm, ohne die Planung des Vorhabens vor, dies erfordert im allgemeinen Wohngebiet passive Schallschutzmaßnahmen u. a. durch Festsetzung von Wohnräumen zur schallabgewandten Seite zur Wahrung der gesunden Wohnverhältnisse entsprechend dem Stand der Technik und den städtebaulichen Möglichkeiten der Festsetzungen. Die Zunahme durch Verkehrsschall, verursacht durch die Planung des Geschäftshauses beträgt maximal 0,4 dB(A) am Immissionsort IO 8.1, diese Zunahme liegt im nicht wahrnehmbaren Bereich. Die Parrisiusstraße unter-

liegt nicht mehr dem Betrachtungsbereich entsprechend der Prüfung des Geschäftshauses nach TA Lärm. Die prognostizierte Schallzunahme durch Verkehr liegt nicht im relevanten Bereich, es können daher keine aktiven Schallschutzmaßnahmen aus dem Vorhaben und der Bebauungsplanung hergeleitet werden.

Die vorhandene Wohnbebauung ist von der Festsetzung Nr. 5 nicht betroffen, sofern nicht bestandsersetzend neu gebaut wird, bzw. genehmigungspflichtige bauliche Änderungen vorgenommen werden. Die Asphaltierung der Parrisiusstraße ist aus immissionstechnischen Gründen nicht notwendig, um die Werte der TA Lärm einzuhalten. Da außerdem eine Asphaltierung hier zusätzlichen Verkehr anziehen könnte, wird hier seitens des Tiefbauamtes auf bauliche Maßnahmen verzichtet.

Im städtebaulichen Vertrag ist bereits geregelt, dass die Anlieferung an Sonn- und Feiertagen unterbleiben muss.

Zum Bebauungsplan wurde das Verkehrsgutachten Dittrich von Oktober 2009 und das darauf aufbauende Schallgutachten Kötter vom 05.11.2009 erstellt.

Das Verkehrsgutachten und das Schallgutachten prüfen die Auswirkungen des Bebauungsplans unter Berücksichtigung der Realisierung des Bauvorhabens auch ohne die Baumaßnahme Ost-West Trasse umfassend und nach dem Stand der Technik.

Das Verkehrsgutachten bestätigt die Funktionalität des Verkehrs auf den öffentlichen Straßen im Untersuchungsgebiet und die Erschließung des Vorhabens auch ohne die Berücksichtigung des Baus der OWT unter der Voraussetzung der im Verkehrsgutachten genannten Maßnahmen an den bestehenden Verkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet. Das gleiche gilt für das darauf aufbauende Schallgutachten mit dessen Maßnahmenvorschlägen.

Da im Bereich der Bahnhofstraße ein Haltestellenkap für den ÖPNV errichtet werden soll, ist die Erschließung des Vorhabens über die Anlieferung Borgmannstraße und die Parkhauszufahrt Elcknerplatz notwendig. Daraus ergibt sich im Bereich der Borgmannstraße und des Elcknerplatzes eine entsprechende Erhöhung der Verkehrszahlen und eine entsprechende damit verbundene Erhöhung des Verkehrslärms. Durch die Bebauungsplanung und das Vorhaben werden dagegen in der Bahnhofstraße und in der Parrisiusstraße nur sehr geringe Erhöhungen der Verkehrszahlen und der damit verbundenen Lärmwerte verursacht.

Die Bewältigung der notwendigen Änderungen an den Verkehrsanlagen und der Maßnahmen zur Minderungen der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens durch das Vorhaben selbst und den verursachten Verkehr erfolgt durch einen städtebaulichen Vertrag mit dem Investor des Vorhabens im Kerngebiet.

Die Gutachten, die Festsetzungen des Bebauungsplans und die Regelungen des städtebaulichen Vertrags ergeben, dass das die Bebauungsplanung und das Vorhaben sowohl verkehrs- als auch schalltechnisch allein aus der Schaffung des Baurechts durch den Bebauungsplan städtebaulich geordnet möglich ist. Ungeachtet dessen zeigen die Gutachtenvarianten mit der OWT und mit der Schalldämmung der Schiene (Umbau des Bahnhofs der DB AG) dass sich perspektivisch durch diese beiden Planverfahren verkehrstechnische und schalltechnische Entlastungen des Bebauungsplangebietes und dessen Umgebung ergeben werden.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan ist der öffentliche Belang der Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums, des Ausbaus und der Änderung der öffentlichen Erschließung gegen die privaten Belange der Anwohner im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung und der Verkehrslärmbelastung vor allem in der Borgmannstraße und Elcknerplatz abzuwägen. Dem Planungsziel der Schaffung des Kerngebietes am Elcknerplatz und des damit verbundenen Baus und der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens wird dabei städtebaulich der Vorrang gegeben.

Die Planungsziele des Bebauungsplans sind auch ohne die Berücksichtigung anderer laufender Planungen städtebaulich gerecht abwägbar. Die erarbeiteten Planungsinhalte und Gutachten sind in sich schlüssig und bestätigen dies.

3. Das lufthygienische Gutachten stellt dar, dass die Emissionen aus dem Parkdeck des 1. und 2. OG und der Anlieferung über einen Lüftungskamin am südöstlichen Rand des geplanten Einkaufszentrums über Dach ausgeblasen werden. Optimal wäre ein Ausblasen am nordwestlichen Rand des geplanten Einkaufszentrums, da sich dieser Rand am weitesten von Wohngebäuden entfernt befindet. Bei Beibehaltung der Planung ist sicherzustellen, dass der Abstand des Lüftungskamins zur Wohnanlage mindestens 10 Meter beträgt, damit die Maßnahme 9 (siehe Seite 20 des „Schalltechnischen Berichts“) auch tatsächlich wirken kann.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Wie im Gutachten zur Lufthygiene dargestellt, wird sich die Luftschadstoffsituation in Folge der Planung zur Wohnbebauung im Plangebiet sowie zur Borgmannstraße hin verbessern. Bei den Berechnungen wurde auch die Lage des Lüftungskamins berücksichtigt. Daher muss die Lage des Lüftungskamins im Planverfahren nicht verändert bzw. festgelegt werden.

4. Die Verschattungs-/Besonnungsstudie hat die Planfolgen hinsichtlich der Verschattung des Hofes der Wohnanlage nicht untersucht. Zudem ist die bereits vorliegende Studie zu veröffentlichen. Durch die Errichtung des geplanten Einkaufszentrums wird es zu einer Verdunklung des Hofes kommen. Dies zum einen durch den Wegfall der Sonnenlichtreflexion durch die Glasfassade des „Forum Köpenick“. Gerade in den Morgenstunden werde durch die Reflexionen der Hof und auch die zur Hofseite gewandten Zimmer entscheidend aufgehellert. Zum anderen wird der Lichteinfall aus Norden auf den Hof nach Errichtung des Einkaufszentrums fast komplett entfallen. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anwohner, sondern auch auf die Vegetation des Hofes. Die Verschattung des Hofes ist daher gutachterlich zu überprüfen. Abhilfe könnte z.B. durch Reflektoren geschaffen werden, die Sonnenlicht in geeigneter Weise in den Hof reflektieren.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind teilweise bereits berücksichtigt worden.

Anhand einer Besonnungsstudie sind die Planfolgen hinsichtlich der Verschattung für die maßgeblich betroffene Wohnbebauung östlich des Plangebiets beurteilt worden. Die Verschattungssimulationen kommen zu dem Ergebnis, dass es lediglich für die westlichen Fassadenabschnitte Borgmannstraße 16b/Thürnagelstraße 1 gegenüber der Bestandssituation zu einer zusätzlichen Verschattung kommt. Die Planfolgen wurden sowohl für den 21. März (Tag-/Nachgleiche als Mittelwert des Jahres) als auch für den nach der DIN 5034 maßgeblichen 17. Januar ermittelt. Die südlich an das Plangebiet angrenzenden Wohngebäude sind aufgrund ihrer geographischen Lage nicht durch zusätzliche Verschattung betroffen, da sich das Geschäftshaus nördlich davon befindet und somit keinen beeinträchtigenden Schatten auf diese Bereiche werfen kann. Der Wohnhof wird vielmehr durch die vorhandene Wohnbebauung an der Parrisiusstraße verschattet, da er nördlich davon liegt. Die Wohnbebauung ist auch aufgrund des großen Abstands zum Geschäftshaus im Hinblick auf die Belichtung nicht benachteiligt. Zudem ist durch die helle Fassadenfarbe des Geschäftshauses auch nach der Umsetzung mit einer ausreichenden Belichtung des südlichen Teils des Plangebiets zu rechnen. Zusätzlich wird die Fassade zum Wohnhof durch eine Begrünung qualitativ aufgewertet, um gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten und das Stadtbild zu verbessern. Allein durch den großen Abstand zum Geschäftshaus ist eine vor allem für die zentrale Lage im Bezirk Köpenick ausreichende Belichtung und Besonnung der südlich gelegenen Wohn-

bebauung und damit gesunde Wohnverhältnisse gegeben. Eine bauliche Maßnahme, wie vom Einwender vorgeschlagen, ist somit nicht erforderlich.

Insgesamt können die Belichtungs- und Besonnungsverhältnisse im gesamten Plangebiet vor dem Hintergrund der innerstädtischen Lage und der im Quartier dominierenden Siedlungstypologie als ortstypisch angesehen werden. Das Entfallen der Reflektion durch die Glasfassade des Forum Köpenick durch die Blockrandschließung an der Bahnhofstraße kann im Rahmen der Abwägung aufgrund der erheblichen städtebaulichen Aufwertung des Quartiers im Vergleich zur bisherigen Situation (innerstädtische Brachfläche und Parkplatz) und der Konzentration der Nutzungen in zentral gelegenen und verkehrlich gut erschlossenen Bereichen als vertretbar eingestuft werden. Der Aufwertung des Baublocks sowie der Möglichkeit zur Schaffung eines Einzelhandelsstandortes zur Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums wird daher der Vorrang gegeben.

Die Besonnungsstudie sowie die dazugehörige Auswertung ist als Teil des landschaftsplanerischen Fachbeitrags während der Auslegung öffentlich gemacht worden.

5. Im Plangebiet sind in den Sommermonaten Fledermäuse gesichtet worden. Diese Tatsache ist bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im April 2009 sowie im Februar 2010 wurden die Gebäude auf dem Grundstück im Norden des Plangebiets auf das Vorkommen von Vögeln und Fledermäusen hin untersucht. Hinweise auf Fledermausvorkommen wurden dabei nicht gefunden. Es ist möglich, dass einzelne Tagesverstecke im Sommerhalbjahr von Fledermäusen genutzt werden, diese gelten jedoch nicht als Lebensstätten im Sinne des § 44 BNatSchG, da sie weit verbreitet sind, so dass die Tiere praktisch immer ausweichen können. Sie können für die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungsstätten dann Bedeutung erlangen, wenn es sich um besonders herausragende und für das Vorkommen wichtige limitierende Nahrungsräume handelt, was hier allerdings nicht der Fall ist.

Vor dem Abriss sind die Gebäude durch den Investor auf das Vorhandensein von Niststätten für Fledermäuse erneut zu untersuchen. Sollte dann durch die Planung ein Verbotstatbestand nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vorliegen, ist eine Befreiung nach § 67 BNatSchG zu beantragen. Im Rahmen dieser Befreiung werden erforderliche Ausgleichsmaßnahmen festgelegt.

6. Die Aussage, dass Ersatzpflanzungen im Plangebiet nicht möglich sind, wird bezweifelt. Zumindest sollte untersucht werden, ob Ersatzpflanzungen im Hof der Wohnanlage (dort z.B. im nordwestlichen Bereich) möglich sind.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Wird die Beseitigung eines geschützten Baumes genehmigt, so ist der Antragsteller zur Entrichtung einer Ausgleichsabgabe verpflichtet, soweit der Verpflichtete nicht anstelle der Geldleistung Ersatzpflanzungen auf seinem Grundstück vornimmt. Da die Grundstücke im Süden des Plangebiets anderen Eigentümern gehören und auf dem Vorhabengrundstück, welches vollständig überbaut wird, keine Freiflächen zur Verfügung stehen, wurde der Eigentümer zu einer Ausgleichsabgabe für die zu fällenden Bäume verpflichtet. Aus eigentumsrechtlichen Gründen ist die Pflanzung von Bäumen im Hof der Wohnbebauung nicht möglich.

7. Der Bebauungsplan berücksichtigt unzureichend die Belange der Anwohner im südlichen Teil des Plangebiets. So ist eine begrünte Teilüberdachung in den Randbereichen des oberen Parkdecks zur Bahnhofstraße, Borgmannstraße und zum Elcknerplatz, jedoch nicht zum Hof der Wohnanlage vorgesehen (3., Seite 15).

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die kleinklimatisch positiven Auswirkungen der vorgesehenen Dachbegrünung haben keinen so geringen Wirkungskreis, als dass die südlich gelegene Wohnbebauung nicht ebenfalls davon profitieren würde. Außerdem ist zur südlichen Bebauung ebenfalls eine Dachbegrünung im Erdgeschoss, 1. und 2. OG auf insgesamt etwa 265 m² sowie zusätzlich eine Fassadenbegrünung von über 1.000 m² Fläche vorgesehen. Insbesondere die Fassadenbegrünung hat zum Ziel, negative Störwirkungen, die von einer großflächigen Fassade ausgehen zu minimieren und zur Aufwertung des Orts- und Landschaftsbildes beizutragen. Zur Sicherung einer umgebungsverträglichen Einbindung des Baukörpers wurden textliche Festsetzungen zur Dach- und Fassadenbegrünung in das Planverfahren aufgenommen.

8. Die Verwerfung der Planungsmöglichkeit „Reduzierung des Stellplatzangebots“ wird nicht hinreichend begründet, warum dies zu einem Verlust der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens führe.

Hinsichtlich der Ermittlung des Stellplatzbedarfs verwendet das Verkehrsgutachten zur Orientierung die Richtwerte der „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR 05). Wegen der sehr guten Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln wurden Richtwerte aus dem mittleren Bereich angesetzt. Das neue Einkaufszentrum wird mit öffentlichen Verkehrsmitteln optimal zu erreichen sein. Es ist daher nicht einsehbar, warum keine Werte aus dem unteren Bereich angesetzt wurden. Dies hätte zur Folge haben können, dass auf ein Geschoss verzichtet werden kann.

Auch sei die Einrichtung von maximal 75 Stellplätzen für Tagespendler kein überzeugendes Argument, da es keine Prognose über die tatsächliche Inanspruchnahme enthält. Eine Prognose könnte auf der Grundlage der tatsächlichen Inanspruchnahme von Stellplätzen für Tagespendler im „Forum Köpenick“ getroffen werden. Im Übrigen würde der Neuverkehr zu einem verstärkten Parkdruck im anliegenden Wohngebiet führen. Obwohl das Parken auf dem Parkplatz in der Borgmannstraße nur 1,50 € für den ganzen Tag koste, gibt es einen nicht unerheblichen Parksuchverkehr nach kostenlosen Parkplätzen im angrenzenden Wohngebiet.

Der Parksuchverkehr gerade in den Morgenstunden (Park & Ride-Verkehr) sei extrem störend – besonders in den Wohnungen, die kein (Schlaf-) Zimmer zum Hof haben könnten –, zumal die Lärmbelastung durch das Kopfsteinpflaster in der Parrissusstraße verstärkt werde. Auch daran werde sich nichts ändern, da die vorgesehenen Park & Ride-Plätze im Einkaufszentrum nicht kostenlos angeboten würden. Um den Parksuchverkehr einzuschränken, sollte das Wohngebiet als Anwohnerparkzone ausgewiesen werden.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Im Verkehrsgutachten wird eine Prognose des motorisierten Kundenverkehrs für den Ist-Zustand der Verkehrsnetze ohne Regionalbahnhof und ohne OWT abgegeben, weil die Funktionsfähigkeit nicht von geplanten Vorhaben abhängig gemacht werden darf. Aus diesem Grund wurden keine Minimalwerte für die Motorisierung der Kunden angesetzt. Die Ansätze liegen meist im unteren Drittel des Streubereichs, daher wurde die Angabe „Mittlerer Bereich“ vorgenommen.

Die Anzahl der Pkw-Stellplätze für Kunden entspricht dem Verkehrsaufkommen, mit dem lt. Leitfaden zur Beurteilung verkehrsintensiver Vorhaben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin von 2007 zu rechnen ist. Nicht der Neuverkehr an sich, sondern der Bau von weniger Stellplätzen würde zu einem verstärkten Parkdruck im anliegenden Wohngebiet führen.

Der „hier demnach unzulässige“ Minimalansatz hätte zu einer Reduzierung des Stellplatzangebots um 20 bis 30 % geführt. Da ca. 50 % der Stellplätze im 3. OG liegen, hätte dennoch auf kein Geschoss verzichtet werden können. Unabhängig von der Anzahl der Stell-

plätze kann nicht auf die bauliche Mindesthöhe verzichtet werden, um die im Plangebiet befindliche Wohnbebauung auf den straßenabgewandten Gebäudeseiten vor Lärmeintrag durch die Bahnanlage zu schützen.

Wegen des mittelfristigen Planungshorizontes weist das Verkehrsgutachten die Funktionsfähigkeit auch **mit** den o.g. geplanten Vorhaben Dritter nach, einerseits durch eine Verkehrs-umlegung im Straßennetz mit OWT, andererseits durch Berücksichtigung eines zusätzlichen Stellplatzbedarfes von Tagespendlern.

Eine Prognose über die tatsächlich benötigte Anzahl der für Tagespendler vorgesehenen Stellplätze kann vor dem Umbau des Bahnhofs zum Regionalbahnhof Köpenick nicht abgegeben werden. Daher wurde die Anzahl von 75 geschätzt; die Annahme/Schätzung erfolgte unter Beachtung der Bestandsermittlung des der Zeit vorhandenen Parkplatzes/Zählung Januar 2009. Da sich im Zuge des Ausbaus des Bahnhofs als Regionalbahnhof der Bedarf an Stellplätzen für Tagespendler erhöhen wird, kann die Anzahl der Stellplätze im Forum Köpenick nicht herangezogen werden.

Es werden unter anderem Mieterstellplätze für die Anwohner der Umgebung sowie Ersatzstellplätze für den aufgegebenen Parkplatz geschaffen. Auch wenn die Stellplätze kostenpflichtig angeboten werden, wird die Möglichkeit, direkt am Einzelhandelsstandort zu parken von den Besuchern erfahrungsgemäß gut angenommen. Die geplanten Mieterstellplätze werden als solche ausgewiesen und bieten den Anwohnern die Möglichkeit, ihren Pkw in einem überdachten und überwachten Parkhaus unterzubringen. Die Einfahrt des Parkhauses befindet sich am Elcknerplatz, so dass nach Umsetzung der OWT weniger Kfz durch die Borgmannstraße fahren, um die Parkgeschosse zu erreichen, sondern direkt über die Bahnhofstraße fahren. Der derzeitige Parksuchverkehr im Bereich des Parkplatzes wird durch die Planung entfallen. Dennoch wird die Anzahl der Stellplätze im Straßenraum trotz Umorganisation aufgrund der Einfahrten zum Lieferhof und zu den Parkgeschossen unverändert angeboten, so dass das Parken in der Borgmannstraße weiterhin möglich ist. Auf die Ausweisung als Anwohnerparkzone wird entsprechend verzichtet.

9. Um die Höhe der Reduzierung des Lärmeintrags für die Wohnnutzung als Argument anführen zu können, hätte diese ermittelt werden müssen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme ist bereits gefolgt worden.

Die Lärmbelastung an der im Süden des Plangebiets befindlichen Wohnbebauung wurde gutachterlich untersucht. Der Vergleich der Bestandssituation mit dem Planfall einschließlich Sanierungsmaßnahmen hat gezeigt, dass sich die geplante Gebäudehöhe positiv auf die Lärmwerte an der Wohnbebauung im Süden auswirkt, da sie die Immissionen der Bahnanlage abschirmt. Unter anderem aus diesem Grund wird im Bebauungsplan eine Mindesthöhe festgesetzt.

