

## **Begründung**

**zum**

### **Bebauungsplan 1-63**

für die Verbreiterung der Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und Perleberger Straße, einschließlich der Kreuzungsbereiche mit der Sellerstraße sowie der Perleberger Straße und dem Friedrich-Krause-Ufer im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

Entwurf zur frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung  
gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Stand: 3. Juni 2010



<b>I.</b>	<b>Planungsgegenstand</b>	<b>3</b>
I.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	3
I.2	Veranlassung und Erforderlichkeit der Planaufstellung	3
I.3	Plangebiet	5
I.3.1	Stadtentwicklung	5
I.3.2	Stadträumliche Einordnung und Bedeutung	6
I.3.3	Bestand	7
I.3.4	Planerische Ausgangssituation	10
<b>II.</b>	<b>Planinhalt</b>	<b>14</b>
II.1	Intentionen des Planes	14
II.1.1	Planungsziele	14
II.1.2	Städtebauliches Konzept	15
II.1.3	Verkehrliches Konzept	16
II.2	Umweltbericht	18
II.2.1	Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes	18
II.2.2	Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für die Bauleitplanung	19
II.2.3	Bestand und Bewertung der derzeitigen Umweltsituation	23
II.2.4	Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung	33
II.2.5	Prognose zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchf. der Planung	36
II.2.6	Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich	36
II.2.7	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	38
II.2.8	Zusätzliche Angaben	38
II.2.9	Zusammenfassung des Umweltberichtes	39
II.2.10	Verwendete Fachgutachten	39
II.3	Wesentlicher Planinhalt	42
II.4	Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen	42
II.4.1	Geltungsbereich	42
II.4.2	Verkehrsflächen	42
II.4.3	Ergänzende planfeststellungsersetzende Festsetzungen für die B 96	45
II.4.4	Nachrichtliche Übernahmen	48
<b>III.</b>	<b>Auswirkungen des Bebauungsplans</b>	<b>48</b>
<b>IV.</b>	<b>Verfahren</b>	<b>49</b>
IV.1	Aufstellungsbeschluss	49
<b>V.</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>49</b>
<b>VI.</b>	<b>Anhang</b>	<b>50</b>
VI.1	Abkürzungen	50
VI.2	Hinweis auf textliche Festsetzungen	51



## **I. PLANUNGSGEGENSTAND**

### **I.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 befindet sich in zentraler Innenstadtlage nördlich des Hauptbahnhofs im Bezirk Mitte von Berlin. Das Plangebiet umfasst:

- die vorhandene Heidestraße, begrenzt durch die Straßenkreuzungen Minna-Cauer-Straße / Heidestraße im Süden und Heidestraße / Perleberger Straße im Norden,
- die Erweiterungsflächen beiderseits der Straße sowie
- den auszubauenden Knotenbereich Perleberger Straße / Heidestraße.

Der Geltungsbereich betrifft folgende Flurstücke der Flur 43:

Vollständig: 252, 219, 55, 57, 59, 78, 79, 49/1, 209, 208, 111/5

Anteilig: 221, 83/1, 218, 223, 62/1, 36/1, 38/1, 20/1, 223, 28/1, 26/1, 24/1, 22/1, 207, 87, 178, 111/1, 204, 205

Der Geltungsbereich betrifft ferner folgende Flurstücke der Flur 37:

Anteilig: 278, 147

### **I.2 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planaufstellung**

Für den Bereich um die Heidestraße zwischen Perleberger Straße im Norden, Nordhafen und Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal im Osten, der Invalidenstraße im Süden und den Bahnanlagen im Westen ist eine umfassende städtebauliche Neuordnung geplant. Innerhalb dieses neu zu entwickelnden Innenstadtbereichs soll die künftige Heidestraße nördlich der Minna-Cauer-Straße als angebaute Stadtstraße das stadtstrukturelle und verkehrliche Rückrat bilden.

Hierzu soll die vorhandene Trasse der Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße im Süden und Perleberger Straße im Norden erweitert werden, um eine Neuanlage der Straße mit deutlich veränderter Straßenraumaufteilung zu ermöglichen. Verändert werden sollen vor allem auch die Anschlüsse an die Minna-Cauer-Straße, an den Straßenzug Sellerstraße / Nordhafenbrücke sowie an die Perleberger Straße. Weiterhin sollen von der künftigen Heidestraße verschiedene Quartiersstraßen abzweigen, die der Erschließung der anliegenden Baugebiete dienen werden. Die vorhandene Döberitzer Straße ist ebenfalls neu anzuschließen.

Zur städtebaulichen Neuordnung der Bereiche westlich und östlich der Heidestraße und zur Sicherung der in diesem Zusammenhang erforderlichen Quartiersstraßen (einschließlich der Döberitzer Straße), hat der Bezirk Mitte von Berlin den Bebauungsplan 1-62 aufgestellt.

Die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans 1-63 ist zur planungsrechtlichen Sicherung der Straßenverkehrsflächen der künftigen Heidestraße sowie der notwendigen Straßenverkehrsflächen im Bereich der Einmündungen an der Perleberger Straße und der Nord-

hafenbrücke erforderlich. Die im mittleren und südlichen Abschnitt beidseitige und im nördlichen Abschnitt einseitige Erweiterung der vorhandenen Heidestraße betrifft ausschließlich private Grundstücksflächen, die nur auf der Grundlage des Bebauungsplans 1-63 in Anspruch genommen werden können.