10. Wie die o.g. Ausführungen sowie die noch folgenden zum Verkehrsgutachten zeigen, wurden wichtige Aspekte in der Begründung des Bebauungsplans bisher nicht berücksichtigt bzw. beruhen auf fehlerhaften Grundlagen. Die Aussage im 2. Absatz auf Seite 56, dass die Ä. Spannungen, ... durch die Festsetzungen ... auf ein vertretbares Maß begrenzt ... würden, muss unter Berücksichtigung der o.g. Aspekte bzw. nach Aktualisierung der Gutachten geprüft werden.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans ist es unabdingbar, dass der Bebauungsplan bei der Ausweisung konkurrierender Nutzungen im Rahmen der Konfliktbewältigung alle auftretenden Spannungen auf ein Minimum reduziert. Durch die Planung kommt es sowohl durch die festgesetzte Nutzung als Kerngebiet als auch durch das Maß der Nutzung zu Auswirkun-

gen auf das Plangebiet sowie die Umgebung. Das Nebeneinander von verschiedenen Nutzungen ist bereits gegenwärtig in der Umgebung vorhanden. Wichtig ist dabei, dass die Spannungen zwischen den Nutzungen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die angrenzende Wohnnutzung wurden im Rahmen der Umweltprüfung innerhalb des Bebauungsplanverfahrens hinreichend untersucht und in der Begründung dargelegt. Im Rahmen des Verfahrens wurden folgende Gutachten erstellt:

- Verkehrsgutachten
- Schalltechnische Untersuchung
- Lufthygienisches Gutachten
- Besonnungsstudie
- Landschaftsplanerischer Fachbeitrag

Sowohl im Bebauungsplan als auch *if* wenn im Bebauungsplan rechtlich nicht möglich - im städtebaulichen Vertrag werden gutachterlich geprüfte Auflagen und Maßnahmen formuliert, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet sowie der angrenzenden Wohnnutzung in Abwägung mit den Auswirkungen der städtebaulichen Planungsziele sicherstellen. Dazu gehören unter anderem Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung und Netzverträglichkeit, wie die Anpassung einer Lichtsignalanlage/Anpassungen im Straßenraum/Fahrbahnsanierungen oder die Schaffung eines ausreichenden Stellplatzangebots. Zur Vermeidung von Rückstau in den umliegenden Straßen werden die beiden Zufahrten zum Geschäftshaus auf zwei Straßen verteilt *if* die Einfahrt zum Parkhaus befindet sich am Elcknerplatz, die Einfahrt zum Lieferhof in der Borgmannstraße. Weiterhin sind umfangreiche lärm mindernde Maßnahmen geplant, um Konflikte mit der umgebenden Wohnnutzung zu vermeiden. So ist vorgesehen, die Borgmannstraße und teilweise die Straße Elcknerplatz zu asphaltieren. Weiterhin ist für den Lieferhof des geplanten Geschäftshauses der Einbau eines lärm mindernden Rolltors sowie ein Verbot der Nachtanlieferung geplant, um Lärmimmissionen durch den Einzelhandelsstandort zu vermeiden. Ferner müssen die Wände des Neubaus nach den Vorgaben des Schallgutachtens schallabsorbierend ausgestaltet werden. Das Geschäftshaus muss aus lärmtechnischen Gründen eine gewisse Mindesthöhe einhalten. Durch eine textliche Festsetzung wird weiterhin die Lage von Aufenthaltsräumen in Wohngebäuden geregelt. Mit Hilfe dieser vertraglich geregelten Maßnahmen ist es möglich, die Werte der TA Lärm einzuhalten. Ferner sind Begrünungsmaßnahmen wie Dachbegrünung und Fassadenbegrünung in Teilbereichen vorgesehen. Durch die Einhaltung der Abstandsflächen und der Begrenzung der Gebäudehöhe kann eine ausreichende Besonnung und Belichtung sichergestellt werden.

Die durch die Planung verursachten Konflikte wurden nicht nur im Plangebiet selbst, sondern auch im Umfeld untersucht und bewältigt. Dabei wurde nicht nur untersucht, inwieweit dies im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens möglich ist, sondern auch im Rahmen anderer Verfahren. So wird sich die Verkehrs- und Lärmsituation nach Fertigstellung der OWT erheblich verbessern.

Durch das Linksabbiegeverbot in der Bahnhofstraße/Elcknerplatz von Norden kommend ist die Anbindung des Geschäftshauses von Süden her über die Seelenbinder-/Borgmannstraße gegeben. Davon ist hauptsächlich die bereits gegenwärtig schon zur Umfahrung der Bahnhofstraße in Richtung Norden genutzte Borgmannstraße betroffen, die eine Zunahme von etwa 2.800 Fahrten Neuverkehr pro Tag aufnehmen muss. Dieser relative Verkehrszuwachs stellt jedoch noch keine Verdoppelung der Verkehrsstärke dar, die erst zu einer hörbaren Erhöhung des Schalldruckpegels um 3 dB(A) führen würde. Durch festgesetzte Maßnahmen im Bebauungsplan sowie im Städtebaulichen Vertrag können die Auswirkungen dieser Zunahme größtmöglich minimiert werden.

Das Konzept zur Anlieferung sowie der Ein- und Ausfahrt zu den Parkgeschossen wurde so optimiert, dass die negativen Auswirkungen auf das gegenwärtige Verkehrsaufkommen bzw. die Parkplatzsituation so gering wie möglich ausfallen. Die Pkw-Ein- und Ausfahrt wird am Elcknerplatz, der Lieferhof in der Borgmannstraße vorgesehen, um die Konzentration von Ein- und Ausfahrten in einer Straße zu vermeiden. Somit kann ein Rückstau in der Borg-

mannstraße und am Elcknerplatz vermieden werden. Die Belieferung in einem eingehausten Lieferhof ist zeitlich begrenzt (keine Nachtlieferung); darüber hinaus sind keine Lieferfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen vorgesehen. Die Liefer- und Entsorgungsvorgänge werden also gänzlich aus dem öffentlichen Straßenraum herausgenommen.

Weiterhin wird die Lichtsignalanlage Seelenbinderstraße/Borgmannstraße einschließlich der Knotenpunktaufweitung/Rechtsabbiegespur an die veränderten Belastungsverhältnisse angepasst, um die Auswirkungen der Verkehrszunahme zu minimieren. Die durch die Planungen hervorgerufene Mehrbelastung an der Lichtsignalanlage Bahnhofstraße/Elcknerplatz kann aufgrund der mit dem Bau der OWT eintretenden Verbesserung vorübergehend hingenommen werden. An allen anderen Lichtsignalanlagen liegt die Verkehrszunahme unterhalb einer für Programmanpassungen maßgeblichen Schwelle.

Aufgrund der Schaffung von maximal 500 Stellplätzen wird der Parkraumsuchverkehr in den umgebenden Straßen abnehmen. Außerdem können die negativen Auswirkungen des derzeitigen Parkplatzes (Lärm- und Schadstoffimmissionen) eingedämmt werden.

Insgesamt wird sich die Verkehrs- und die damit verbundene Lärmbelastung durch den Bau der Ost-West-Trasse verringern. Die vorübergehenden negativen Auswirkungen der Planung auf die Verkehrssituation nach Fertigstellung des Geschäftshauses und vor dem Bau der Ost-West-Trasse werden nach Durchführung der o.g. Maßnahmen gutachterlich als verträglich eingestuft.

Zum Bebauungsplan wurde das Verkehrsgutachten Dittrich vom 30.10.2009 und das damit verbundene Schallgutachten Kötter vom 05.11.2009 erstellt.

Das Verkehrsgutachten und das Schallgutachten prüfen die Auswirkungen des Bebauungsplans unter Berücksichtigung der Realisierung des Bauvorhabens auch ohne die Baumaßnahme OWT umfassend und nach dem Stand der Technik.

Das Verkehrsgutachten bestätigt die Funktionalität des Verkehrs auf den öffentlichen Straßen im Untersuchungsgebiet und die Erschließung des Vorhabens auch ohne die Berücksichtigung des Baus der OWT unter der Voraussetzung der im Verkehrsgutachten genannten Maßnahmen an den bestehenden Verkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet. Das gleiche gilt für das darauf aufbauende Schallgutachten mit dessen Maßnahmenvorschlägen.

Da im Bereich der Bahnhofstraße ein Haltestellenkap für den ÖPNV errichtet werden soll, ist die Erschließung des Vorhabens über die Anlieferung Borgmannstraße und die Parkhauszufahrt Elcknerplatz notwendig. Daraus ergibt sich im Bereich der Borgmannstraße und des Elcknerplatzes eine entsprechende Erhöhung der Verkehrszahlen und eine damit verbundene Erhöhung des Verkehrslärms. Die Bebauungsplanung und das Vorhaben werden dagegen in der Bahnhofstraße und in der Parrsiusstraße nur sehr geringen Erhöhungen der Verkehrszahlen und der damit verbundenen Lärmwerte zur Folge haben.

Die Sicherung der notwendigen Änderungen an den Verkehrsanlagen und der Maßnahmen zur Minderungen der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens durch das Vorhaben selbst und den verursachten Verkehr erfolgt durch einen städtebaulichen Vertrag mit dem Investor des Vorhabens im Kerngebiet.

Die Gutachten, die Festsetzungen des Bebauungsplans und die Regelungen des städtebaulichen Vertrags ergeben, dass das die Bebauungsplanung und das Vorhaben sowohl verkehrs- als auch schalltechnisch allein aus der Schaffung des Baurechts durch den Bebauungsplan städtebaulich geordnet möglich ist. Ungeachtet dessen zeigen die Gutachtensvarianten mit der OWT und mit der Schalldämmung der Schiene (Umbau des Bahnhofs der DB AG) dass sich perspektivisch durch diese beiden Planverfahren verkehrstechnische und

schalltechnische Entlastungen des Bebauungsplangebietes und dessen Umgebung ergeben werden.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan ist der öffentliche Belang der Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums, des Ausbaus und der Änderung der öffentlichen Erschließung gegen die privaten Belange der Anwohner im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung und der Verkehrslärmbelastung vor allem in der Borgmannstraße und Elcknerplatz abzuwägen. Dem Planungsziel der Schaffung des Kerngebietes am Elcknerplatz und des damit verbundenen Baus und der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens wird dabei städtebaulich der Vorrang gegeben.

Die Planungsziele des Bebauungsplans sind auch ohne die Berücksichtigung anderer laufender Planungen städtebaulich gerecht abwägbar. Die erarbeiteten Planungsinhalte und Gutachten sind in sich schlüssig und bestätigen dies.

11. Die Möglichkeit der Betreibung von Vergnügungsstätten in den Obergeschossen des zukünftigen Einkaufszentrums hätte in die Gutachten einbezogen werden müssen. Aufgrund solch einer Nutzung (z.B. Kino, Sportangebote, Beherbergungsgewerbe) ergibt sich auch in der Zeit nach 20 Uhr und erst recht am Wochenende ein zusätzlicher Autoverkehr, sowie zusätzliche Lärmbelastungen durch die Gewerbe (siehe Problematik um das FHC Fitnessstudio in der Lindenstraße). Ohne die gutachterliche Prüfung solch einer Nutzung ist eine Entscheidung auf Zulassung dieser Gewerbe ermessensfehlerhaft.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind bereits berücksichtigt worden. Die durch die vorhandene Planung verursachten negativen Auswirkungen bilden das Worst-Case-Szenario im Rahmen einer Kerngebiets-Festsetzung, da andere Nutzungen in Bezug auf Verkehrserfordernisse weniger intensiv als Einzelhandelsflächen sind. Die gutachterlichen Einschätzungen bilden also ein Worst-Case-Szenario im Hinblick auf denkbare Kerngebiets-Nutzungen ab. Da Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig sind wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens eine Einzelfallprüfung durchgeführt, in der auch die Verträglichkeit im Hinblick auf Lärmimmissionen ggf. nachgewiesen werden muss.

12. Der Einwand der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im Rahmen der Behördenbeteiligung, wegen der günstigen ÖPNV-Erschließung nur ein eingeschränktes Stellplatzangebot vorzusehen, wird unterstützt. Sofern ein hohes Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, ist natürlich auch das Parkhaus entsprechend zu dimensionieren, um einen noch größeren Parkdruck im anliegenden Wohngebiet zu verhindern.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt. Die Stellungnahme stammt aus der Behördenbeteiligung im Jahr 1994. Die Anzahl der Stellplätze setzt sich zusammen aus einem mit etwa 300 Plätzen bezifferbaren Bedarf der in dem Neubau entstehenden Einrichtungen, etwa 100 Plätzen als Ersatz für den Parkplatz, etwa 30 Mieterstellplätze sowie etwa 75 Stellplätze für Tagespendler. Durch das umfangreiche Stellplatzangebot kann ein unverträglicher Parkdruck auf die öffentlichen Straßenverkehrsflächen des Quartiers sowie eine unverträgliche Zunahme des Parksuchverkehrs vermieden werden.

13. Der Bürger kritisiert die Lage der Einfahrt in der Borgmannstraße.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Die Pkw-Ein- und Ausfahrt wird am Elcknerplatz, der Lieferhof in der Borgmannstraße vorgesehen, um die Konzentration von Ein- und Ausfahrten in einer Straße zu vermeiden. Somit kann ein Rückstau in der Borgmannstraße und am Elcknerplatz vermieden werden. Die Belieferung in einem eingehausten Lieferhof ist zeitlich begrenzt (keine Nachtlieferung); darüber hinaus sind keine Lieferfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen vorgesehen. Die Liefer- und Entsorgungsvorgänge werden also gänzlich aus dem öffentlichen Straßenraum herausgenommen.

14. Wesentliche Grundlage für die Schätzung der Belastungen für einzelne Schutzgüter und damit indirekt auch für die Festlegung von Schutzmaßnahmen und die erforderliche Abwägung von Festsetzungen bildet die Prognose über die Verkehrsabwicklung. Das vorliegende Verkehrsgutachten der Dittrich Verkehrsplanung vom 30.10.2009 ist jedoch wegen wesentlicher Mängel für solch eine Prognose nicht geeignet. Das Verkehrsgutachten berechnet für den Abschnitt nördlich der Thürnagelstraße eine Verkehrszunahme um 97%. Es bleibt damit knapp unter einer Verdoppelung der Verkehrsstärke, die wiederum zu einer hörbaren Erhöhung des Schalldruckpegels um 3 dB(A) führen würde. Für diesen Fall wären zusätzliche Schutzmaßnahmen für die Anwohner erforderlich. Gerade wegen der äußerst knappen Verfehlung einer Verdopplung der Verkehrszunahme sind an die Berechnungen erhöhte Anforderungen zu stellen. Insbesondere seien Schätzungen an den vielen „Stellschrauben“ der Berechnung zu begründen.

Die Berechnungen stützen sich auf eine Kurzzeitzählung des Verkehrs am 27.01.2009- unter mathematisch-statistischen Gesichtspunkten sei dies sehr fragwürdig. Es sei unklar, warum bei einem solch wichtigen Vorhaben eine Zählung an mehreren Tagen (wohl) unterblieb.

Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens (Tabelle 3 auf Seite 10 und speziell Tabelle A2 auf Seite 35 des Gutachtens) seien Annahmen getroffen worden, die nicht näher begründet würden.

Bei der Berechnung des Verkehrsaufkommens werde von etwa 100 Stellplätzen für Pendler ausgegangen. Die Tabelle 1 auf Seite 9 des Gutachtens gehe jedoch von maximal 75 Pendlern aus.

Die Verkehrsstärken auf den anschließenden Hauptnetzstraßen werden in „eigener Schätzung“ jedoch ohne Erläuterung „abgeleitet“.

In der Anlage 2 des Verkehrsgutachtens wird zwar die „Hochrechnung einer Kurzzeitzählung“ für den südlichen Teil der Borgmannstraße aufgeführt, für den „kritischen“ nördlichen Bereich jedoch nicht.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.

Das Verkehrsgutachten beruht auf Zahlen der Verkehrsstärkenkarte SVZ 2005 und richtet sich nach gesetzlichen Grundlagen und Richtlinien wie den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05) und dem „Leitfaden zur Beurteilung verkehrsintensiver Vorhaben“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin von 2007. Es wurde nach dem Stand der Technik erarbeitet, dabei sind Hochrechnungen und Knotenstromzählungen nicht ungewöhnlich, wenn amtliche Verkehrszahlen für einzelne Straßen noch nicht vorliegen.

Im Bereich der Borgmannstraße Nord und Mitte wurden seitens des Gutachters Kurzzeitzählungen nach den Maßgaben des Handbuches für die Bemessung von Straßen, Ausgabe 2001, Fassung 2005 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) durchgeführt, die dann für den Bereich Borgmannstraße Süd hochgerechnet wurden.

Die Schallprüfung nach TA Lärm ergibt eindeutig die Unterschreitung aller Richtwerte, die einzuhalten sind und damit die Verträglichkeit und Zulässigkeit des Vorhabens nach Schallschutzkriterien im Allgemeinen und damit auch gegenüber der Wohnbebauung der Borgmannstraße / Thürnagelstraße.

Die Schallzunahme in dem Bereich verursacht durch zusätzlichen Verkehrslärm beträgt, dank der vorgesehenen Minderungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen im Straßenraum maximal 2,2 dB(A) tags bzw. 1,7 dB(A) nachts, im Regelfall werden durch die Sanierungsmaßnahmen trotz der Verkehrszunahme Minderungen erreicht.

Die Erhöhung des Schalldruckpegels um 3 dB(A) führt nicht unmittelbar zu einer Gesundheitsgefährdung, sondern zunächst dazu, dass eine Verkehrszunahme hörbar ist.

Die hohen Bestandsschallwerte bis hin zum gesundheitsgefährdenden Bereich werden im Bereich nördliche Borgmannstraße/Elcknerplatz vor allem durch den bestehenden Schienenverkehrslärm ausgelöst. Diese Werte werden sich daher erst dann maßgeblich vermindern können, wenn der Lärmverursacher, die Schienenanlage, durch den planerisch bereits durch das EBA eingeleiteten Umbau des S-Bahnhofs Köpenick mit den entsprechenden Schallschutzmaßnahmen am Gleis abgedämmt wird. Darauf hat die Bebauungsplanung keinen Einfluss.

Eine Prognose über die tatsächlich benötigte Anzahl der für Tagespendler vorgesehenen Stellplätze konnte vor Umbau des Bahnhofs zum Regionalbahnhof Köpenick nicht gegeben werden. Daher wurde die Anzahl von 75 geschätzt; die Annahme / Schätzung erfolgte unter Beachtung der Bestandsermittlung des der Zeit vorhandenen Parkplatzes / Zählung Januar 2009. Bei den unterschiedlichen Zahlen 75 und etwa 100 Pendler-Stellplätze handelt es sich um eine redaktionelle Flüchtigkeit, die jedoch keinen Einfluss auf die weitere Berechnung hatte.

15. Die Aussage unter 2.3.2. Besucherverkehr, dass von Süden kommende Besucher auf der Bahnhofstraße bis zum Elcknerplatz fahren und dort rechts abbiegen würden, steht im Widerspruch zu der Aussage unter 4.2. Absatz 3, dass die Borgmannstraße gegenwärtig schon zur Umfahrung der Bahnhofstraße in Richtung Norden genutzt wird.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Die Borgmannstraße wird derzeit zur Umfahrung der Bahnhofstraße genutzt. Nach Umsetzung der Planung werden Besucher das jetzt noch nicht vorhandene Parkhaus anfahren und dabei rechts in die Bahnhofstraße abbiegen.

16. Dem befürchteten Anziehen von Verkehr durch eine Asphaltierung der Parrisiusstraße könnte durch die Ausweisung der Parrisiusstraße als Einbahnstraße Richtung Bahnhofstraße entgegengewirkt werden. Dies hätte zudem zur Folge, dass der von Norden kommende Zielverkehr auch wirklich den Weg über die Seelenbinderstraße nehmen muss. Da der Quellverkehr nach Norden über den Elcknerplatz und nach Süden über die Seelenbinderstraße abfließen wird, wäre eine zusätzliche Entlastung der Parrisiusstraße gegeben.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Aus verkehrlicher Sicht wurde eine Ärtüchtigung/Asphaltierung der Parrisiusstraße geprüft, dies wurde jedoch verworfen, da zu befürchten wäre, dass dann zusätzlicher Verkehr herangezogen wird.

Mit Fertigstellung des Bauvorhabens ist mit organisatorischen Maßnahmen/Beschilderung zu sichern, dass hier lediglich der Anliegerverkehr abgewickelt wird.

Die Einrichtung einer Einbahnstraße würde weiteren Umfahungsverkehr in der Borgmannstraße erzeugen. Außerdem zeigt die Erfahrung, dass Gegenverkehr zur Verlangsamung beiträgt, wohingegen auf Einbahnstraßen schneller gefahren wird.

17. Unter 5.2. *Freiraumversorgung* wird ausgeführt: *Ein entsprechendes Planungsverfahren eines Gestaltungsentwurfs soll 2009 begonnen werden.* Die Begründung zum Bebauungsplan datiert vom Januar 2010. Zu diesem Zeitpunkt ist bereits bekannt gewesen, ob ein Planungsverfahren begonnen wurde oder nicht.
Die Nummerierung der Festsetzungen im Kapitel 6.1. ist nicht fortlaufend.
Die Nummerierung unter *ÄV. Verfahren* ist nicht fortlaufend. Zudem fehle unter 5. Die Auflistung der abgegebenen Anregungen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

Mit der Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes wurde 2009 begonnen. Derzeit werden die verschiedenen Varianten diskutiert. Der aktuelle Verfahrensstand wird in die Begründung übernommen.

Die genannten redaktionellen Fehler werden berichtigt.

Bürger 5

Stellungnahme vom 05.03.2010

1. Es wird bezweifelt, dass der Bebauungsplanentwurf die Nutzungen im südlichen Plangebietsteil sichert, die potenziellen Entwicklungsmöglichkeiten des übrigen Gebiets definiert und zwischen diesen Nutzungsinteressen einen schonenden Ausgleich schafft. Es entsteht der Eindruck, dass es erst durch die Aufstellung des Plans in dem Plangebiet zu einer Gemengelage divergierender Nutzungen kommen wird. Dies kann nur dann hingenommen werden, wenn die hierbei entstehenden Nutzungskonflikte nicht einseitig und unangemessen zugunsten der nunmehr neu ermöglichten Kerngebietsnutzung im nördlichen Planbereich aufgelöst werden. Das Gebiet ist derzeit ganz überwiegend oder gar ausschließlich durch Wohnnutzung geprägt. Der Bebauungsplan sichert schon aus diesem Grund mit seinen Festsetzungen nicht die derzeit bestehenden Nutzungen planungsrechtlich ab, sondern ändert insoweit den tatsächlichen Gebietscharakter. Schon aus diesem Grund bedürfen die bestehenden Nutzungen im Süden des Plangebiets eines besonderen Schutzes durch die bauplanerischen Festsetzungen, den der Planentwurf nicht hinreichend vorsieht.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.

Die Ausweisung als Kerngebiet im Norden des Plangebiets deckt sich mit den Aussagen des Flächennutzungsplans (FNP), der gemischte Baufläche M1 bzw. M2 für die Flächen im Norden und Wohnbaufläche für den südlichen Teil des Plangebiets darstellt. Für die Entwicklung des Hauptzentrums an der Bahnhofstraße wird dabei von einer Konzentration bzw. einem Zuwachs des Einzelhandels ausgegangen. Die im Bebauungsplan ausgewiesenen Baugebiete sind somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, der als Planungsgrundlage die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung dieses Bereichs aufzeigt. Der Stadtentwicklungsplan Zentren 2020 als weitere übergeordnete Planung stellt die Bahnhofstraße ebenfalls als Hauptzentrum sowie zentrentragenden Stadtraum mit höchster Urbanität dar. Als Ziel wird dabei die Ansiedlung von Einzelhandel in bestehenden Zentren festgelegt. Konkretisiert wird dieses Ziel im Rahmen des Zentren- und Einzelhandelskonzeptes des Bezirks Treptow-Köpenick, das als fachlicher Teilplan der Bereichsentwicklungsplanung die Stärkung der Bahnhofstraße als bezirkliches Hauptzentrum bekräftigt.

Das Stadtbild an dieser Stelle wird nicht nur durch die Wohnbebauung in der Borgmannstraße und der Parrisiusstraße, sondern ebenso durch die gewerbliche Nutzung einschließlich des Einkaufszentrums Forum Köpenick in der Bahnhofstraße sowie die Lage am Bahnhof Köpenick bestimmt. Die vorhandenen Wohngebäude am Elcknerplatz sind durch Leerstand geprägt. Des Weiteren haben sich eine Fülle provisorischer bzw. temporärer Nutzungen angesiedelt, die zu einem städtebaulichen Missstand geführt haben und der Lagegunst in keiner Weise gerecht werden. Das Nebeneinander von verschiedenen Nutzungen, eine so genannte Gemengelage ist bereits gegenwärtig vorhanden.

Planerisches Ziel ist es, am Bahnhof Köpenick die Schaffung eines Einzelhandelsschwerpunktes zu ermöglichen. Weiterhin soll die bestehende Wohnnutzung im Süden des Plangebiets vor Verdrängung geschützt werden. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans erfolgt eine Bestandssicherung der ortstypischen Blockrandbebauung mit geringfügigen Erweiterungsmöglichkeiten.

Die Ausweisung eines Kerngebiets am Elcknerplatz wird der zentralen Lage im Bezirk Köpenick gerecht und entspricht dem städtebaulichen Ziel, an dieser Stelle ein Einzelhandelsangebot zur Stärkung des Hauptzentrums des Bezirks Treptow-Köpenick zu schaffen, diesen Standort zu beleben und städtebaulich aufzuwerten. Diese Zielsetzung besteht nicht erst seit Einleitung dieses Planverfahrens. Bereits vor Aufstellung des Bebauungsplans war die Ansiedlung eines Einzelhandelsschwerpunktes an dieser Stelle beabsichtigt; weitere Einzelhandelsvorhaben insbesondere auf der dem Bahnhof Köpenick gegenüber liegenden Seite wurden aus diesem Grund nicht zugelassen. Die städtebauliche Zielsetzung des Bezirksamtes deckt sich mit den Entwicklungsabsichten des Grundstückseigentümers, der im Kerngebiet ein Geschäftshaus errichten will. Sollte das aktuelle städtebauliche Konzept nicht umgesetzt werden, sind im Rahmen der Festsetzungen des Bebauungsplans auch andere Vorhaben realisierbar.

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans ist es unabdingbar, dass der Bebauungsplan im Rahmen der Konfliktbewältigung alle auftretenden Spannungen auf ein Minimum reduziert. Durch die Planung kommt es sowohl durch die festgesetzte Nutzung als Kerngebiet als auch durch das Maß der Nutzung zu Auswirkungen auf das Plangebiet sowie die Umgebung. Das Nebeneinander von verschiedenen Nutzungen, eine so genannte Gemengelage wird auch zukünftig bestehen. Wichtig ist dabei, dass die Spannungen zwischen den Nutzungen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die angrenzende Wohnnutzung wurden im Rahmen der Umweltprüfung innerhalb des Bebauungsplanverfahrens hinreichend untersucht und in der Begründung dargelegt. Im Rahmen des Verfahrens wurden folgende Gutachten erstellt:

- Verkehrsgutachten
- Schalltechnische Untersuchung
- Lufthygienisches Gutachten
- Besonnungsstudie
- Landschaftsplanerischer Fachbeitrag

Sowohl im Bebauungsplan als auch $\ddot{V}$ wenn im Bebauungsplan rechtlich nicht möglich - im städtebaulichen Vertrag werden gutachterlich geprüfte Auflagen und Maßnahmen formuliert, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet sowie der angrenzenden Wohnnutzung sicherstellen. Dazu gehören unter anderem Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung und Netzverträglichkeit, wie die Anpassung einer Lichtsignalanlage oder die Schaffung eines ausreichenden Stellplatzangebots. Zur Vermeidung von Rückstau in den umliegenden Straßen werden die beiden Zufahrten zum Geschäftshaus auf zwei Straßen verteilt $\ddot{V}$ die Einfahrt zum Parkhaus befindet sich am Elcknerplatz, die Einfahrt zum Lieferhof in der Borgmannstraße. Weiterhin sind umfangreiche lärmmindernde Maßnahmen geplant, um Konflikte mit der umgebenden Wohnnutzung zu vermeiden. Für die Borgmannstraße ist ein grundhafter Ausbau von der Seelenbinderstraße bis zum Elcknerplatz vorgesehen, der Elcknerplatz wird dabei mit einem lärmmindernden Straßenbelag und einer geminderten Verkehrsgeschwindigkeit versehen. Weiterhin ist für den Lieferhof des geplanten Geschäftshauses der Einbau eines lärmmindernden Rollltors sowie ein Verbot der Nachtan-

lieferung geplant, um Lärmimmissionen durch den Einzelhandelsstandort zu vermeiden. Ferner müssen die Wände des Neubaus nach den Vorgaben des Schallgutachtens schallabsorbierend ausgestaltet werden. Das Geschäftshaus muss aus lärmtechnischen Gründen (Schienenlärm) eine gewisse Mindesthöhe einhalten. Durch eine textliche Festsetzung wird weiterhin die straßenabgewandte Lage von Aufenthaltsräumen in Wohngebäuden geregelt. Mit Hilfe dieser Festsetzungen und der vertraglich geregelten Maßnahmen ist es möglich, die Werte der TA Lärm einzuhalten. Ferner sind Begrünungsmaßnahmen wie Dachbegrünung und Fassadenbegrünung in Teilbereichen vorgesehen. Durch die Einhaltung der Abstandsflächen und der Begrenzung der Gebäudehöhe kann eine ausreichende Besonnung und Belichtung sichergestellt werden.

Die durch die Planung verursachten Konflikte wurden nicht nur im Plangebiet selbst, sondern auch im Umfeld untersucht und bewältigt. Dabei wurde nicht nur untersucht, inwieweit dies im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens möglich ist, sondern auch im Rahmen anderer Verfahren. So wird sich die Verkehrs- und Lärmsituation nach Fertigstellung der OWT erheblich verbessern.

2. Eine wesentliche Beeinträchtigung der Belange der Eigentümer im südlichen Plangebiet liegt darin begründet, dass der Bebauungsplan Festsetzungen der Baugrenzen vorsieht. In der Folge dieser Festsetzung könnte das Grundstück künftig nicht mehr abweichend von diesen Baugrenzen bebaut werden. Da sich die festgesetzten Baugrenzen mit dem aktuellen Bebauungszustand decken, könnte auf dem Grundstück künftig grundsätzlich keine weitere oder andere Wohnbebauung geplant und realisiert werden. Mit diesen Festsetzungen der Baugrenzen geht daher ein unmittelbarer Eingriff in die Eigentumsrechte einher, der mit Blick auf die Zielstellung der Bauleitplanung weder städtebaulich noch aus anderen Gründen erforderlich ist.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt.

Der Bebauungsplan setzt die Wohnbebauung bzw. die überbaubare Fläche im Süden des Plangebiets durch eine Baukörperausweisung fest. Diese Festsetzung entspricht der ortstypischen Blockrandbebauung in diesem Gebiet. Die vorhandene Bautiefe liegt zwischen 11 und 12 m; der Bebauungsplan setzt hier eine Tiefe von 13 m fest, die sich aus dem beurteilungsrelevanten Umfeld nach § 34 BauGB ableiten lässt. Insofern erfolgt durch die Aufstellung des Bebauungsplans keine Verschlechterung im Vergleich zum bestehenden Baurecht für den Grundstückseigentümer. Weiterhin ermöglicht diese Gebäudetiefe den Anbau von Balkonen oder Loggien. Durch die Baukörperfestsetzung wird gewährleistet, dass die Innenhoffläche weiterhin unbebaut bleibt und den Bewohnern zur Verfügung steht sowie als unversiegelte Fläche der Entwässerung der Wohngebäude dient. Die Festsetzungen des Bebauungsplans einschließlich Erweiterungsmöglichkeit ermöglichen zudem eine Grundflächenzahl von 0,4; dies entspricht der in § 17 Baunutzungsverordnung festgelegten Obergrenze für die Grundflächenzahl in einem allgemeinen Wohngebiet. Die Festsetzung einer größeren überbaubaren Fläche würde zu einer Überschreitung dieser Obergrenze führen; dies ist nur zulässig, wenn besondere städtebauliche Gründe dies erfordern. Dies ist hier nicht der Fall. Der bestehende Rücksprung an der Ecke Borgmannstraße/Parrisiusstraße wird bei der Festsetzung der Baugrenze aufgenommen, um die städtebaulich markante und gebietstypische Ecksituation dieser Siedlung zu bewahren. Bauliche Änderungen oder der Neubau von Wohnungen sind im Rahmen der Baugrenzen auch zukünftig möglich.

3. Auch die textliche Festsetzung Nr. 5 des Bebauungsplanentwurfs ist nicht akzeptabel. Sofern die räumliche Gestaltung der bereits vorhandenen Wohngebäude dieser Festsetzung nicht entspricht, müsste die aktuelle Wohnbebauung an die textliche Festsetzung angepasst werden. Der Plan ist an dieser Stelle abwägungsfehlerhaft. Überdies schränkt die Festsetzung auch die künftige räumliche Gestaltbarkeit der Wohnungen entlang der Bahnhofstraße, der Borgmannstraße und der Parrisiusstraße

ganz erheblich ein. Eine Raumaufteilung der Wohnungen in Abweichung von den textlichen Festsetzungen wäre fortan bauplanungsrechtlich unzulässig. Hier werden die Eigentümer im südlichen Gebiet, die ohnehin schon die Folgen des Projekts im nördlichen Plangebiet zu tragen hätten, gezwungen, ein zusätzliches Sonderopfer zu erbringen. Es entspräche der Billigkeit, die sich aus dem Projekt im Norden des Gebiets ergebenden Folgen, dem Investor aufzuerlegen. Nach Realisierung des emissionsintensiven Geschäftshauses samt Parkhaus im nördlichen Plangebiet müssten gerade die Wohneinheiten der Parrisiusstraße die Aufenthaltsräume nach Norden zum Kerngebiet und mithin zur neuen Emissionsquelle ausrichten. Die Festsetzung verlangt von den Betroffenen, Räume vorzusehen, in denen sie sich der Störquelle ganz besonders aussetzen. Der Bebauungsplan trägt auch hier der an der Grundstücksgrenze geschaffenen Gemengelage keine Rechnung, sondern verschärft den ohnehin durch die Gebietsfestsetzungen geschaffenen Nutzungskonflikt.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Im Plangebiet werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete und weitgehend auch für Mischgebiete sowohl tags als auch nachts bereits in der Bestandsituation auf der straßenzugewandten Seite i so auch an einem der zwei Immissionsorte im Süden des Plangebiets (WA) - aber auch nach Umsetzung des Bebauungsplans überschritten. Die Blockinnenbereiche sind dagegen sowohl im Bestand als auch in der Planung durch die geschlossene mehrgeschossige Bauweise gegen Eintrag von Verkehrslärm geschützt

Die Prognosewerte des Lärmgutachtens lassen erkennen, dass sich der Verkehrslärm aber trotz der in Folge der Planung zu erwartenden Verkehrszunahme wegen der vorgesehenen Lärminderungsmaßnahmen (Sanierungsmaßnahmen im Zuge des Baus des Geschäftshauses, Bau der Ost-West-Trasse, Bau einer Lärmschutzwand entlang der Bahntrasse) nur geringfügig erhöht oder sogar reduziert. Im Bereich des WA verbessert sich die Lärmsituation dadurch an zwei von drei Immissionsorten. Gewerbliche Nutzungen unterliegen einem immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsvorbehalt. Im Rahmen einer lärmtechnischen Untersuchung ist nachgewiesen worden, dass das im Kerngebiet konkret geplante Geschäftshaus den immissionsschutzrechtlichen Vorgaben der TA Lärm entspricht und dieser Bebauungsplan folglich auch umgesetzt werden kann, sofern die benannten Minderungsmaßnahmen umgesetzt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde in einem städtebaulichen Vertrag geregelt. Hauptimmissionsquelle ist nicht das geplante Geschäftshaus, sondern die Bahnanlage und der bestehende Straßenverkehrslärm. Durch die Festsetzung einer Mindesthöhe kann eine lärmabschirmende Wirkung für die Wohnbebauung gegenüber der Bahnanlage erreicht werden.

Die textliche Festsetzung Nr. 5 greift nur, sofern neu gebaut wird, bzw. genehmigungspflichtige bauliche Änderungen vorgenommen werden. Der Bestand ist davon nicht betroffen.

4. Durch das geplante Vorhaben und die durch den Plan eröffnete Gemengelage ist das Grundstück im Süden des Plangebiets in unzumutbarem Maße den Emissionen des Kerngebiets ausgesetzt. Das Geschäftshaus soll zwar nunmehr unter grundsätzlicher Einhaltung der Abstandsflächen errichtet werden. Dennoch werde es hier durch den Liefer- und Publikumsverkehr sowie die intensive gewerbliche Nutzung zu ganz erheblichen Immissionen zu Lasten der Nutzer der Grundstücke der BWV kommen. Dies gilt sowohl für das Grundstück im südlichen Plangebiet als auch für die östlich des Plangebiets gelegenen Grundstücke. Obwohl der Bebauungsplan an den Gebietsgrenzen eine Gemengelage schafft, sieht er keinerlei textliche Festsetzungen vor, die in diesen Bereichen Kollision der Nutzungsinteressen ausreichend Rechnung trägt. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung dieser Störungen sollten ausweislich der Planbegründung in erster Linie in einem städtebaulichen Vertrag geregelt werden. Textliche Festsetzungen fehlten hierzu weitestgehend; allein die Be-

grünung der Grundstücksgrenzfassade ist in der textlichen Festsetzung Nr. 7 geregelt.

Die Maßnahmen und der Vorbehalt einer externen Regelung im städtebaulichen Vertrag sind aber nicht geeignet, die zu erwartenden Beeinträchtigungen angemessen und wirksam zu vermeiden.

Lärmimmissionen

In der Planbegründung heißt es, in dem Plangebiet und dessen Umgebung befinde sich zwar empfindliche Wohnnutzung, dort würden aber die zulässigen Immissionsrichtwerte nach TA Lärm nicht oder allenfalls innerhalb des Toleranzspielraums überschritten. Dabei räumt der Plangeber in dem Bericht selbst ein, dass der Beurteilungspegel bei den Wohngebäuden Thürnagelstraße 2 und Borgmannstraße 13 (gerundet tags bis zu 55 bzw. 53 db(A)) beträgt. Ob der Plangeber hierbei auf- oder abgerundet hat, lässt sich dem Umweltbericht nicht entnehmen. Mit Blick auf die Formulierungen wird klar, dass es an diesen Wohngebäuden teilweise auch zu Überschreitungen der Richtwerte kommen wird und jedenfalls der Lärm nicht nur vorübergehend db(A)-Werte im Bereich der Richtwerte erreichen wird.

Der Plangeber habe hier die Interessen der Bewohner der Wohngebäude im Plangebiet und in dessen Umgebung nicht hinreichend in seine Abwägung einbezogen. Wenn der Plangeber in einem einzigen Plangebiet mehrere Gebietsarten festsetzt, von der ein Gebiet regelmäßig mit erheblichen Geräuschimmissionen einhergeht, so muss er sich im Rahmen der Planabwägung um einen gerechten und angemessenen Ausgleich der konfligierenden Nutzungsinteressen kümmern. Ein entsprechender Interessenausgleich ist im Bebauungsplan nicht zu erkennen. Der Plan lässt eine dauerhafte Lärmbelastung der Wohngebäude im Grenzbereich der TA Lärm-Werte zu, obwohl die Wohnbebauung bereits seit langem vorhanden und also die derzeit prägende Nutzung sei und obwohl diese existierende Wohnnutzung schon jetzt erheblichen Vorbelastungen ausgesetzt ist.

Der Plan beachtet insbesondere auch nicht hinreichend, dass gerade in dem südlichen Teil des Kerngebiets geplanten Lieferbereich erhebliche Lärmbelastungen durch das Anfahren und Abfahren des Lieferverkehrs auftreten werden. Obwohl dieser Bereich unmittelbar an die südlichen Wohngebäude angrenzt, lasse der Plan nicht erkennen, wie den spezifisch von dem Lieferverkehr ausgehenden Emissionen entgegengewirkt werden soll. In diesem Punkt leidet der Plan an einem vollständigen Abwägungsausfall. Der Bebauungsplan sieht derzeit nur vor, dass die südlichen Außenwandflächen ab dem Erdgeschoss begrünt werden müssen. Dies mag zwar vermeiden, dass die Nutzer der Wohngebäude künftig auf eine Betonmauer schauen müssten. Eine textliche Festsetzung, diese Außenwände zur Vermeidung von Schallimmissionen geschlossen zu errichten, gibt es nicht. Hierzu wird nur in der Planbegründung ausgeführt, dass die Änne liegenden Parkflächen im 1. und 2. Obergeschoss durch geschlossene massive Wände mit einem Schalldämm-Maß $R_{w} > 50$ dB abgeschirmt werden sollen. Zum einen wird aber schon dies nicht durch eine textliche Festsetzung abgesichert, sondern einer Regelung im städtebaulichen Vertrag vorbehalten. Zum anderen aber betrifft die Regelung gar nicht speziell die besonders konflikträchtige Situation im Grenzbereich zwischen Kerngebiet und Wohngebiet. Eine geschlossene Wanderrichtung sei dort also nicht gewährleistet. Schon im Hinblick auf den Umstand, dass es später auch zu einem anderen Vorhaben im Kerngebiet kommen kann, reicht ein solcher Vorbehalt der späteren Regelung im städtebaulichen Vertrag nicht aus. Der Plan sei hier um eine entsprechende textliche Festsetzung speziell für den südlichen Innengrenzbereich zu ergänzen.

Darüber hinaus sei unerfindlich, weshalb der Plan nur auf dem obersten Parkdeck an der Ostseite gegenüber der Borgmannstraße die Errichtung eines 2,6 m hohen, geschlossenen Schallschirms vorsieht und der Plangeber die Regelung dieser Maßnahme abermals der Klärung im städtebaulichen Vertrag vorbehält. Da insbesondere auch das südliche Plangebiet den erheblichen Lärmemissionen des Kerngebiets ausgesetzt sein wird, muss der Plan auch an der südlichen, zum Grundstück der BWV gerichteten Seite des Parkhauses die Errichtung des geschlossenen Schallschirms vorsehen und dies in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplan festhalten.

Insgesamt ist der Plan zudem um textliche Festsetzungen zu ergänzen, die die im Grundstücksgrenzbereich die Einhaltung der in einem Wohngebiet maximal zulässigen Lärmimmissionswerte absichern.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans ist es unabdingbar, dass der Bebauungsplan bei der Ausweisung konkurrierender Nutzungen im Rahmen der Konfliktbewältigung alle auftretenden Spannungen auf ein Minimum reduziert. Durch die Planung kommt es sowohl durch die festgesetzte Nutzung als Kerngebiet als auch durch das Maß der Nutzung zu Auswirkungen auf das Plangebiet sowie die Umgebung. Das Nebeneinander von verschiedenen Nutzungen, eine so genannte Gemengelage ist bereits gegenwärtig in der Umgebung vorhanden. Dabei ist zu beachten, dass sich nach dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verursacher hinsichtlich seiner Emissionen einschränken muss, wohingegen die Wohnnutzungen höhere Emissionen hinnehmen müssen. Ferner ist zu berücksichtigen, dass im Plangebiet und der Umgebung bereits gegenwärtig Lärmbelastungen vorliegen. Wichtig ist, dass die Spannungen zwischen den Nutzungen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die angrenzende Wohnnutzung wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hinreichend untersucht und in der Begründung dargelegt. Im Rahmen des Verfahrens wurde unter anderem eine Schalltechnische Untersuchung durchgeführt.

Sowohl im Bebauungsplan als auch in der Begründung wenn im Bebauungsplan rechtlich nicht möglich - im städtebaulichen Vertrag werden gutachterlich geprüfte Auflagen und Maßnahmen formuliert, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet sicherstellen und dafür sorgen, dass die Richtwerte der TA Lärm eingehalten werden. Dazu gehören unter anderem Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung und Netzverträglichkeit, wie die Anpassung einer Lichtsignalanlage oder die Schaffung eines ausreichenden Stellplatzangebots. Zur Vermeidung von Rückstau in den umliegenden Straßen werden die beiden Zufahrten zum Geschäftshaus auf zwei Straßen verteilt in die Einfahrt zum Parkhaus befindet sich am Elcknerplatz, die Einfahrt zum Lieferhof in der Borgmannstraße. Weiterhin sind umfangreiche lärmindernde Maßnahmen geplant, um Konflikte mit der umgebenden Wohnnutzung zu vermeiden. So ist vorgesehen, die Borgmannstraße zw. Seelenbinderstraße und Elcknerplatz zu asphaltieren und die Straßenverkehrsflächen des Elcknerplatz mit einem lärmminimierenden Belag und einer geringen Verkehrsgeschwindigkeit vorzusehen. Weiterhin sind für den Lieferhof des geplanten Geschäftshauses der Einbau eines lärmminimierenden Rolltors sowie ein Verbot der Nachtanlieferung geplant, um Lärmimmissionen durch den Einzelhandelsstandort zu vermeiden. Das Geschäftshaus muss aus lärmtechnischen Gründen eine gewisse Mindesthöhe einhalten. Durch eine textliche Festsetzung wird weiterhin die Lage von Aufenthaltsräumen in Wohngebäuden geregelt. Bauliche Einzelheiten des Anlieferungskonzepts wie Lage der Ein- und Ausfahrt, Anlieferungszeiten sowie die Ausgestaltung des Rolltors zum Lieferhof oder der Außenwände des Neubaus können im Rahmen des Festsetzungskatalogs des § 9 Baugesetzbuchs nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. Daher werden diese Details im städtebaulichen Vertrag zu diesem Bebauungsplan, wie in der Begründung beschrieben, geregelt. Sie beziehen sich auf das konkret vorgesehene Bebauungskonzept; sollte sich aus welchen Gründen auch immer, das Konzept ändern, sind die entsprechenden immissionsschutzfachlichen Vorgaben erneut zu prüfen und festzulegen. (Der Bebauungsplan als Angebotsplanung soll gerade nicht nur auf ein Projekt fixiert werden, sondern grundsätzlich in Bezug auf die Ansiedlung kerngebietstypischer Nutzungen und deren baulicher Umsetzung flexibel bleiben.)

Ferner müssen die Wände des Neubaus nach den Vorgaben des Schallgutachtens schallsorbierend ausgestaltet werden. Auch dies ist eine Regelung, die nicht Gegenstand eines Bebauungsplans ist und deshalb vertraglich gesichert wird. Die Maßnahme resultiert aus den Berechnungen des Schallgutachtens, das von folgenden Voraussetzungen ausgeht: Alle Gebäudewände nach Süden besitzen ein hinreichendes Schalldämmmaß von 25 dB(A) um die Emissionen von parkenden Fahrzeugen abzuhalten. Das obere Parkdeck wird durch eine, auch im südlichen Gebäudeteil des Geschäftshauses, umlaufende 1,50 Meter hohe Atti-

ka mit einem Schalldämmmaß von 25 dB(A) gegen Schallemission des Parkdecks abgeschirmt. Weitere lärmindernde Maßnahmen sind nicht erforderlich, um die Richtwerte der TA Lärm *II* auch an den entsprechenden Immissionsorten im Süden des Plangebiets *II* einzuhalten. Die Ergebnisse der Schallausbreitungsberechnungen und Beurteilung nach TA Lärm zeigen, dass im Bereich Borgmannstraße 13, Ostseite bis zu 52,5 dB(A) erreicht werden. Der Plangeber hat diesen Wert aus Gründen der Vereinfachung nach den Regeln der mathematischen Rundung in der Begründung zum Bebauungsplan auf 53 dB(A) aufgerundet. Ähnlich verhält es sich mit dem Wert für die Thürnagelstraße 2; hier wurde der Pegel von 55,2 dB(A) auf 55 dB(A) abgerundet.

Die durch die Planung verursachten Konflikte wurden nicht nur im Plangebiet selbst, sondern auch im Umfeld untersucht und bewältigt. Dabei wurde nicht nur untersucht, inwieweit dies im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens möglich ist, sondern auch im Rahmen anderer Verfahren. So wird sich die Verkehrs- und Lärmsituation nach Fertigstellung der Ost-West-Trasse erheblich verbessern.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Bebauungsplan keine Immissionsschutzregelungen bzw. Anforderungen des Immissionsschutzrechts ersetzt. Ziel ist es, den Bebauungsplan so zu normieren, dass die damit planungsrechtlich zugelassenen Vorhaben auch immissionsschutzrechtlich zugelassen werden können. Weitergehende Anforderungen des Immissionsschutzrechts bleiben gemäß § 29 Abs. 2 BauGB ausdrücklich von den im Bebauungsplan getroffenen diesbezüglichen Regelungen unberührt.

Zum Bebauungsplan wurde das Verkehrsgutachten Dittrich vom 30.09.2009 und das damit verbundene Schallgutachten Kötter vom 05.11.2009 erstellt.

Das Verkehrsgutachten und das Schallgutachten prüfen die Auswirkungen des Bebauungsplans unter Berücksichtigung der Realisierung des Bauvorhabens auch ohne die Baumaßnahme OWT umfassend und nach dem Stand der Technik.

Das Verkehrsgutachten bestätigt die Funktionalität des Verkehrs auf den öffentlichen Straßen im Untersuchungsgebiet und die Erschließung des Vorhabens auch ohne die Berücksichtigung des Baus der OWT unter der Voraussetzung der im Verkehrsgutachten genannten Maßnahmen an den bestehenden Verkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet. Das gleiche gilt für das darauf aufbauende Schallgutachten mit dessen Maßnahmenvorschlägen.

Da im Bereich der Bahnhofstraße ein Haltestellenkap für den ÖPNV errichtet werden soll, ist die Erschließung des Vorhabens nur über die Anlieferung Borgmannstraße und die Parkhauszufahrt Elcknerplatz gegeben. Daraus ergibt sich im Bereich der Borgmannstraße und des Elcknerplatzes eine entsprechende Erhöhung der Verkehrszahlen und eine damit verbundene Erhöhung des Verkehrslärms. Die Bebauungsplanung und das Vorhaben werden dagegen in der Bahnhofstraße und in der Parrisiusstraße nur sehr geringen Erhöhungen der Verkehrszahlen und der damit verbundenen Lärmwerte zur Folge haben.

Die Bewältigung der notwendigen Änderungen an den Verkehrsanlagen und der Maßnahmen zur Minderungen der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens durch das Vorhaben selbst und den verursachten Verkehr erfolgt durch einen städtebaulichen Vertrag mit dem Investor des Vorhabens im Kerngebiet.

Die Gutachten, die Festsetzungen des Bebauungsplans und die Regelungen des städtebaulichen Vertrags ergeben, dass das die Bebauungsplanung und das Vorhaben sowohl verkehrs- als auch schalltechnisch allein aus der Schaffung des Baurechts durch den Bebauungsplan städtebaulich geordnet möglich ist. Ungeachtet dessen zeigen die Gutachtensvarianten mit der OWT und mit der Schalldämmung der Schiene (Umbau des Bahnhofs der DB AG) dass sich perspektivisch durch diese beiden Planverfahren verkehrstechnische und schalltechnische Entlastungen des Bebauungsplangebietes und dessen Umgebung ergeben werden.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan ist der öffentliche Belang der Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums, des Ausbaus und der Änderung der öffentlichen Erschließung gegen die privaten Belange der Anwohner im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung und der Verkehrslärmbelastung vor allem in der Borgmannstraße und Elcknerplatz abzuwägen. Dem Planungsziel der Schaffung des Kerngebietes am Elcknerplatz und des damit verbundenen Baus und der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens wird dabei städtebaulich der Vorrang gegeben.

Die Planungsziele des Bebauungsplans sind auch ohne die Berücksichtigung anderer laufender Planungen städtebaulich gerecht abwägbar. Die erarbeiteten Planungsinhalte und Gutachten sind in sich schlüssig und bestätigen dies.

- siehe auch Antwort zu Punkt 3

5. Lichtimmissionen

Im Umweltbericht heißt es zur zusätzlichen Lichtbelastung der Umgebung nur, diese beschränke sich auf die Bahnhofstraße und den Elcknerplatz; die Wohnbebauung in der Borgmannstraße sei davon nicht betroffen. Ob und inwieweit die Lichtbelastung auch für die Wohngebäude in der Parrisiusstraße erheblich sein kann, verrät der Plan nicht. Im Gegenteil, durch die gewerbliche Nutzung im Kerngebiet, durch den Besucherverkehr insbesondere auf den Parkdecks und durch den Lieferverkehr werden die Wohngebäude im südlichen Plangebiet ganz erheblichen Lichteinwirkungen ausgesetzt sein. Hier ist auch das Thema Einsehbarkeit der umliegenden Wohngebäude von Bedeutung. Denn zur Verhinderung der Einsehbarkeit der benachbarten Gebäude von dem geplanten Parkdeck soll die oberste Stellplatzebene an den Randbereichen zur Bahnhofstraße, zum Elcknerplatz und zur Borgmannstraße teilweise überdacht werden. Es ist völlig unerfindlich, weshalb dies nicht auch für die südliche Seite des Parkdecks vorgesehen ist, obwohl doch gerade hier der Nutzungskonflikt und eben auch die Gefahr der Einsehbarkeit besonders groß sind. Da keine vollständige Überdachung in südliche Richtung zu den Wohngebäuden in der Parrisiusstraße vorgesehen sind, werden die Wohngebäude wahrscheinlich in erheblichem Maße von dem Parkdeck aus einsehbar sein. Die Privatsphäre der Bewohner der betroffenen Gebäude ist hier nicht hinreichend gewahrt, weil der Plan bisher ausdrücklich nur für die teilüberdachten Randbereiche des obersten Parkdecks (sprich die Seiten Bahnhofstraße, Elcknerplatz und Borgmannstraße) die Errichtung einer Attika vorsieht. Dieser soll nur bis zu der vorgesehenen Teilüberdachung des obersten Parkdecks hochgezogen werden, damit vom Straßenraum aus der Eindruck eines viergeschossigen Gebäudes entsteht. Wieso dieses Ziel nicht auch hinsichtlich der südlichen Seite gelten soll, ist nicht nachvollziehbar. Da hier keine Teilüberdachung erfolgen soll, würde auf dieser Seite auch keine Attika errichtet. Aus dieser Blickrichtung würde sich nicht der Eindruck eines Gebäudes, sondern der einer (begrünten) Hinterwand ergeben, von der man vom obersten Parkdeck aus in die Wohngebäude einsehen könnte. Die Errichtung der Attika ist in einem städtebaulichen Vertrag geregelt. Damit aber erscheint die Maßnahme nicht hinreichend festgelegt und sollte auch in der Planbegründung abgesichert werden.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Die Wohnbebauung in der Parrisiusstraße ist aufgrund der Lage nicht durch Lichtemissionen des Geschäftshauses, die durch Schaufensterbeleuchtung oder ähnliches hervorgerufen werden, belastet, da sich im rückwärtigen Bereich des 1. und 2. OG lediglich Technikräume bzw. Aufenthaltsräume für Mitarbeiter oder Lagerräume befinden. Lichteinwirkungen können höchstens durch die parkenden PKW verursacht werden. Im städtebaulichen Vertrag wird dazu geregelt, dass die Parkflächen im 1. und 2. OG durch geschlossene massive Wände abzuschirmen sind. Weiterhin wird das obere Parkdeck durch eine, auch im südlichen Ge-

bäudeteil, umlaufende 1,50 Meter hohe Attika gegen Lichtemissionen des Parkdecks abgeschirmt. Dadurch wird auch die Einsehbarkeit nach Süden erschwert. Eine unangemessene Störung der Privatheit ist im Hinblick auf den Einblick in die eigenen Wohnräume auch nicht zu befürchten, da die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen durch die geplante Neubebauung eingehalten werden. Vorgaben und Auflagen, die sich auf das konkrete Projekt und deren bauliche Ausgestaltung beziehen, sind nur im städtebaulichen Vertrag regelbar. Zum Einen, weil spezifische bauliche Details und deren Ausgestaltung im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden können. Zum Anderen soll der Bebauungsplan nicht auf dieses eine konkrete Projekt fixiert und eingeschränkt werden, sondern grundsätzlich auch andere Vorhaben mit kerngebietstypischen Nutzungen ermöglichen, da Investoren wechseln können, und eine langfristige Belebung und Aufwertung des Standortes sichergestellt werden soll.

6. Luftverunreinigungen

Es wird befürchtet, dass es zu Luftverunreinigungen kommt, die mit dem Besucher-Autoverkehr (vor allem auf den Parkdecks) und insbesondere dem Lieferverkehr in dem südlichen Kerngebietsbereich einhergehen werden. Auch insoweit übergeht der Plan, dass gerade in dem an die südliche Wohnbebauung angrenzenden Lieferbereich neben den Lärmbelastigungen erhebliche Luftverunreinigungen auftreten werden. Diese werden insbesondere bei ungünstigen Windverhältnissen direkt in die Aufenthaltsräume der Wohngebäude dringen können. Der Plan lässt auch in diesem Punkt nicht erkennen, wie den lieferverkehrsspezifischen Immissionen entgegengewirkt werden soll.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Die Bestandsituation und die Auswirkungen des Vorhabens auf die Luftschadstoffsituation wurden in einem lufthygienischen Gutachten untersucht. Im Bestand wird die Qualität der Luft im Plangebiet maßgeblich durch die PM 10 Emissionen des bestehenden unbefestigten Parkplatzes beeinträchtigt. Die Anlieferung des geplanten Geschäftshauses wird über die Borgmannstraße realisiert. Der Anlieferungsbereich ist mit einem Rollltor zur Borgmannstraße abgeschlossen, der Lieferhof überdacht. Die Entlüftung der Parkdecks 1 und 2 sowie des Anlieferungsbereiches erfolgt maschinell über ein Lüftungssystem mit einem Lüftungskamin. Durch den Bau des Geschäftshauses wird für die Bereiche der Borgmannstraße und Thürnagelstraße eine deutliche Verbesserung der lufthygienischen Situation erzielt, wohingegen sich die lufthygienische Situation in der Bahnhofstraße im Vergleich zum Planfall ohne die Realisierung der OWT leicht verschlechtert, ohne dort zusätzliche Grenzwertbetroffenheiten zu schaffen.

Mit dem Bau des geplanten Einkaufszentrums ist eine Verbesserung gegenüber der Bestandssituation im angesprochenen Bereich zu erwarten.

Bürger 6

Stellungnahme vom 08.03.2010

1. Nur Bebauungspläne, die auf der Grundlage eines sachgerecht erstellten Einzelhandelskonzeptes darauf abzielen, zentrale Versorgungsbereiche zu stärken, bieten eine hinreichende städtebauliche Rechtfertigung für den aufzustellenden Bebauungsplan. Dazu gehört insbesondere eine Aufbereitung und Ermittlung des relevanten Tatsachenmaterials und des konkreten Bestands der Einzelhandelsnutzungen im Hauptzentrum Bahnhofstraße und insbesondere im Forum Köpenick. Hinsichtlich der Bestandsaufnahmen ist eine umfassende Ermittlung der gesamten vorhandenen Einzelhandelsnutzungen im Umfeld vorzunehmen, verbunden damit sind branchenspezifische Ermittlungen, die sich an gängigen Klassifizierungen orientieren. Die Aussagen des Zentren- und Einzelhandelskonzeptes 2009 zur vorhandenen einzelhandelsrelevanten Verkaufsfläche würden nicht mit den eigenen Datenerhebungen und damit dem tatsächlichen Bestand insbesondere auch im Forum Köpenick selbst - über-

einstimmen, der erheblich höher liege. Eine Überprüfung zu den 2003 festgestellten VFL von 29000 m² sei nicht erfolgt. Damit sei die Grundlage des B-Planentwurfes bezüglich der vorhandenen Verkaufsflächen nicht zutreffend.

Durch den erheblich höheren Bestand sei der vorgegebene Zielkorridor des StEP Zentren und die max. zulässige VFL-Vorgabe aus dem bezirklichen Zentrenkonzept bereits ausgeschöpft bzw. würde durch das Vorhaben überschritten werden. Die Planung sei damit nach dem Zentren- und Einzelhandelskonzeptes 2009 städtebaulich unzulässig.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Entsprechend der rechtlichen Verfahrensvorgabe gem. AV iBEP¹¹ bzw. der AV Einzelhandel¹² für bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes 2009 erfolgte vor Beschlussfassung u.a. die Beteiligung und Information der Öffentlichkeit. Hier war Gelegenheit bzw. Zeitpunkt, Bedenken gegen die Bestandserfassung mitzuteilen, was jedoch seitens des Einwenders nicht erfolgte. Die Infragestellung wesentlicher Grundlagen des im Juli 2009 beschlossenen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrenst.

Grundsätzlich ist jedoch festzustellen, dass die Bestandsaufnahme im Zusammenhang mit der Erarbeitung des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes 2009 auf einer aktuellen gutachterlichen Erfassung und Bewertung der Bestandssituation im Einzelhandel aus 2008 für den Bezirk insgesamt basiert - also nicht nur des Umfelds des Hauptzentrums Bahnhofstraße- durch Erhebungen vor Ort sowie Überprüfung des vorhandenen Datenmaterials. Dabei erfolgten entsprechend der Verfahrensgrundlagen¹³ branchenspezifische Ermittlungen, die sich an gängigen Klassifizierungen orientieren (Anlage I, AV Einzelhandel). Zugrundegelegt ist dabei u.a. die Definition der Verkaufsflächen i.S. Anhang III, AV Einzelhandel. Für das Hauptzentrum Bahnhofstraße wurde 2008 insgesamt ein Einzelhandelsbestand von 22.640 m² Verkaufsfläche (VFL) - also rd. 23.000 m² VFL i ermittelt. Im Vergleich zur Bestandsermittlung aus 2003 waren mehr Leerstände vorhanden bzw. eine Umnutzung von Einzelhandelsflächen zugunsten von Dienstleistungs- oder Gastronomieanbietern festzustellen. Im Zusammenhang mit einer aktuellen Betrachtung aus dem Jahr 2009 zu nahversorgungs- und zentrenrelevanten Angeboten (etwa 21.100 m² VFL) und unter Berücksichtigung der nichtzentrenrelevanten Angebote (ca. 1.530 m² VFL) bestätigt sich die 2008 genannte Größenordnung für die Bahnhofstraße insgesamt. Die dargelegten Diskrepanzen zu der durch den Einwender benannten Größenordnung der Laden- und Verkaufsfläche allein für das Forum Köpenick, die detailliert - bereits abzüglich. Food Court i mit 21.563 m² beziffert sind, erklärt sich aus der Interpretation der eigentlich gemeinten Mietfläche als Verkaufsfläche bzw. der ggf. unterschiedlichen Definition von Verkaufsflächen. Die eigentlichen Verkaufsfläche liegt bei etwa 75- 80 % der Mietfläche. Damit ist ein Einzelhandelsbestand für das Forum selbst von etwa 16.200- 17.250 m² anzunehmen und unter Berücksichtigung der Ladengeschäfte entlang der Bahnhofstraße kann davon ausgegangen werden, dass die dem Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 zugrundeliegende Bestandsanalyse auch für das Hauptzentrum Bahnhofstraße den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht. Damit ist der sowohl im StEP Zentren 2020 als auch im bezirklichen Konzept benannte Entwicklungsrahmen, auf den in der Begründung Bezug genommen wird, weiterhin relevant und die angestrebte Planung entwicklungsfähig.

Im Übrigen wird ein Vorhaben nicht automatisch unzulässig, wenn es den vorgegebenen Entwicklungsrahmen überschreitet, sondern es müssen dann im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung Auswirkungen ermittelt und bewertet werden. Gemäß AV Zentren sind in der Regel bei einer Überschreitung von nicht mehr als 10 % des im StEP Zentren 2020 benannten Entwicklungskorridors keine schädlichen Auswirkungen auf die Zentrenstruktur zu erwarten.

¹¹ Ausführungsvorschriften zu § 4 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) i AV-BEP vom 21. November 2006

¹² Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen für das Land Berlin (AV Einzelhandel) vom 29.9.2007

¹³ Ausführungsvorschriften zum Aufbau und Inhalt bezirklicher Zentrenkonzepte (AV Zentren) vom 22.7.2009

In den Zentrumsbereichen und Hauptzentren des StEP Zentren 2020 ist zudem unter o.g. Voraussetzung eine Begrenzung der Flächen/ Betriebsformen nicht vorgesehen.

2. Im Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 sei eine fehlerhafte Bewertung des Forums Köpenicks erfolgt, insbesondere im Hinblick auf strukturelle Defizite. Die Funktionsvielfalt, die von einem Hauptzentrum erwartet wird, werde vom HZ Bahnhofstraße mit dem Forum aufgrund der Angebotsvielfalt und Einzelhandelsausstattung in allen Sortimentsbereichen erreicht und erfülle damit in vollem Umfang die Zentrenfunktion. Die Aussagen zur relativ geringen Angebotsmasse in der Stärken- und Schwächen-Analyse des Zentren- und Einzelhandelskonzeptes 2009 würden auf deutlich zu geringen Annahmen basieren, so dass die zusätzliche Ansiedlung auf Grundlage der tatsächlich vorhanden VFI nicht zulässig sei.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Grundlage bzw. Maßstab der Bewertung der Funktionserfüllung eines Zentrums im bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes 2009 sind die im StEP Zentren 2020 benannten Qualitätskriterien für die einzelnen Zentrentypen. Hauptzentren sollen dabei im Hinblick auf die vorgesehene Flächenausstattung von über 50 000 m² VFL neben einem vollständigen Brachenmix (20% Nahversorgung, 30- 40% Bekleidung, hoher Filialistenanteil und Angebot an Luxusgütern) sowohl öffentliche Einrichtungen als auch Angebote für Kultur, Dienstleistung, Freizeit und Gastronomie in allen Preislagen und für verschiedenste Zielgruppen vorhalten. Damit zielt ein Hauptzentrum auf einen Einzugsbereich ab, der über das unmittelbare Umfeld hinausgeht und i.d.R auf den gesamten Bezirk – hier sogar auf den Südostraum Berlins- abzielt. Bereits im StEP Zentren 2020 wird der Handlungsbedarf für das Hauptzentrum Bahnhofstraße im Ausbau des Freizeit und Gastronomieangebotes und vor allem in der Erweiterung und Aufwertung des Einzelhandelsangebotes außerhalb des Forums Köpenick gesehen. Im Hinblick auf den Zielkorridor von 45-50.000 m² VFL insgesamt wäre das damals ein Zuwachs von etwa 20.000 m² VFL. Die im Zusammenhang mit der Erarbeitung des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes erfolgte aktuelle Erfassung und Bewertung des Bestandes - die sich eben nicht auf Annahmen sondern auf aktuelle gutachterliche Erhebungen stützt- bestätigt vor allem die fehlende Angebotsmasse, da bisher kein ergänzendes Einzelhandelsprojekt im Umfeld des Forums Köpenick umgesetzt wurde. Das Forum bietet zwar eine große Angebotsvielfalt, insgesamt kann es jedoch allein die Qualitätsanforderungen nicht gänzlich bewältigen und insbesondere die notwendige Flächenausstattung des Hauptzentrums nicht umsetzen, um eine entsprechende Sogkraft und Gewichtung im Zentrengefüge auch zu erreichen.

Sowohl aufgrund der landesplanerischen Vorgaben aber auch unter Berücksichtigung des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes ist eine weitere Ansiedlung von Einzelhandel im Hauptzentrum Bahnhofstraße daher entwicklungsfähig. Ein Defizit in der Bewertung des Bestandes liegt nicht vor.

3. Durch die Ansiedlung gleichartiger Nutzungen – insbesondere in den auch im Forum Köpenick vertretenen Hauptnutzungen Textilien sowie Technik und SB-Warenhaus/Lebensmittel – würde damit eine städtebaulich nicht vertretbare und unzulässige Umsatzumverteilung durch Schaffung einer Konkurrenzsituation bzw. eines Verdrängungswettbewerbs für die vorhandenen integrierten Nutzungen eintreten; insbesondere vor dem Hintergrund der Verkaufsflächenentwicklung und der Flächenproduktivität, deren Entwicklung sich in den letzten Jahren voneinander abgekoppelt habe. Der Flächenumsatz sei in den letzten Jahren gesunken. Eine städtebaulich gerechtfertigte Ausweisung zusätzlicher Verkaufsflächen erfordere eher eine Ergänzung des vorhandenen Angebotes und keine Duplizierung, die den unmittelbaren Konkurrenzdruck steigern. Hier fehle bislang jegliche Feststellung und Untersuchung hinsichtlich der Auswirkungen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Das Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 ist nicht Gegenstand der Abwägung innerhalb dieses Bebauungsplanverfahrens. Weder mit dem Zentren- und Einzelhandelskonzept noch mit dem Bebauungsplan ist ein Konkurrenzschutz bzw. ein Eingriff in die Wettbewerbssituation möglich bzw. zulässig. Bei der Ermittlung des Entwicklungsrahmens für die jeweiligen Zentren und damit auch für das Hauptzentrum Bahnhofstraße wurden im Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 die Auswirkungen und Wechselwirkungen auf den bestehenden Einzelhandel bzw. auf die anderen Zentren berücksichtigt und der Bewertung zugrunde gelegt. Mit der Zugrundelegung einer vertraglichen Umsatzumverteilungsquote von 8 % wird aufgrund der Gesamtbetrachtung eines gesamtbezirklichen Konzeptes gewährleistet, dass nicht mehr als unwesentliche Beeinträchtigungen für die weiteren Zentren des Bezirks zu erwarten sind, da der rechnerische Schwellenwert von 10 % Umsatzumverteilung, bei dem gemäß Rechtsprechung i.d.R. erhebliche städtebauliche Auswirkungen zu erwarten sind, entsprechend reduziert wird. Der damit eröffnete Entwicklungsrahmen für das Hauptzentrum bleibt zudem unter den Zielsetzung des StEP Zentren, d.h. eine Entwicklungsfähigkeit aus der Landesplanung ist gegeben.

Der Bebauungsplanentwurf sieht die Entwicklung u.a. eines Kerngebietes für auch großflächigen Einzelhandel vor, so dass die Bewältigung der Auswirkungen nach § 11 Abs. 3 Satz 2 BauNVO entsprechend erfolgte, eine weiterreichende Betrachtung wie beispielsweise Kaufkraftabzüge konkret zu belegen, ist nicht erforderlich. Problem bei der Verkaufsflächenentwicklung und der immer geringeren Flächenproduktivität ist der ablesbare Trend zu immer größeren Flächen, der jedoch der Erwartung in einen adäquaten Flächenumsatz nicht gerecht wird. Dieser Prozess findet mit oder ohne weiteren Flächenzuwachs statt, d.h. auch im Bestand selbst wird es zu Umstrukturierungen kommen, durch Flächenzusammenlegungen u.a.. Eine Konzentration von Angeboten erhöht jedoch aufgrund der Agglomerationswirkung i.d.R. die Anziehungskraft und damit Wettbewerbsfähigkeit eines Standortes.

4. Die im Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 für die Ermittlung der zusätzlichen Verkaufsflächen zugrundegelegte Einwohnerzahl des Bezirkes Treptow-Köpenick (235.000) wird als Bezugsgröße angezweifelt. Hier sei die Einwohnerzahl in dem maßgeblichen Einzugsgebiet für den Bereich Köpenick und die Bahnhofstraße relevant. Mit einer Markt- und Standortanalyse sei in dem bezeichneten Einzugsgebiet mit einer relevanten Zahl der Einwohner von 187.000 auszugehen, so dass nur auf dieser Basis städtebauliche Vorgaben für die Ansiedlung zusätzlichen Einzelhandel ermittelbar seien.

Das Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 geht daher von einem zu hohen einzelhandelsrelevanten Nachfragepotential aus. Auch erfolge keine Differenzierung hinsichtlich einzelner Sortimente, sondern lediglich nach Oberbegriffen (nahversorgungs-, zentren- und nichtzentrenrelevant).

Bei der Bewertung der Verkaufsflächenausstattung könne der Vergleich mit den Durchschnittswerten (Bund, Berlin) nicht maßgeblich sein, hier wird eine konkrete Betrachtung für den Standort gefordert.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Entsprechend der rechtlichen Verfahrensvorgabe gem. AV iBEP¹⁴ bzw. der AV Einzelhandel¹⁵ für bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes 2009 erfolgte vor Beschlussfassung u.a. die Beteiligung und Information der Öffentlichkeit. Hier war Gelegenheit bzw. Zeitpunkt, Bedenken mitzuteilen, was jedoch seitens des Einwenders nicht erfolgte. Die Infra-

¹⁴ Ausführungsvorschriften zu § 4 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) i AV-BEP vom 21. November 2006

¹⁵ Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen für das Land Berlin (AV Einzelhandel) vom 29.9.2007

gestellung wesentlicher Grundlagen des im Juli 2009 beschlossenen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

5. Nach dem Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 solle im Plangebiet i auch unter Bezug auf die Leitlinien - ein SB-Warenhaus angesiedelt werden, was im Hinblick auf den Bestand im Zentrum und im Umfeld den Wettbewerbsdruck erhöhen würde und im Hinblick auf den höchsten Zentralitätswert für nahversorgungsrelevante Sortimente (104%) im Vergleich zu anderen Sortimenten (zentrenrelevant 63%, nichtzentrenrelevant 66%) den städtebaulichen Vorgaben nicht entspricht. Die im B-Plan Entwurf vorgesehene Nutzung widerspreche auch dem benannten nahversorgungsrelevanten Expansionsrahmen von 1.500 m² VFL für den Teilbereich 10.
Das bezirkliche Konzept orientiere sich bei der Nahversorgungsentwicklung auf die Konzentration auf die Zentren und stelle für Vorhaben Bewertungskriterien auf. Dazu gehöre auch, dass keine mehr als unwesentlichen Umsatzumverteilungswirkungen hervorgerufen werden. Diese Vorgabe erfordere eine Festlegung der Sortimente für ein Vorhaben und dann die Untersuchung der Auswirkungen der Sortimente auf den Bestand. Diese Vorgabe erfülle der Bebauungsplanentwurf nicht. Gleiches gelte für die geforderte qualitative Verbesserung und die Vorgabe einer Ampulfunktion. Hierfür seien die vorgesehenen brachenüberschneidenden Angebote nicht geeignet sondern nur Ergänzungsangebote.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzept sieht in seinen Leitlinien (Nr. 6) lediglich vor, dass die Ansiedlung von großflächigen Verbrauchermärkten, SB-Warenhäusern und (zentrenrelevanten) Fachmärkten nur in höherrangigen Zentren (mind. Ortsteilzentren) erfolgen soll. Ein konkreter Projektbezug besteht hierbei nicht. Die benannten Zentralitätswerte wiederum stellen die gesamtbezirkliche Situation dar. Hierbei gibt es erhebliche Ausstattungs- und Qualitätsunterschiede in den einzelnen Zentren und Teilbereichen. Im Rahmen der differenzierten Betrachtung der Nahversorgung nach Teilbereichen bestehen für den Teilbereich 10 (Dammvorstadt/Köpenick Nord) noch Entwicklungsoptionen. Für die Zentren selbst i und damit auch das Hauptzentrum i erfolgt grundsätzlich keine Differenzierung des möglichen Entwicklungsrahmens speziell für die Nahversorgung, hier wird lediglich das Potential für zentrenrelevante Sortimente insgesamt dargestellt. Im Plangebiet sieht das dem B-Planentwurf zugrundeliegende städtebauliche Konzept ein Lebensmittelanbieter von ca. 1.851 m² vor. Diese Größenordnung entspricht nicht der Definition eines SB-Warenhauses (i.d.R. ab 5.000 m² VFL). Zudem ist die konkrete Ausprägung nicht differenziert. Die im bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzept benannten Kriterien bei der Nahversorgung gelten grundsätzlich für Einzelstandorte und Streulagen, eine Wirkanalyse ist bei Standorten im Zentrum selbst bei Einhaltung des Entwicklungsrahmens insgesamt nicht erforderlich. Zielsetzung bei der Entwicklung der Zentren ist eine Konzentration und Stärkung dieser Standorte. Kriterium ist u.a. die Verhältnismäßigkeit der Größe der Verkaufsfläche zur Bedeutung des Zentrums. Bei Hauptzentren ist hier keine Begrenzung vorgesehen. Diese ergibt sich aus dem verfügbaren Entwicklungsrahmen. Im Hinblick auf den mit dem Projekt insgesamt erreichbaren Zuwachs wird jedoch der Anteil der Nahversorgung insgesamt unter 20 % des Gesamtverkaufsflächenangebotes liegen und entspricht damit den Anforderungen eines Hauptzentrums.

6. Im Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 wird ein Rückgang der Verkaufsfläche für das Hauptzentrum Bahnhofstraße von 14% und eine teilweise Nachnutzung durch Dienstleistung und Gastronomie festgestellt. Damit wird deutlich, dass die Nachfrage mit dem Forum Köpenick bereits umfassend abgedeckt sei bzw. eine Nachnutzung durch Einzelhandel mangels Nachfrage nicht erfolge. Das Plangebiet selbst sei daher nicht für Einzelhandel sondern für Dienstleistung und Gastronomie geeignet, was auch der ursprünglichen Planung für das betroffene Gebiet entspricht.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Der Rückgang der Verkaufsfläche für das Hauptzentrum Bahnhofstraße resultiert daraus, dass der Standortbereich an Attraktivität im Wettbewerb mit anderen Standorten/Zentren verloren hat, die mittlerweile im Umfeld bzw. in der Innenstadt entstanden sind. Durch die Erhöhung der Agglomerationswirkung durch den Verkaufs- und Angebotszuwachs wird sich künftig das Zentrum wieder besser positionieren und behaupten können. Eine Ergänzung durch Anbieter im Bereich der Gastronomie und Dienstleistung wird durch die Planung nicht verhindert, ggf. sogar im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Elcknerplatzes befördert. Entgegen der Annahme des Einwenders sah die ursprüngliche Planung für den Standort die Entwicklung eines Karstadt-Warenhauses, d.h. eine überwiegende Einzelhandelsnutzung vor.

7. Eine Beschränkung bzw. Festlegung der zulässigen konkreten Nutzungen oder Sortimente im Kerngebiet fehlt. Damit werde der Zielsetzung des Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 i.S. der Strategieoption „Spezialisierung und Konzentration auf Zentren“ nicht entsprochen, eine Differenzierung mittels ergänzender Angebote erfolgt damit nicht. Es werde der Entwicklung der bereits vorhandenen Branchen Vor-schub geleistet. Es erfolge eine Nichtbeachtung der Leitlinien, insbesondere der Konzentration auf die Aufwertung des Hauptzentrums, die mit den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht erreicht werde.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Eine Sortimentsfestsetzung ist im Kerngebiet baurechtlich nicht möglich. Die Festsetzung eines Kerngebietes entspricht den landesplanerischen Zielen und dem Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009. Der Bebauungsplan als langfristige Angebotsplanung wird nicht auf das konkret geplante Vorhaben fixiert, sondern er soll grundsätzlich auch Spielraum für andere Vorhaben mit kerngebietstypischen Nutzungen lassen, falls der Investor wechselt, um eine dauerhafte Belebung des Standortes im Hauptzentrum des Bezirks zu gewährleisten.

8. Der Entwurf des Bebauungsplans sieht keine Beschränkung der Verkaufsfläche vor. Eine Regelung zur Verkaufsflächenentwicklung soll Bestandteil des städtebaulichen Vertrages sein und über Bauleisteintragung eine darüber hinausgehende Entwicklung ausgeschlossen werden. Diese Regelung ist unzureichend und würde der Baulast eine unzulässige „Bebauungsplanersetzende“ Wirkung zukommen lassen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.

Die in einem Kerngebiet möglichen Festsetzungen zur Beschränkung der Verkaufsfläche (horizontale oder vertikale Gliederung/Begrenzung und damit der nur teilweisen Zulässigkeit von Verkaufsflächen) können die Verkaufsfläche nicht exakt auf 13.000 m² Verkaufsflächen begrenzen, weil das Verhältnis von Verkaufs- und Nebenflächen nur auf Annahmen beruht und eine sinnvolle Abgrenzung damit schwer möglich ist. Zum anderen soll der Bebauungsplan auch bei Vorliegen eines konkreten Projektes, andere, kerngebietstypische Vorhaben grundsätzlich ermöglichen bzw. nicht ausschließen. Deshalb sollen hier planungsrechtliche Anforderungen durch Baulast gesichert werden, was grundsätzlich möglich ist. Konflikte, die hier als Folge des Bebauungsplans entstehen können, können hier durch Baulast entschärft werden, um Fehler bei der Abwägung zu vermeiden. Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch Baulast gesicherte private Vereinbarungen und Verzichtserklärungen im Rahmen der Bauleitplanung an, sofern sie objektiv geeignet sind, Konflikte bezüglich der Verträglichkeit geplanter Nutzungen unterschiedlicher Schutzbedürftigkeit auszuräumen. Es ergibt sich da-

durch die Möglichkeit, einen durch ein Vorhaben ausgelösten Konflikt alternativ durch eine Baulastverpflichtung zu lösen. Der in Rede stehende Fall unterscheidet sich von dem in dem benannten Urteil zugrunde liegenden Fall gerade dadurch, dass hier ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt und nicht durch Baulast ein Bebauungsplanverfahren umgangen werden soll.

9. Das *Ä*Forum Köpenick*Ä* verfügt über eine unzureichende und sehr schwierige Anbindung des motorisierten Individualverkehrs. Dies würde durch die Ansiedlung von weiterem Einzelhandel noch erschwert. Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange habe die Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, Ref. III A ausdrücklich darauf hingewiesen, dass bisher *Ä*kein befriedigendes Konzept zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens nach Inbetriebnahme des *Ä*Forum Köpenick*Ä* besteht. Es wird kritisiert, dass die Erreichbarkeit des Parkhauses in dem Forum über die Bahnhofstraße mehr als unzureichend sei, da sie in einem unverhältnismäßig langen Weg über die Gehsener Straße, die Kaulsdorfer Straße, die Alte Kaulsdorfer Straße und über die Straße *Ä*Am Bahndamm*Ä* führe. Ohne die Bewältigung des Verkehrsaufkommens zu dem *Ä*Forum Köpenick*Ä* gelöst zu haben, soll nun nach dem Entwurf des Bebauungsplans eine Zuwegung zu dem Bauvorhaben zugelassen werden, die bislang stets als undurchführbar kategorisch abgelehnt worden sei.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sind jedoch nur bedingt B-Plan relevant.

*Im Zusammenhang mit der planungsrechtlichen Sicherung des Forum Köpenick/B-Plan XVI-14 wurde u.a. ein Verkehrsgutachten erarbeitet, *Ä*Verkehrstechnische Bearbeitung der Anbindung des Forum- Köpenick an das öffentliche Straßennetz*Ä* März 1995.*

In diesem Fachgutachten wurde unter Beachtung der Vorgaben zu den überregionalen Planungen eine Zuwegung für die Kundenzufahrt/Parkhaus unmittelbar von der Bahnhofstraße bzw. über die Blockumfahrung Bahnhofstraße/Seelenbinder Straße/Borgmannstraße in Abstimmung mit der Senatsverwaltung abgelehnt. Begründet wurde dies mit den erheblichen Belastungen in dem benannten Nebennetz.

Lediglich die Belieferungszufahrt über diese Bereiche konnte zugestimmt werden, in diesem Zusammenhang erfolgte eine Verlegung der Erschließungszufahrt Elcknerplatz, so dass eine geradlinige Anbindung erfolgen kann.

Für die Kundenzufahrt wurde somit eine Anbindung von der Straße Am Bahndamm/Unterquerung der Bahntrasse aufgenommen. Die Zufahrt von Süden erfolgt über die Hämmerlingstraße/Straße Am Bahndamm bzw. über die Blockumfahrung wie o.b. benannt.

Diese Anbindung funktioniert dem Grunde nach sehr gut, mit der baulichen Umsetzung des 1. Abschnitts der OWT/Knotenpunkt Bahnhofstraße/Mahlsdorfer Straße ist dann zu prüfen, ob eine Zuführung von der Bahnhofstraße/Linksabbiegen in die Straße Am Bahndamm gewährt werden kann.

Bei der verkehrlichen Erschließung des vorliegenden Bauvorhabens ist auf Grund der räumlichen Lage zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine andere Erschließung als über die Seelenbinder Straße/Borgmannstraße/Elcknerplatz möglich. Erst mit der baulichen Umsetzung zum 2. Abschnitt der OWT/Planungen gemäß den Darstellungen im FNP ist hier eine andere Erschließung denkbar.

Eine Erschließung über die Bahnhofstraße ist auf Grund der vorliegenden Planungen mit der Verlagerung der ÖPNV-Haltestelle unmittelbar vor die beiden anliegenden EKZ generell auszuschließen.

Die Auswirkungen der Planung auf das Verkehrsaufkommen sind hinreichend im Rahmen eines Verkehrsgutachtens untersucht worden. Durch das Linksabbiegeverbot in der Bahnhofstraße von Norden kommend ist die Anbindung des Geschäftshauses vorerst von Süden her über die Borgmannstraße notwendig. Im Gutachten wurde jedoch auch berücksichtigt, dass im Zuge der Umsetzung der OWT eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssituation auftreten wird. Die Planung der OWT als Entlastungsstraße in der Dammvorstadt befindet

sich in der Phase der Erarbeitung der Planfeststellung. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans fließt die geplante Trasse als übergeordnete Verkehrsplanung in das Verfahren ein und wird entsprechend bei der Verkehrsprognose berücksichtigt. Die bauliche Umsetzung soll bis 2015 erfolgen. Nach dem Bau wird das geplante Geschäftshaus dann auch nahezu direkt vom Hauptnetz erreichbar sein, da eine Aufhebung der gegenwärtigen Linksabbiegeverbote an der Bahnhofstraße beiderseits der Unterführung vorgesehen ist. Dann wird auch die Verkehrsstärke in den umliegenden Straßen wieder sinken. Das Verkehrsgutachten kommt demzufolge zu dem Ergebnis, dass die Funktionalität der Erschließung sowohl vor als auch nach dem Bau der OWT gegeben ist, sofern folgende Maßnahmen durchgeführt werden: Das Konzept zur Anlieferung sowie der Ein- und Ausfahrt zu den Parkgeschossen wurde so optimiert, dass die negativen Auswirkungen auf das gegenwärtige Verkehrsaufkommen bzw. die Parkplatzsituation so gering wie möglich ausfallen. Die Pkw-Ein- und Ausfahrt wird am Elcknerplatz, der Lieferhof in der Borgmannstraße vorgesehen, um die Konzentration von Ein- und Ausfahrten in einer Straße zu vermeiden. Somit kann ein Rückstau in der Borgmannstraße und am Elcknerplatz vermieden werden. Die Belieferung in einem eingehausten Lieferhof ist zeitlich begrenzt (keine Nachtlieferung); darüber hinaus sind keine Lieferfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen vorgesehen. Die Liefer- und Entsorgungsvorgänge werden also gänzlich aus dem öffentlichen Straßenraum herausgenommen. Weiterhin wird die Lichtsignalanlage Seelenbinderstraße/Borgmannstraße an die veränderten Belastungsverhältnisse angepasst, um die Auswirkungen der Verkehrszunahme zu minimieren.

Die durch die Planung verursachten Konflikte wurden nicht nur im Plangebiet selbst, sondern auch im Umfeld untersucht und bewältigt. Dabei wurde nicht nur untersucht, inwieweit dies im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens möglich ist, sondern auch im Rahmen anderer Verfahren. So wird sich die Verkehrs- und Lärmsituation nach Fertigstellung der OWT erheblich verbessern. Dieser Umstand ist in die Abwägung eingeflossen; aus diesem Grund können die Belastungen durch die Planung *in* dadurch, dass sie befristet sind *in* hingenommen werden.

Die Stellungnahme der Senatsverwaltung bezog sich auf den Stand der Planung von 1994. Die Erstellung einer Verkehrskonzeption für die Dammvorstadt ist kein Regelungsgegenstand des Bebauungsplans und für die Umsetzung des Bebauungsplans auch nicht zwingend erforderlich.

10. In dem Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes sind die von dem Vorhaben ausgehenden Immissionen des Kundenverkehrs wie auch des Anliegerverkehrs zu beachten. Es sei nicht zuletzt auf eine nachbarverträgliche Positionierung und Ausgestaltung sowohl der vorgesehenen Stellplätze einschließlich der damit verbundenen Verkehrsführung bei der Ein- und Ausfahrt als auch des Anlieferbereichs mit den damit verbundenen Zufahrten einzugehen. In dem geplanten Geschäftshaus sei eine Stellplatzanlage vorgesehen, die ausschließlich über eine Zufahrt an den Elcknerplatz angebunden werden soll. Die Anzahl der Stellplätze soll dabei bis maximal 500 betragen. Nach dem schalltechnischen Bericht besteht jedoch eine Belastung des Plangebietes durch Straßenverkehrslärm in einem erheblichen Maße. Eine erhebliche Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 besteht im Bereich der Bahnhofstraße, der Borgmannstraße und im Bereich des Elcknerplatzes. Die Zuwegung zu diesen Stellplätzen würde entlang der vorhandenen Wohnbebauung führen und dort *in* auch und gerade in Ansehung des veröffentlichten Verkehrsgutachtens *in* zu erheblichen Emissionsbelastungen durch Lärm führen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Auf der Grundlage des Verkehrsgutachtens wurde eine schalltechnische Prognose erarbeitet. An den genannten Straßenabschnitten werden die Schallimmissionsrichtwerte nach 16.

BlmSchV allerdings bereits gegenwärtig überschritten. Zudem wirkt auf das Plangebiet Schienenverkehrslärm ein.

Durch das Linksabbiegeverbot in der Bahnhofstraße von Norden kommend ist die Anbindung des Geschäftshauses von Süden her über die Borgmannstraße notwendig, die etwa 2.800 Fahrten Neuverkehr pro Tag aufnehmen muss. Dieser relative Verkehrszuwachs stellt jedoch noch keine Verdoppelung der Verkehrsstärke dar, die erst zu einer hörbaren Erhöhung des Schalldruckpegels um 3 dB(A) führen würde.

Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die angrenzenden Nutzungen im Hinblick auf Lärm wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hinreichend untersucht und in der Begründung dargelegt. Sowohl im Bebauungsplan als auch wenn im Bebauungsplan rechtlich nicht möglich - im städtebaulichen Vertrag werden gutachterlich geprüfte Auflagen und Maßnahmen formuliert, die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet sowie der angrenzenden Umgebung sicherstellen. Dazu gehören folgende lärmindernde Maßnahmen:

- Asphaltierung der Borgmannstraße und teilweise der Straße Elcknerplatz*
- Einbau eines lärmindernden Rolltors am Lieferhof*
- Verbot der Nachtanlieferung*
- Einbau schallabsorbierender Wände*
- Festsetzung einer Mindesthöhe des Geschäftshauses zum Schutz vor Lärmimmissionen*
- textliche Festsetzung zur Lage von Aufenthaltsräumen in Wohngebäuden*

Die Ergebnisse des Lärmgutachtens zeigen, dass sich der Verkehrslärm trotz der in Folge der Planung zu erwartenden geringen Verkehrszunahme wegen der geplanten Lärminderungsmaßnahmen nur geringfügig erhöht bzw. sogar reduziert. Bei Einbeziehung aller o.g. perspektivischer Maßnahmen einschließlich dem geplanten Bau einer Lärmschutzwand an der Bahnanlage im Zuge des Ausbaus können die meisten Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 reduziert werden.

Zum Bebauungsplan wurde das Verkehrsgutachten Dittrich vom 30.10.2009 und das damit verbundene Schallgutachten Kötter vom 05.11.2009 erstellt.

Das Verkehrsgutachten und das Schallgutachten prüfen die Auswirkungen des Bebauungsplans unter Berücksichtigung der Realisierung des Bauvorhabens auch ohne die Baumaßnahme OWT umfassend und nach dem Stand der Technik.

Das Verkehrsgutachten bestätigt die Funktionalität des Verkehrs auf den öffentlichen Straßen im Untersuchungsgebiet und die Erschließung des Vorhabens auch ohne die Berücksichtigung des Baus der Ost-West Trasse unter der Voraussetzung der im Verkehrsgutachten genannten Maßnahmen an den bestehenden Verkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet. Das gleiche gilt für das darauf aufbauende Schallgutachten mit dessen Maßnahmenvorschlägen.

Da im Bereich der Bahnhofstraße ein Haltestellenkap für den ÖPNV errichtet werden soll, ist die Erschließung des Vorhabens über die Anlieferung Borgmannstraße und die Parkhauszufahrt Elcknerplatz notwendig. Daraus ergibt sich im Bereich der Borgmannstraße und des Elcknerplatzes eine entsprechende Erhöhung der Verkehrszahlen und eine damit verbundene Erhöhung des Verkehrslärms. Die Bebauungsplanung und das Vorhaben werden dagegen in der Bahnhofstraße und in der Parrisiusstraße nur sehr geringe Erhöhungen der Verkehrszahlen und der damit verbundenen Lärmwerte zur Folge haben.

Die Bewältigung der notwendigen Änderungen an den Verkehrsanlagen und der Maßnahmen zur Minderungen der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens durch das Vorhaben selbst und den verursachten Verkehr erfolgt durch eine städtebaulichen Vertrag mit dem Investor des Vorhabens im Kerngebiet.

Die Gutachten, die Festsetzungen des Bebauungsplans und die Regelungen des städtebaulichen Vertrags ergeben, dass das die Bebauungsplanung und das Vorhaben sowohl verkehrs- als auch schalltechnisch allein aus der Schaffung des Baurechts durch den Bebauungsplan städtebaulich geordnet möglich ist. Ungeachtet dessen zeigen die Gutachtensvarianten mit der OWT und mit der Schalldämmung der Schiene (Umbau des Bahnhofs der DB AG) dass sich perspektivisch durch diese beiden Planverfahren verkehrstechnische und schalltechnische Entlastungen des Bebauungsplangebietes und dessen Umgebung ergeben werden.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan ist der öffentliche Belang der Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums, des Ausbaus und der Änderung der öffentlichen Erschließung gegen die privaten Belange der Anwohner im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung und der Verkehrslärmbelastung vor allem in der Borgmannstraße und Elcknerplatz abzuwägen. Dem Planungsziel der Schaffung des Kerngebietes am Elcknerplatz und des damit verbundenen Baus und der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens wird dabei städtebaulich der Vorrang gegeben.

Die Planungsziele des Bebauungsplans sind auch ohne die Berücksichtigung anderer laufender Planungen städtebaulich gerecht abwägbar. Die erarbeiteten Planungsinhalte und Gutachten sind in sich schlüssig und bestätigen dies.

Bürger 7

Stellungnahme vom 08.03.2010

1. Die Feststellung, dass keine weiteren Beschlüsse zur Aufstellung von Bebauungsplänen gefasst worden seien, geht an der Aufgabenstellung des Bebauungsplanverfahrens vorbei, da durch die Planung hervorgerufene Konflikte nicht nur innerhalb des Geltungsbereich des Plans, sondern auch mit dem Umfeld zu lösen sind (Verpflichtung zur Konfliktbewältigung). In der Begründung wird nicht erwähnt, dass bereits mit Beschluss des Bezirksamtes vom 29.07.2008 die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-44 VE für die Grundstücke Bahnhofstraße 39 und 40 zur Schaffung von Baurecht für ein nach der Art der Nutzung vergleichbares Vorhaben in unmittelbarer Nähe des Geltungsbereichs des B-Plan XVI-18 ins Verfahren gebracht worden ist.

Es ist offensichtlich, dass der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan 9-44 VE den Inhalt des Begründungsentwurfs berührt ggf. sogar ohne Änderung der Planungsgrundlagen mit ihm kollidiert, zumal das Bezirksamt mit Schreiben vom 12.01.2010 also vor Unterzeichnung der Begründung des ausliegenden Planentwurfs am 18.01.2010, an den Investor in Aussicht gestellt hätte, dass mit dem B-Plan 9-44 VE Baurecht für die Realisierung eines Vorhabens mit einer Verkaufsfläche von bis zu 9.000 Quadratmeter netto und einer Nutzfläche von bis zu 5.000 Quadratmeter netto für Dienstleistungen geschaffen werden soll. Es wird bemängelt, dass die Nichteinstellung des Aufstellungsbeschlusses für den B-Plan 9-44 VE in die Abwägung (Ermittlungsdefizit) den gesamten Plan fehlerhaft macht. Die unzulässige Bindung und einseitige Festlegung auf die dem B-Plan XVI-18 zu Grunde liegenden Verkaufsfläche könnte weiterhin erhebliche Auswirkungen auf das B-Planverfahren 9-44 VE haben.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und teilweise berücksichtigt.

Das Hauptzentrum Bahnhofstraße als Einzelhandelsstandort soll schwerpunktmäßig sowohl gem. StEP Zentren 2020 als auch der bezirklichen Zielsetzung vor allem in zentraler Lage am Bahnhof Köpenick entwickelt bzw. insgesamt eine Einzelhandelsentwicklung forciert werden. Dementsprechend wurde über den Bestand hinaus eine entsprechende Entwicklungsoption eröffnet, die sowohl den Bestand als auch bestehende Vorhaben/Planungen berücksichtigt. Da für den Bebauungsplan 9-44 VE zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme

bereits ein Aufstellungsbeschluss gefasst wurde, fanden auch die entsprechenden Planungsziele und -inhalte Eingang in die Beurteilung und Bewertung der weiteren Entwicklungsfähigkeit des Einzelhandels für das Hauptzentrum Bahnhofstraße.

Das Vorhaben am Elcknerplatz schöpft den benannten Entwicklungsrahmen nicht aus, d.h. es besteht kein Konflikt zu den entsprechenden Zielsetzungen des im Verfahren befindlichen Bebauungsplans 9-44 VE, da Flächenoptionen für zusätzliche Verkaufsfläche weiterhin bestehen- neben zentrenrelevanten Sortimenten insbesondere auch nicht zentrenrelevante Angebote i auch in Übereinstimmung mit den Vorgaben des STEP Zentren 2020.

Um über die bereits langfristig im Verfahren befindliche und aus bezirklicher Sicht prioritäre Einzelhandelsentwicklung am Elcknerplatz hinaus noch entsprechende Verkaufsflächen zu ermöglichen, ist durch die vorliegende Planung eine Festlegung der zulässigen Verkaufsflächen mittels Beschränkung der Verkaufsflächen im städtebaulichen Vertrag sowie durch Baulasteintragung eine Regelung getroffen worden. Sollten über die bestehenden Optionen hinaus noch weitere Entwicklungen angestrebt werden, sind im Rahmen einer Einzelfallbetrachtung Auswirkungen zu ermitteln und zu bewerten. Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-44VE wird in der Begründung zum Bebauungsplan ergänzt.

2. Die Darlegung aus Kapitel 6.1.1, dass mit der Realisierung von weiteren in der Planung befindlicher Einzelhandelsflächen östlich der Bahnhofstraße keine weiteren Potenziale mehr für Einzelhandelsnutzungen bestehen, die über eine Erdgeschossnutzung hinausgehen, steht im Widerspruch zum bezirklichen Schreiben vom 12.01.2010 an die UGMG und zum Aufstellungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-44 VE. Es wird davon ausgegangen, dass hier die westliche Seite der Bahnhofstraße gemeint ist.

Abwägung des Bezirksamtes:

Der Stellungnahme wird gefolgt; hier ist die westliche Seite der Bahnhofstraße gemeint, der redaktionelle Fehler wird behoben.

3. Es sei nicht klar, welche Zielgröße der Verkaufsfläche festgeschrieben werden soll. Wenn der Bebauungsplan i.V.m. einer Baulast die Realisierung von 13.000 Quadratmeter Verkaufsfläche zulässt, könne die Verkaufsfläche eines derzeitigen Planungsstands von 11.000 Quadratmeter nicht in der Abwägung als positives entlastendes Argument angeführt werden. Nach der Festsetzung des Bebauungsplans würde der Betreiber jederzeit das Recht auf die ihm zugestandene Verkaufsfläche haben, ohne dass dies in einem weiteren Verfahren geklärt werden muss. Die Abwägung muss also ausschließlich auf den zulässigen Wert abstellen. Damit ergibt sich ein Verkaufsflächenrest für die Bahnhofstraße von 2.000 Quadratmeter oder 3.000 i 8.000 Quadratmeter. Zur Beurteilung der Auswirkungen auf die geschäftliche Entwicklung der gesamten Bahnhofstraße, aber insbesondere für das Bauvorhaben *ÄVuhlepassage* mit der vom Bezirksamt in Aussicht gestellten Verkaufsfläche von bis zu 9.000 Quadratmeter ist die Angabe der bezirklichen Zielvorstellung aber zwingend. Daraus wird geschlossen, dass das bezirkliche Einzelhandelskonzept als maßgeblich angesehen und dessen unterer Zielwert von einem Einzelvorhaben allein überschritten werde. Es fehlt eine Angabe dazu, ob ggf. durch einen städtebaulichen Vertrag die zentrenrelevante Verkaufsfläche beschränkt werden soll. Ohne diese Angabe ist davon auszugehen, dass die zulässigen 13.000 Quadratmeter in ihrer Gesamtheit zentrenrelevant sein können. Nur für die nicht-zentrenrelevanten Sortimente eröffnet das bezirkliche Einzelhandelskonzept einen Spielraum für eine Diskussion, um vom Zielkorridor abzuweichen. Daher wird die Aussage vermisst, dass neben dem geplanten Vorhaben keinerlei andere zentrenrelevanten Entwicklungen mehr möglich sind und nicht-zentrenrelevante nur mit besonderer Verträglichkeitsprüfung. Eine gegenteilige Aussage widerspricht nicht nur der eigenen bezirklichen Beschlusslage, sondern nimmt

der gesamten Bahnhofstraße den Entwicklungsraum. Eine solche Aussage verletzt die Anforderung an die Abwägung nach Klarheit der sich ergebenden Auswirkungen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Mit dem benannten Entwicklungskorridor von 12 000-15 000 m² zentrenrelevanter VFL wird lediglich ein Orientierungsrahmen vorgegeben, der den Zielkorridor des StEP Zentren 2020 in hier 16.000 in 21.000 m² VFL- konkretisiert und die grundsätzliche Beurteilung von Vorhaben ermöglicht.

Das Hauptzentrum Bahnhofstraße als Einzelhandelsstandort soll schwerpunktmäßig sowohl gem. StEP Zentren 2020 als auch der bezirklichen Zielsetzung vor allem in zentraler Lage am Bahnhof Köpenick entwickelt werden. Die bereits langfristig vorbereitete Einzelhandelsentwicklung am Elcknerplatz in ehemals Karstadt-Warenhaus- entspricht dieser Zielsetzung. Der vorgegebene Entwicklungsrahmen für zentrenrelevante Sortimente wird mit Umsetzung des Vorhabens nicht ausgeschöpft bzw. nicht überschritten, selbst wenn die max. zulässige Verkaufsfläche von 13.000 m² zum Tragen käme, die im Übrigen Grundlage bei den Ermittlungen/Betrachtung der Auswirkungen ist und in einem städtebaulichen Vertrag geregelt wurde.

Damit steht das Vorhaben in Übereinstimmung mit den landesplanerischen bzw. bezirklichen Zielvorgaben, eine Beeinträchtigung der Entwicklung des Hauptzentrums ist nicht gegeben, zumal weiterhin Flächenoptionen zur Qualifizierung und Ergänzung des Angebotes in der Bahnhofstraße, auch im Hinblick auf den benannten Bebauungsplan 9-44 VE, verfügbar sind. Durch Umsetzung des Vorhabens würde durch die Agglomerationswirkung die Kaufkraftbindung und Wettbewerbsfähigkeit der Bahnhofstraße insgesamt gestärkt werden.

Entgegen der Annahme des Einwenders besteht grundsätzlich auch für zentrenrelevante Angebote eine entsprechende Flexibilität gemäß AV Zentren u.a. unter Berücksichtigung des im StEP Zentren 2020 benannten Entwicklungskorridors bzw. im Rahmen einer Einzelfallprüfung, bei der Auswirkungen ermittelt und bewertet werden.

Die durch den Einwender geforderten Festsetzungen, dass neben dem geplanten Vorhaben keinerlei andere zentrenrelevanten Entwicklungen mehr möglich sind und nicht-zentrenrelevante nur mit besonderer Verträglichkeitsprüfung, sind im Rahmen eines Bebauungsplans nicht umsetzbar. Zudem widersprechen sie der Zielsetzung des Zentren- und Einzelhandelskonzeptes, da sowohl noch entsprechende Entwicklungsoptionen als auch noch Flächenpotentiale innerhalb der Zentrenabgrenzung verfügbar sind.

4. Zum Thema Verkehrsabwicklung werden die Aussagen in der Begründung so verstanden, dass die Zulässigkeit des geplanten Vorhabens in Abhängigkeit zur Realisierung der Ost-West-Trasse steht. Diese Einschätzung begründet sich aus der erheblichen Verkehrsmengenzunahme in der Borgmannstraße um fast das Doppelte. Es wird darauf hingewiesen, dass das geplante Vorhaben Äuhlepassageen unmittelbar von der Bahnhofstraße erschlossen werden wird und Auswirkungen in einem derart hohen Umfang auf die umgebenden Straßen keinesfalls zu erwarten sind. Änderungen im übergeordneten Hauptstraßennetz sind keine Voraussetzung für die Realisierung der Äuhlepassageen Eine Änderung der als Voraussetzung für die Realisierung des geplanten Vorhabens dargestellten verkehrlichen Maßnahmen im Begründungstext berührt die Abwägung erheblich und dürfte eine erneute Offenlage erfordern.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Die Auswirkungen der Planung auf das Verkehrsaufkommen sind hinreichend im Rahmen eines Verkehrsgutachtens untersucht worden. Dabei wurden die Bestandssituation sowie der Prognosefall mit und ohne Bau der OWT untersucht mit dem Ergebnis, dass die Funktionalität der Erschließung in beiden Fällen gegeben ist, sofern die Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen Seelenbinderstraße/Borgmannstraße durchgeführt wird.

Durch das Linksabbiegeverbot in der Bahnhofstraße von Norden kommend ist die Anbindung des Geschäftshauses von Süden her über die Borgmannstraße notwendig, die etwa 2.800

Fahrten Neuverkehr pro Tag aufnehmen muss. Dieser relative Verkehrszuwachs stellt jedoch noch keine Verdoppelung der Verkehrsstärke dar, die erst zu einer hörbaren Erhöhung des Schalldruckpegels um 3 dB(A) führen würde.

Durch festgesetzte Maßnahmen im Bebauungsplan sowie im Städtebaulichen Vertrag können die Auswirkungen dieser Zunahme größtmöglich minimiert werden: Das Konzept zur Anlieferung sowie der Ein- und Ausfahrt zu den Parkgeschossen wurde so optimiert, dass die negativen Auswirkungen auf das gegenwärtige Verkehrsaufkommen bzw. die Parkplatzsituation so gering wie möglich ausfallen. Die Pkw-Ein- und Ausfahrt wird am Elcknerplatz, der Lieferhof in der Borgmannstraße vorgesehen, um die Konzentration von Ein- und Ausfahrten in einer Straße zu vermeiden. Somit kann ein Rückstau in der Borgmannstraße und am Elcknerplatz vermieden werden. Die Belieferung in einem eingehausten Lieferhof ist zeitlich begrenzt (keine Nachtlieferung); darüber hinaus sind keine Lieferfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen vorgesehen. Die Liefer- und Entsorgungsvorgänge werden also gänzlich aus dem öffentlichen Straßenraum herausgenommen. Weiterhin wird die Lichtsignalanlage Seelenbinderstraße/Borgmannstraße an die veränderten Belastungsverhältnisse angepasst, um die Auswirkungen der Verkehrszunahme zu minimieren.

Die Netzverträglichkeit sowie die verkehrliche Anbindung sind also bereits vor Bau der OWT gegeben.

Die Planung der OWT als Entlastungsstraße in der Dammvorstadt befindet sich in der Phase der Erarbeitung des Planfeststellungsbeschlusses, der Ende 2010 erwartet wird. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans fließt die geplante Trasse als übergeordnete Verkehrsplanung in das Verfahren ein und wird entsprechend bei der Verkehrsprognose berücksichtigt. Die bauliche Umsetzung soll bis 2015 erfolgen. Die vorübergehenden negativen Auswirkungen der Planung auf die Verkehrssituation nach Fertigstellung des Geschäftshauses und vor dem Bau der OWT werden nach Durchführung der o.g. Maßnahmen gutachterlich als verträglich eingestuft. Es wurde nachgewiesen, dass die etwa 2.800 Fahrten Neuverkehr pro Tag von den angrenzenden Straßen auch aufgenommen werden kann, auch bevor die OWT gebaut wird.

Nach dem Bau der OWT wird sich die Verkehrssituation erheblich verbessern; das Geschäftshaus wird dann auch nahezu direkt vom Hauptnetz erreichbar sein, da eine Aufhebung der gegenwärtigen Linksabbiegeverbote an der Bahnhofstraße beiderseits der Unterführung vorgesehen ist. Dann wird auch die Verkehrsstärke der Borgmannstraße wieder auf das 1,4-fache der gegenwärtigen sinken.

Zum Bebauungsplan wurde das Verkehrsgutachten Dittrich vom 30.10.2009 und das damit verbundene Schallgutachten Kötter vom 05.11.2009 erstellt.

Das Verkehrsgutachten und das Schallgutachten prüfen die Auswirkungen des Bebauungsplans unter Berücksichtigung der Realisierung des Bauvorhabens auch ohne die Baumaßnahme Ost-West Trasse umfassend und nach dem Stand der Technik.

Das Verkehrsgutachten bestätigt die Funktionalität des Verkehrs auf den öffentlichen Straßen im Untersuchungsgebiet und die Erschließung des Vorhabens auch ohne die Berücksichtigung des Baus der OWT unter der Voraussetzung der im Verkehrsgutachten genannten Maßnahmen an den bestehenden Verkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet. Das gleiche gilt für das darauf aufbauende Schallgutachten mit dessen Maßnahmenvorschlägen.

Da im Bereich der Bahnhofstraße ein Haltestellenkap für den ÖPNV errichtet werden soll, ist die Erschließung des Vorhabens über die Anlieferung Borgmannstraße und die Parkhauszufahrt Elcknerplatz notwendig. Daraus ergibt sich im Bereich der Borgmannstraße und des Elcknerplatzes eine entsprechende Erhöhung der Verkehrszahlen und eine damit verbundene Erhöhung des Verkehrslärms. Die Bebauungsplanung und das Vorhaben werden dage-

gen in der Bahnhofstraße und in der Parrisiusstraße nur sehr geringe Erhöhungen der Verkehrszahlen und der damit verbundenen Lärmwerte zur Folge haben.

Die Bewältigung der notwendigen Änderungen an den Verkehrsanlagen und der Maßnahmen zur Minderungen der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens durch das Vorhaben selbst und den verursachten Verkehr erfolgt durch einen städtebaulichen Vertrag mit dem Investor des Vorhabens im Kerngebiet.

Die Gutachten, die Festsetzungen des Bebauungsplans und die Regelungen des städtebaulichen Vertrags ergeben, dass die Bebauungsplanung und das Vorhaben sowohl verkehrs- als auch schalltechnisch allein aus der Schaffung des Baurechts durch den Bebauungsplan städtebaulich geordnet möglich ist. Ungeachtet dessen zeigen die Gutachtenvarianten mit der OWT und mit der Schalldämmung der Schiene (Umbau des Bahnhofs der DB AG) dass sich perspektivisch durch diese beiden Planverfahren verkehrstechnische und schalltechnische Entlastungen des Bebauungsplangebietes und dessen Umgebung ergeben werden.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan ist der öffentliche Belang der Stärkung des bezirklichen Hauptzentrums, des Ausbaus und der Änderung der öffentlichen Erschließung gegen die privaten Belange der Anwohner im Hinblick auf die prognostizierte Zunahme der Verkehrsbelastung und der Verkehrslärmbelastung vor allem in der Borgmannstraße und Elcknerplatz abzuwägen. Dem Planungsziel der Schaffung des Kerngebietes am Elcknerplatz und des damit verbundenen Baus und der verkehrlichen Erschließung des Vorhabens wird dabei städtebaulich der Vorrang gegeben.

Die Planungsziele des Bebauungsplans sind auch ohne die Berücksichtigung anderer laufender Planungen städtebaulich gerecht abwägbar. Die erarbeiteten Planungsinhalte und Gutachten sind in sich schlüssig und bestätigen dies.

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN)

Stellungnahme vom 08.03.2010

1. Die im Landschaftsplanerischen Fachbeitrag aufgeführten erforderlichen Kompensationsmaßnahmen für die Verluste (offene Bodenfläche und Bäume) werden bis auf zwei Punkte als ausreichend bewertet: im Begründungstext auf S. 79 wird der Eingriff in die Avifauna als nicht relevant in Betracht gezogen. Auf S. 24 im Landschaftsplanerischen Fachbeitrag wird jedoch die Schaffung von Nist- und Brutmöglichkeiten am Neubau des Geschäftshauses für sinnvoll erachtet. Das Anbringen von Höhlen- und Nischenbrüterkästen würde begrüßt, da der Verlust an Lebensräumen für Vertreter der Avifauna nicht vertretbar ist. Die Beschaffung und Anbringung der Kästen ist aufgrund der geringen Kosten vertretbar.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Im April 2009 sowie im Februar 2010 wurde das Grundstück im Norden des Plangebiets auf das Vorkommen von Vögeln hin gutachterlich untersucht. Vor dem Abriss sind die Gebäude und Bäume seitens des Investors erneut untersuchen zu lassen. Sollte dann durch die Planung ein Verbotstatbestand nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vorliegen, kann eine Befreiung nach § 67 BNatSchG beantragt werden. Im Rahmen der Erteilung einer Befreiung werden die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen festgelegt.

Der Einbau von Nisthilfen bzw. Brutnischen in das Geschäftshaus ist abhängig von der Objektplanung, die noch nicht abgeschlossen ist. Die Maßnahme wird seitens des Gutachters empfohlen; eine gesetzliche Verpflichtung aus artenschutzrechtlichen Gründen besteht jedoch im vorliegenden Fall nicht, da im Rahmen der Begutachtung keine Niststätten gefunden wurden.

2. Im Kerngebiet befinden sich zwei ökologisch sehr bedeutsame Bäume, die Stiel-Eiche (Baum-Nr. 32) und die Berg-Ulme (Baum-Nr. 33). Der angegebene, korrekt festgestellte Gehölzwert dieser Bäume liegt weit unter den kostenlosen Wohlfahrtsfunktionen, die die Bäume erzeugen. Aus der Tab. 4 geht hervor, dass die florenfremde Robinie einen ebenso hohen Gehölzwert aufweist wie die einheimische Eiche, obwohl die Robinie zu 50% geschädigt ist. Die Inaugenscheinnahme am 7.02.2010 bestätigte die Diskrepanz, daher der Vorschlag, die Eiche oder die Ulme nicht zu fällen.

Abwägung des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt.

Derzeit tragen einzig die bestehenden Bäume zur Verbesserung des Stadtbildes im nördlichen Teil des Plangebiets bei; allerdings ist die Situation insgesamt eher als diffus und ruiniös zu bezeichnen. Durch die vollflächige Überbauung des Grundstücks können die Bestandsbäume zwar nicht gehalten werden, das Stadtbild wird sich jedoch erheblich verbessern.

Die benannten Bäume befinden sich im Bereich des geplanten Geschäftshauses. Der Erhalt dieser Bäume wäre aufgrund ihrer Lage nur möglich, wenn ein Großteil des Grundstücks unbebaut bliebe. Dies widerspricht jedoch der städtebaulichen Zielsetzung dieses Bebauungsplans. Daher wurde der Erhalt im Rahmen der planerischen Abwägung zurückgestellt. Eine Pflanzung neuer Bäume ist auf dem Vorhabengrundstück wegen des verfolgten Nutzungsmaßes (GRZ von 1,0) nicht möglich. Bezüglich der Baumwertberechnung gilt die Baumschutzverordnung Berlin, welche hier korrekt angewandt wurde.

3. Im Text der Überschrift zu Pkt. 6.1.6.1. (Begrünung auf dem Baugrundstück, Erhaltung von Bäumen) ist keine Zeile über die Erhaltung von Bäumen zu finden.

Abwägung des Bezirksamtes:

*Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und nicht berücksichtigt. Die Überschrift wird entsprechend geändert in **Begrünung auf dem Baugrundstück***

Fazit: Im Ergebnis der öffentlichen Auslegung ergaben sich keine inhaltlichen Änderungen. Hinweise redaktioneller Art wurden in die Begründung zum Bebauungsplan eingearbeitet. Im Ergebnis der öffentlichen Auslegung wird das Bebauungsplanverfahren in seiner Konzeption weitergeführt.

III. Auswirkungen des Bebauungsplans, die über die im Umweltbericht (Kapitel II.4) dargestellten Auswirkungen hinausgehen

1. Städtebauliche Auswirkungen und Auswirkungen auf die Entwicklung des Hauptzentrums Treptow-Köpenick

Durch die an der Höhe der vorhandenen Altbauten orientierten Neubebauung und die damit verbundene Beseitigung der ungeordneten Behelfsnutzungen an der Bahnhofstraße wird die städtebauliche Situation verbessert und das Image der Einkaufsstraße aufgewertet. Der Wegfall der ungeordneten Behelfsnutzungen auf den Nachbargrundstücken wirkt sich auf das gesamte Wohnumfeld positiv aus.

Durch die planerische Bestandssicherung der Wohnbebauung im südlichen Teil des Plangebiets wird die Verdrängung der Bewohner aus dem bezirklichen Hauptzentrum, soweit planungsrechtlich möglich, verhindert und die Belebung der Bahnhofstraße auch außerhalb der Geschäftszeiten gefördert. Die Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen wird verbessert, sowohl von der Angebotsstruktur her als auch von der räumlichen Erreichbarkeit. Hier insbesondere in Bezug auf die ergänzenden Nahversorgungsanbieter für das unmittelbare Umfeld, was wiederum zur Verkehrsvermeidung beiträgt. Mit den erweiterten Angeboten wird die Funktionalität des bezirklichen Hauptzentrums adäquat aufgewertet. Die Beschränkung der möglichen Verkaufsflächen im städtebaulichen Vertrag sowie durch Baulasteneintragung für den Vorhabensstandort geht mit den Anforderungen an eine umweltverträgliche Einordnung sowie den Nutzungsanforderungen des städtebaulichen Konzeptes für den Standort konform.

Mit der Realisierung der Planung wird eine abgewogene und nutzungsverträgliche Neuordnung des Plangebiets erreicht, die dem Hauptzentrum des Bezirks Treptow-Köpenick in seiner räumlich funktionalen Bedeutung entspricht.

2. Auswirkungen auf die verkehrliche Belastung und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes

Das Plangebiet ist zwar verkehrlich gut erschlossen, doch sind die bestehenden Verkehrsbelastungen in der Bahnhofstraße während der Spitzenstunden relativ hoch. Durch das nunmehr geplante Vorhaben wird sich das Verkehrsaufkommen in der Bahnhofstraße und den angrenzenden Straßen im Planbereich weiter erhöhen.

Nach Einschätzung des Verkehrsgutachters (Verkehrsgutachten vom 30.10.2009) wird im Plangebiet durch die vorgesehene Planung ein Ziel- und Quellverkehr von etwa 3.822 Kfz pro Tag zuzüglich etwa 880 Fahrten durch Parkverkehr erzeugt. Entsprechend den Betreiberangaben werden ca. 48 Lkw / Tag (davon bis 20 Lkw > 7,5 t und 28 Lkw < 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht) das Geschäftshaus anfahren. Die Frühanlieferung fällt in die morgendliche Ruhezeit zwischen 6:00 und 7:00 Uhr. Weitere Anlieferungen sowie die Müllabfuhr erfolgen maximal bis 22:00 Uhr. Zwischen 22:00 und 6:00 Uhr ist keine Warenanlieferung vorgesehen. Darüber hinaus sind keine Lieferfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 18 Tonnen vorgesehen, so dass relevante Erschütterungen durch Schwerlastverkehr nicht zu erwarten sind.

Die geplante Ein- und Ausfahrt der Parkdecks am Elcknerplatz ist aus Richtung Norden nur über eine Blockumfahrung Bahnhof-, Seelenbinder-, Borgmannstraße/Elcknerplatz zu erreichen, da an der Bahnhofstraße ein Linksabbiegeverbot zum Elcknerplatz besteht. Die Anlieferung erfolgt über die Borgmannstraße (südlich der

Einmündung Thürnagelstraße) in einer dafür vorgesehenen geschlossenen Ladezone innerhalb des Gebäudes.

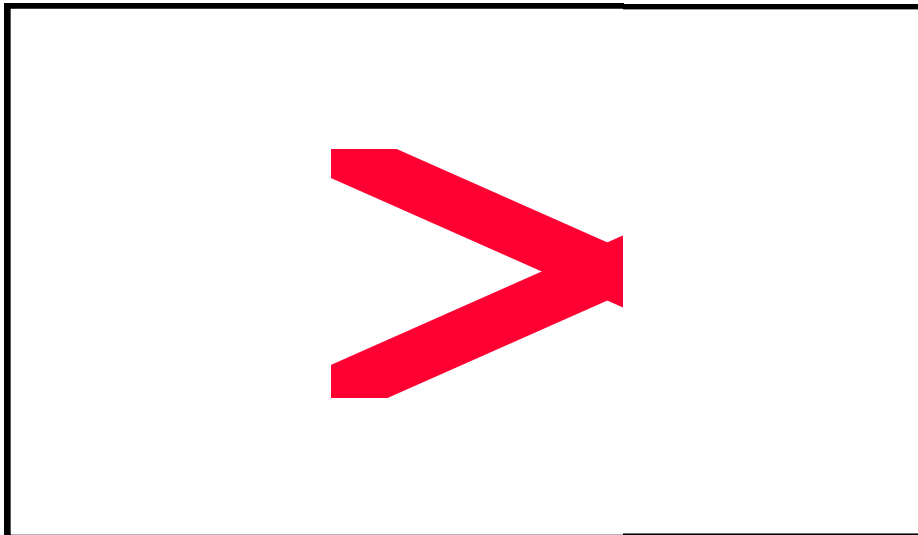
Für den Elcknerplatz als Eingangsbereich zum Hauptzentrum des Bezirkes und Bahnhofsvorplatz zum geplanten Regionalbahnhof ist aus stadtgestalterischer Sicht eine hochwertige Freiraumgestaltung von vorrangiger Bedeutung, so dass der Verkehrsraum so gering wie möglich innerhalb des Platzes geführt wird. Zwar ergäbe sich bei Schaffung einer zweiten Abbiegespur am Elcknerplatz in die Bahnhofstraße eine Entlastung der Borgmannstraße. Der hochwertigen Gestaltung des Elcknerplatzes, die mit zusätzlicher Abbiegespur nicht erreicht werden kann, wurde jedoch – auch angesichts der mit der Ost-West-Trasse zu erwartenden Entlastung – ein Vorrang gegenüber der Optimierung des Verkehrsflusses eingeräumt. Weiterhin bestehen für einen stärkeren Linksabbiegestrom von Osten keine Kapazitätsreserven hinsichtlich der Lichtsignalisierung, weil die Freigabezeit des Querverkehrs für die Haltestellenbedienung durch Bus oder Straßenbahn benötigt wird und Linksabbieger den Knoten überstauen und die Rechtsabbieger und im nächsten Umlauf auch die Hauptrichtung behindern könnten.

Angesichts dieser Rahmenbedingungen muss in Folge der Planung auf den Straßen im Nahbereich des geplanten Vorhabens insbesondere am Elcknerplatz und in der Borgmannstraße mit einer Zunahme der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke gerechnet werden. Erheblich ist die Verkehrszunahme am Elcknerplatz und in der Borgmannstraße. Am Elcknerplatz wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke um 1.200 Kfz bzw. um 32% und in der Borgmannstraße in dem am stärksten von der Planung betroffenen Abschnitt nördlich der Thürnagelstraße um 3.100 Kfz/24h bzw. 97% zunehmen. Auf allen anderen Straßen ist der Verkehrszuwachs deutlich geringer: in der Bahnhofstraße kommt es (in dem Abschnitt zwischen Elcknerplatz und Parrisiusstraße) lediglich zu einer geringen prozentualen Verkehrszunahme. Hier erhöht sich die Verkehrsbelastung um 900 Kfz/Tag bzw. 5%. Ähnlich marginal ist die Zunahme in der Parrisiusstraße. Hier wird sich die Verkehrsbelastung um 8% bzw. 100 Kfz/24h erhöhen.

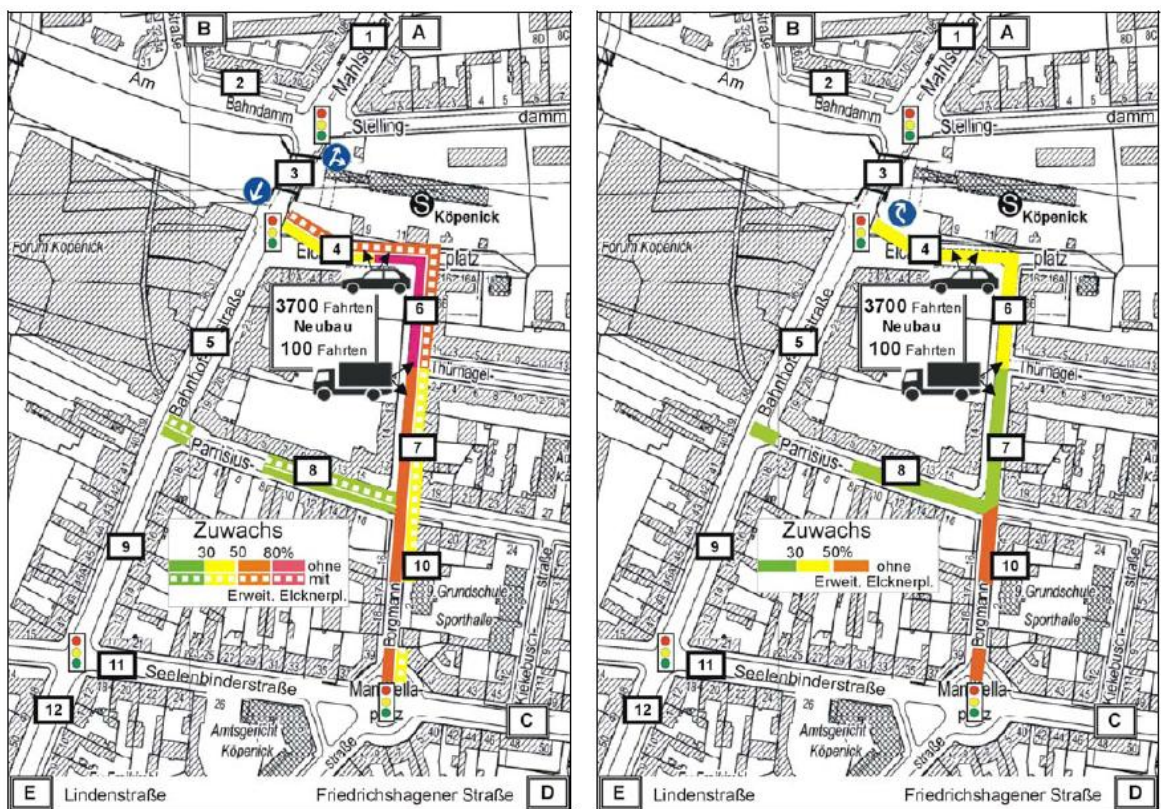
Mit Fertigstellung der geplanten Ost-West-Trasse nördlich des Bahndamms ändert sich die Verteilung der Verkehrsströme. Insbesondere kann mit einer Entlastung für den nördlichen Abschnitt der Borgmannstraße gerechnet werden. Das Geschäftshaus wird dann nahezu direkt vom Hauptnetz erreichbar sein. Dann entfallen auch die Fahrten des Verkehrs aus und in Richtung Osten durch die Borgmannstraße. Es ergibt sich dann im Vergleich zum jetzigen Bestand eine Zunahme um 1.300 Kfz/Tag bzw. 41%. Aus und in Richtung An der Wuhlheide kann dann direkt über Am Bahndamm/Bahnhofstraße/Elcknerplatz gefahren werden, da eine Aufhebung der gegenwärtigen Linksabbiegeverbote an der Bahnhofstraße beiderseits der Unterführung vorgesehen ist.

Generell wird sich im Nahbereich des Plangebiets die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes aufgrund der Herausnahme der übergeordneten Verkehrsströme in der Bahnhofstraße verbessern. Diese kann dann vorrangig dem ÖPNV unter Berücksichtigung der Belange des Anliegerverkehrs dienen. So wird für den ÖPNV eine zentrale Bus- und Straßenbahnhaltestelle unmittelbar vor dem EKZ „Forum Köpenick“ und dem geplanten Geschäftshaus eingerichtet. In diesem Zusammenhang werden sich für den Knoten Bahnhofstraße/Elcknerplatz Restriktionen für die ausfahrenden Fahrzeuge ergeben. Es besteht die Vorgabe, dass nur ein Rechtsabbiegen in Richtung Norden möglich ist.

Die gutachterlich prognostizierten Verkehrszuwächse im Nahbereich des Vorhabens können für die jeweiligen Szenarien im Einzelnen der nachfolgenden Tabelle bzw. den nachfolgenden Abbildungen entnommen werden.



Verkehrsstärken



Verkehrszuwachs

Insgesamt wird gutachterlich eingeschätzt, dass das Bauvorhaben unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsabwicklung an diesem Standort mit der näheren Umgebung verträglich ist und sein Verkehrsaufkommen vom angrenzenden Straßennetz aufgenommen werden kann. Voraussetzung für diese Einschätzung sind aber die nachfolgend aufgelisteten Optimierungsmaßnahmen:

- Lage der Ein- und Ausfahrt zu den Parkdecks am Elcknerplatz mit Abstand zur Einmündung Borgmannstraße (Vermeidung von engen Rechtsbogen für ausfahrende Pkw, Verbesserung der Übersichtlichkeit).
- Grundhafter Ausbau mit einem homogenen Asphaltbelag als Deckschicht auf den öffentlichen Verkehrsflächen Elcknerplatz und Borgmannstraße
- Bereitstellung von max. 500 Stellplätzen (zum Teil Ausgleich für den aufgegebenen Parkplatz; parkplatzbezogener Verkehr in der Borgmannstraße entfällt auf-

grund der Lage der Zufahrt zu den Parkdecks am Elcknerplatz). Dadurch verringert sich der Parksuchverkehr.

- Aufhebung der Linksabbiegeverbote an den Knoten der Bahnhofstraße nördlich und südlich der Unterführung (Umsetzung erst nach der Inbetriebnahme der Ost-West-Trasse möglich). Aus und in Richtung Norden und Westen kann der Elcknerplatz dann auf direktem Wege erreicht werden.
- Regelung des Verkehrsablaufs an den Ein- und Ausfahrten durch Anordnung der Einfahrtsschranke im 1.OG des Parkhauses bzw. ausreichende Nachrückläufe im Lieferhof. Dadurch werden Wartezeiten verhindert und der Verkehrsablauf nicht gestört.
- Verkehrsverbot für Fahrzeuge > 7,5 t in der Parrisiusstraße (Vermeidung des Befahrens durch Lieferfahrzeuge).
- Anpassung der LSA am Knotenpunkt Seelenbinder-, Borgmannstraße mit ggf. erforderlichen Abbiegespuranpassungen
- Verlängerung des vor der Schule befindlichen Leitgeländers zur LSA Seelenbinderstraße/Borgmannstraße hin (Sicherung des Schulwegs) sowie zur Geschwindigkeitskontrolle die Anordnung von 2 Displays zur Geschwindigkeitsanzeige.

Diese Maßnahmen wurden im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags geregelt und sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Hinsichtlich der Auswirkungen der Planung auf die verkehrliche Belastung und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist auch zu berücksichtigen, dass das geplante Stellplatzangebot mit dem vorhandenen Angebot des EKZ „Forum Köpenick“ positive Synergieeffekte ausbilden kann: Da von der Bahnhofstraße aus nördlicher Richtung der geplante Einzelhandelsstandort nicht direkt angefahren werden kann, ist das Parkhaus des EKZ „Forum Köpenick“ besser erreichbar. Umgekehrt verhält es sich bei der Anfahrt aus südlicher und östlicher Richtung; hier liegt das Parkhaus des geplanten Neubaus näher. Daher ist davon auszugehen, dass die Kunden, die nicht ein bestimmtes Ziel in der Bahnhofstraße anfahren wollen, jeweils eines der beiden Parkhäuser aufsuchen werden. Da die Verweilzeiten im Hauptzentrum Bahnhofstraße anders zu bewerten sind als an einem isolierten Standort, wird sich in einem bestimmten Umfang eine Verteilung der Nutzer auf beide Parkmöglichkeiten mit längerer Verweildauer ergeben, wobei der jeweils andere Standort zu Fuß erreicht werden kann. Die Bahnhofstraße wird auf diese Weise voraussichtlich in Teilbereichen eine relative Entlastung erfahren.

3. Abwägung der umweltrelevanten Belange

Im Hinblick auf die menschliche Gesundheit kommt es insbesondere zu einer Zunahme der Verkehrslärmbelastung entlang der Borgmannstraße (siehe Kapitel II 5.2.1). Die Erhöhung der Verkehrslärmbelastung liegt jedoch am Rande der Wahrnehmbarkeitsschwelle und ist vor dem Hintergrund der mit der Planung verfolgten Zielsetzungen (siehe Kapitel II.1-3 und 6.1.7) in Abwägung der Belange untereinander hinzunehmen.

Der Verlust des im Plangebiet vorhandenen geschützten Baumbestands wird durch eine Ausgleichszahlung gemäß BaumSchVO Berlin kompensiert. Durch die Anlage von insgesamt mindestens 2.000 m² begrünter Dachflächen und die Bepflanzung der südlichen Fassaden des MK steigt der Anteil der naturhaushaltswirksamen Flächen im Verhältnis zum Bestand. Dach- und Fassadenbegrünung sind notwendig, um die ökologischen Mindeststandards zu sichern. Negative Planfolgen in Bezug auf das Schutzgut „Biotop“ sind nicht zu erkennen.

Durch den Abriss des Gebäudebestandes geht tatsächlicher oder potenzieller Lebensraum für Gebäudebrüter verloren. Da die im Plangebiet vorkommenden Arten nicht zu den gefährdeten Vertretern der Avifauna in Berlin gehören, wird der Verlust

an potenziellen oder tatsächlichen Lebensräumen für diese Vögel als vertretbar angesehen.

Hinsichtlich der Schutzgüter Boden und Wasser sind ebenfalls keine negativen Planfolgen erkennbar, da der Gesamtversiegelungsgrad im MK um 2% zurückgeht. Es sind zudem lediglich Böden betroffen, die im Bestand aufgeschüttet sowie nahezu vollständig versiegelt und damit in höchstem Maße anthropogen beeinflusst sind. Der entsprechende Bereich des Plangebiets bietet sich daher für die Entwicklung einer Einzelhandelsimmobilie mit entsprechendem Flächenbedarf an, da hier aufgrund der Vorbelastung im vergleichsweise geringen Maß in das Schutzgut Boden eingegriffen werden muss. Durch die Festsetzung einer partiellen Dachbegrünung können zudem Teilfunktionen des Bodens (Rückhaltung von Regenwasser, Lebensraum für Insekten) im Plangebiet erhalten bleiben. Das Vorhaben wirkt sich somit insgesamt eher positiv auf das Rückhaltevermögen von Niederschlägen aus. Die genannten Auswirkungen sind nicht von einer solchen Tragweite, dass auf die Planung verzichtet werden müsste.

Im Hinblick auf die kleinklimatische Situation verschlechtert sich kleinräumlich die Durchlüftungssituation aufgrund der in Folge der Planung erfolgenden Blockrandschließung in Bezug auf die angrenzenden Wohngebiete. Zudem kann es zu einer Zunahme der Überwärmung infolge größerer Gebäudevolumina (durch Zunahme der Wärmespeicherkapazität) kommen. Eine Minderung dieser nachteiligen Effekte kann durch die im Bebauungsplan festgesetzten teilräumlichen Dach- und Fassadenbegrünungen erreicht werden. Die dennoch ggf. verbleibenden Beeinträchtigungen können aber im Rahmen der Abwägung zurückgestellt werden.

Für alle übrigen Umweltschutzgüter kommt es zu keinen wesentlichen nachteiligen, teilweise sogar (insbesondere für das Stadtbild, siehe Kapitel 3.1) zu positiven Planfolgen, so dass diesbezügliche abwägungserhebliche Belange, die der Planung entgegenstehen könnten, nicht bestehen.

4. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

Der Bebauungsplan hat für den plangebenden Bezirk Treptow-Köpenick keine Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung. Die für die Aufstellung des Bebauungsplans erforderlichen planerischen Leistungen und fachplanerischen Untersuchungen sind durch den Projektentwickler, der sich durch einen Kaufvertrag den Zugriff auf die Flurstücke 141, 296, 298-300, 302, 304, 312 und 313 gesichert hat und hier die Errichtung eines Geschäftshauses plant, übernommen worden. Dieser Projektentwickler wird auch entsprechend der Regelungen des städtebaulichen Vertrags vom 23.12.2009, UR-Nr. 1115/2009, Notar Detlef Müller, Berlin, die Kosten für die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen, die für die Umsetzung des geplanten Geschäftshauses im öffentlichen Raum u.a. zur Abwicklung des Verkehrs erforderlich sind, übernehmen:

- Übertragung des Flurstückes 299, Gemarkung 515, Flur 474 an das Land Berlin,
- Rückbau der vorhandenen Zufahrten,
- Umprogrammierung der Lichtsignalanlage Borgmannstraße/Seelenbinderstraße,
- Einrichtung einer Parkhauswegweisung,
- Herstellung von Gehwegen und Parknischen in der Borgmannstraße,
- Herstellung eines grundhaften Ausbaus/Asphaltbelag in Borgmannstraße und Elcknerplatz,
- Optional nach Vorgabe der VLB eine Verlängerung des Linksabbiegestreifens an der Zufahrt Borgmannstraße/Seelenbinderstraße,
- Entfernung der Bodenschwellen in der Borgmannstraße,
- Errichtung von zwei Displays zur Geschwindigkeitsanzeige in der Borgmannstraße und
- Grün- und Ausgleichsmaßnahmen.

IV. Verfahren

1. Aufstellungsbeschluss

Der Beschluss des Bezirksamtes Köpenick von Berlin vom 30. November 1992 über die Aufstellung des Bebauungsplans XVI-18 sowie über die Durchführung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs.1 BauGB wurde gemäß § 2 Abs. 1 BauGB im Amtsblatt für Berlin vom 29. Januar 1993 auf Seite 190 bekannt gemacht.

2. Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung, die vom 7. Juni bis einschließlich 4. Juli 1993 durchgeführt wurde, wurden keine schriftlichen Stellungnahmen abgegeben. Die Einsichtnehmenden haben sich für die beabsichtigte Planung ausgesprochen. Einwände wurden nicht vorgebracht.

3. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden erstmals in der Zeit vom 15. November 1994 bis einschließlich 31. Dezember 1994 gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt. Insgesamt haben 27 Behörden oder sonstige Träger öffentlicher Belange schriftliche Stellungnahmen abgegeben.

4. Öffentliche Auslegung

Am 1. Dezember 1995 erfolgte die Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im Amtsblatt für Berlin auf Seite 4841 sowie in den Tageszeitungen *„Berliner Morgenpost“*, *„Berliner Zeitung“* und *„Der Tagesspiegel“*. Die öffentliche Auslegung wurde in der Zeit zwischen dem 11. Dezember 1995 bis einschließlich 12. Januar 1996 im Stadtplanungsamt durchgeführt. Von der öffentlichen Auslegung wurden die Träger öffentlicher Belange benachrichtigt. Die Anregungen aus der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden in der Abwägung berücksichtigt. Während der öffentlichen Auslegung wurden keine schriftlichen Stellungnahmen abgegeben. Ein Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG wies darauf hin, dass die Stellungnahme, die im Rahmen der Behördenbeteiligung abgegeben wurde, weiterhin Gültigkeit habe.

5. Erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

In Folge des Wechsels des Vorhabenträgers für den nördlichen Teilbereich des Plangebiets kam es auch zu einer umfassenden Änderung des Bebauungskonzepts. Dementsprechend ergab sich auch das Erfordernis einer Überarbeitung des Bebauungsplans (siehe auch Kapitel II.1). Durch die Änderungen wurden die Grundzüge der Planung berührt, so dass die Behördenbeteiligung erneut durchgeführt werden musste. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden in der Zeit vom 19.03.2001 bis 20.04.2001 erneut beteiligt. Insgesamt haben 29 Behörden oder sonstige Träger öffentlicher Belange schriftliche Stellungnahmen abgegeben. Davon haben 15 Stellen keine Einwände zur Planung geäußert.

6. Erneute öffentliche Auslegung

Die erneute Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte in der Zeit vom 14.05.2001 bis 15.06.2001 im Amt für Stadtplanung und Vermessung, Fachbereich Stadtplanung. Ort und Dauer der Auslegung wurden fristgerecht am 04.05.2001 ortsüblich im Amtsblatt für Berlin bekannt gemacht, sowie in den Tageszeitungen *„Berliner Morgenpost“*, *„Tagesspiegel“* und *„Berliner Zeitung“* veröffentlicht. Von der Auslegung wurden die

Träger öffentlicher Belange benachrichtigt. Es haben sich 30 Personen über die Planung informiert. Insgesamt wurden sieben Stellungnahmen abgegeben.

7. Frühzeitige Behördenbeteiligung

In Folge der im Jahr 2004 erfolgten Novelle des BauGB haben sich die gesetzlichen Vorschriften zur Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens geändert. Mit der im Jahr 2009 erfolgten Wiederaufnahme des Planverfahrens musste daher eine frühzeitige Behördenbeteiligung durchgeführt werden. Die frühzeitige Behördenbeteiligung erfolgte schriftlich vom 18. März 2009 bis 16. April 2009. Es wurde bestimmt, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Umweltbelange für die Abwägung erforderlich ist.

8. Erneute Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Bebauungsplan XVI-18 vom 4. Mai 2001 wurde bereits einmal öffentlich ausgelegt (14.05.2001 bis einschließlich 15.06.2001).

Seitdem hat sich die Plangrundlage infolge der langen Bearbeitungszeit so stark verändert, dass ein aktueller Bezug nur schwer möglich ist.

Änderungen der Planung einschließlich der zwischenzeitlich erforderlichen Aktualisierung der Planunterlage, wären auf dem Bebauungsplan XVI-18 in der Fassung vom 4. Mai 2001 bürgerfreundlich nicht mehr erkennbar, so dass die Erstellung eines neuen Originalplans erforderlich wurde. Dieser Bebauungsplan liegt nach § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich aus.

9. Zweite Erneute Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen einer erneuten Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung ist den betroffenen Bürgern und den berührten Trägern öffentlicher Belange gemäß §4a Abs. 3 BauGB vom 8. Februar 2010 bis 8. März 2010 erneut Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben worden. Ort und Dauer der Auslegung wurde fristgerecht am 29.01.2010 ortsüblich im Amtsblatt für Berlin, S. 122 bekannt gemacht, sowie in den Tageszeitungen *„Berliner Morgenpost“* und *„Berliner Zeitung“*.

Die erneute Bürgerbeteiligung brachte 8 zusätzliche Anregungen.

Im Rahmen des Verfahrens wurden 36 Träger öffentlicher Belange bzw. von der Planung betroffene Behörden und Stellen mit der Bitte um Stellungnahme angeschrieben. Innerhalb des festgelegten Bearbeitungszeitraums sind 24 Stellungnahmen eingegangen, davon haben 18 Behörden und Träger öffentlicher Belange Anregungen und Hinweise abgegeben, die ausgewertet wurden. Das Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde in die Abwägung eingestellt. Es ergaben sich keine inhaltlichen Änderungen der Planung.

10. Beschluss zum Ergebnis der öffentlichen Auslegung

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin hat in seiner Sitzung am 03.08.10 mit der Vorlage zur Beschlussfassung 478/10 die Ergebnisse der erneuten Behörden- und Trägerbeteiligung sowie der öffentlichen Auslegung zum Bebauungsplan XVI-18 beschlossen.

11. Festsetzung des Bebauungsplans

Mit Beschluss vom 03.08.2010 (BA-Vorlage Nr. 478/2010) hat das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin den Entwurf des Bebauungsplans XVI-18, den Entwurf der Rechtsverordnung zur Festsetzung des Bebauungsplans, die Weiterleitung an die BVV sowie nach Beschlussfassung durch die BVV die Anzeige des Bebauungsplanes bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beschlossen. Die BVV hat am 26.08.10 unter der Beschluss-Nr.: 923/43/10, Drs. Nr.: VI/1551 die Festsetzung des Bebauungsplans XVI-18 beschlossen.

12. Planreife für die Grundstücke Elcknerplatz 2/8, Bahnhofstraße 23,25 und Borgmannstraße 12

Am 23. Dezember 2009 wurde mit dem Bauherren für die o.g. Grundstücke ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. Bestandteil dieses Vertrages ist die entschädigungslose Anerkenntnis der künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans für sich und die Rechtsnachfolger. Mit Schreiben vom 02.08.10 hat das Bau- und Wohnungsaufsichtsamt bestätigt, dass dem Vorhaben keine bauordnungsrechtlichen Belange entgegen stehen. Mit Beschluss vom 03.08.10 (BA-Vorlage Nr. 479/10) hat das Bezirksamt Treptow-Köpenick die Planreife für die Grundstücke Elcknerplatz 2/8, Bahnhofstraße 23,25 und Borgmannstraße 12 beschlossen. Mit Schreiben vom 16.09.2010 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung II C bestätigt, dass die Voraussetzungen für die Anwendung des § 33 Abs. 1 BauGB vorliegen.

13. Anzeigeverfahren gemäß § 6 Abs. 4 AGBauGB

Mit Schreiben vom 08.10.2010 wurde der Bebauungsplan bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gemäß § 6 Abs. 4 AGBauGB angezeigt. Mit Schreiben vom 08.12.2010 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mitgeteilt, dass der Bebauungsplan beanstandungsfrei ist, und festgesetzt werden kann. Die Rechtsverordnung über die Festsetzung des Bebauungsplans XVI-18 wurde am 23.03.2011 im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin auf S. 86 veröffentlicht.

V. Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (**BauGB**) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585/2617)
- Baunutzungsverordnung (**BauNVO**) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)
- Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (**AGBauGB**) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 03.11. 2005 (GVBl. S. 692)
- Bundesnaturschutzgesetz (**BNatSchG**) i. d. F. des BNatSchGNeuregG vom 25.03.02 (BGBl. I S. 1193), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542)
- Berliner Naturschutzgesetz i. d. F. vom 3. November 2008 (GVBl. S. 378)

Aufgestellt:

Berlin Treptow-Köpenick, den

2011

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin
Abt. Bauen und Stadtentwicklung

Löbel

Stadtplanungsamtsleiterin

Anhang zum Bebauungsplan XVI-18 vom 28.01.2010

Textliche Festsetzungen

1. Im allgemeinen Wohngebiet WA sind die Ausnahmen nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 5 der Baunutzungsverordnung nicht Bestandteil des Bebauungsplans.
2. Im Mischgebiet MI sind die in § 6 Abs. 2 Nr. 6 und 7 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen nicht zulässig. Die Ausnahmen nach § 6 Abs. 3 Baunutzungsverordnung sind nicht Bestandteil des Bebauungsplans.
3. Im Kerngebiet MK können Vergnügungsstätten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 der Baunutzungsverordnung nur ausnahmsweise zugelassen werden.
4. Im Kerngebiet MK sind Tankstellen nach § 7 Abs. 2 Nr. 5 und Abs. 3 Nr. 1 der Baunutzungsverordnung nicht zulässig.
5. Zum Schutz vor Lärm muss entlang der Bahnhofstraße, der Borgmannstraße und der Parrisiusstraße in Gebäuden im allgemeinen Wohngebiet WA und im Mischgebiet MI mindestens ein Aufenthaltsraum von Wohnungen, bei Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen müssen mindestens zwei Aufenthaltsräume mit den notwendigen Fenstern von der Straße abgewandt sein.
6. Im Kerngebiet MK sind mindestens 2.000 m² Dachfläche extensiv zu begrünen. Es ist eine Dachbegrünung des Typs Sedum/Gras/Kraut mit einer Erdschicht von mindestens 8 cm anzulegen und zu unterhalten.
7. Im Kerngebiet MK sind die Außenwandflächen zwischen den Punkten AB, CD und EF der baulichen Anlagen mit Ausnahme von Öffnungen mit Kletterpflanzen zu begrünen. Dies gilt auch für Wandflächen, die nicht in einer Ebene verlaufen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.
8. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Pflanzliste zum Bebauungsplan XVI-18 vom 28.01.2010

Pflanzen für Dachbegrünung

Blütenpflanzen

Felsensteinkraut	Alyssum saxatile
gemeine Grasnelke	Armeria elongata
Feldbeifuß	Artemisia campestris
Hornkraut	Cerastium spec.
Sandnelke	Dianthus arenaria
Karthäuser Nelke	Dianthus carthusiana
Heide-Nelke	Dianthus deltoides
Natternkopf	Echium vulgare
Gemeiner Reiherschnabel	Erodium cicutarium
Hungerblümchen	Erophila verna
Sandstrohlume	Helichrysum arenarium
Bergsandglöckchen	Jasione montana
Nelkenköpfchen	Petrorhagia prolifera
Fingerkraut	Potentilla in Sorten
Kleiner Sauerampfer	Rumex acetosella
Mauerpfeffer u.a.	Sedum in Sorten
liegender Ehrenpreis	Veronica prostata
Färber-Hundskamille	Anthemis tinctoria
Gemeiner Tymian	Thymus pulegioides

Gräser

Silbergras	Corynephorus canescens
Schaf-Schwingel	Festuca ovina
Rotschwingel	Festuca rubra
Raublattschwingel	Festuca trachyphylla
Platthalm-Rispengras	Poa compressa

Pflanzen zur Begrünung von Wänden

Kletterpflanzen, selbsthaftend:

Gemeiner Efeu	Hedera helix
Kletterhortensie	Hydrangea petiolaris
Wilder Wein	Parthenocissus tricuspidata 'Meitichi'`ò

Kletterpflanzen, Rankhilfe benötigend:

Gemeine Waldrebe	Clematis vitalba
Hopfen	Humulus lupulus
Wald-Geißblatt	Lonicera xylosteum
Wilder Wein	Parthenocissus quinquefolia