Der Abschnitt der vorhandenen Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße im Süden und der Einmündung zur Nordhafenbrücke ist Teil der Führung der Bundesstraße 96. Er gilt als planfestgestellt im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG). Der geplante Ausbau der Heidestraße ist als wesentliche Änderung einer Bundesfernstraße im Sinne von § 17 Bundesfernstraßengesetz einzustufen, die einer Planfeststellung bedarf. Der Bebauungsplan 1-63 entfaltet für diesen Abschnitt daher planfeststellungsersetzende Wirkung im Sinne von § 17b Abs. 2 Bundesfernstraßengesetz und trifft Regelungen insbesondere zur künftigen Aufteilung der Straßenverkehrsflächen.

Der Abschnitt der vorhandenen Heidestraße zwischen der Einmündung zur Nordhafenbrücke im Süden und der Kreuzung mit der Perleberger Straße im Norden ist Teil der Führung einer Landesstraße II. Ordnung im Sinne von § 20 Berliner Straßengesetz (Verordnung über die Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin vom 15. August 2007). Dieser Abschnitt gilt als planfestgestellt im Sinne des Berliner Straßengesetz (BerlStrG). Der geplante Ausbau der Heidestraße stellt bedeutet in diesem Bereich eine Änderung einer Landesstraße II. Ordnung im Sinne von § 22 Berliner Straßengesetz dar. Nach § 22 BerlStrG ist für die Änderung von Straßen 2. Ordnung nur dann eine Planfeststellung erforderlich, wenn dies zur sachgerechten Bewältigung der mit der Planung aufgeworfenen Konflikte erforderlich ist. Sie ist zudem gesondert von der Planfeststellungsbehörde anzuordnen. Nach derzeitigem Planungsstand ist für diesen Straßenabschnitt kein Planfeststellungsverfahren erforderlich und angeordnet, so dass der Bebauungsplan 1-63 für diesen Abschnitt keine planfeststellungsersetzende Wirkung wahrnimmt.

Der Umbau dieses Straßenabschnitts mit einem erweiterten Profil sieht u.a. die Inanspruchnahme privater Grundstücksflächen vor; diese Inanspruchnahme von Flächen wird durch den Bebauungsplan 1-63 planungsrechtlich vorbereitet. Die künftige Profilgestaltung, d.h. die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist hingegen nicht Gegenstand der Festsetzung und die Planung wird diesbezüglich nur als Hinweis dargestellt, um die Funktionsfähigkeit dieses Abschnitts im Verbund mit dem Abschnitt südlich der Einmündung zur Nordhafenbrücke zu verdeutlichen.

Die künftige Heidestraße schließt im Süden an den bereits hergestellten Abschnitt der Bundesstraße 96, die Minna-Cauer-Straße, an. Zur Umsetzung der nunmehr verfolgten Straßenplanung soll ein Teilbereich des festgesetzten Bebauungsplans II-201b in den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplan einbezogen werden. Auch hierzu ist die Aufstellung des Bebauungsplans 1-63 und die Festsetzung planfeststellungsersetzender Regelungen erforderlich. Die entsprechenden Teilflächen der B 96 zwischen Minna-Cauer-Straße und Döberitzer Straße sind nicht planfestgestellt. Eine Änderung der Planfeststellung erfolgt insofern nicht.

## **I.3 Plangebiet**

### **I.3.1 Stadtentwicklung**

Der feuchte Niederungsbereich des heutigen Plangebietes mit der Heidestraße und den geplanten Erweiterungsflächen der Straße lag bis ins 18. Jahrhundert vorwiegend landschaftlich geprägt weit außerhalb des Stadtkerns und der Stadterweiterungen. Eine erste bauliche Prägung östlich des heutigen Plangebiets entstand 1748 mit der Errichtung der so genannten Invalidenhäuser, die als Wohnheime für Versehrte der preußischen Kriege dienten. Die Panke, die in ihrem ursprünglichen Lauf weiter östlich in die Spree mündete, wurde im heutigen Plangebiet als Graben westlich der Invalidenhäuser neu angelegt. Westlich des Plangebiets prägten um 1840 ein ausgedehnter Exerzierplatz, Kasernen sowie das Zellengefängnis mit sternförmig angeordneten Zellentrakten den Bereich.

Prägend für das Plangebiet war eine Neugestaltung der Wasserwege: Der Bogen der Spree wurde reguliert und der Pankegraben mit Humboldthafen, Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und Nordhafen bis 1859 als schiffbarer Wasserweg ausgebaut.

Als Endpunkt der Eisenbahnstrecke nach Norden entstand 1847 im Südosten des Plangebiets der Hamburger Bahnhof als Kopfbahnhof nördlich der Invalidenstraße. Die Flächen nördlich des Bahnhofsgebäudes wurden für den Güterumschlag und Bahnbetriebszwecke entwickelt und erhielten so die bis heute nachwirkende Prägung. Diese Nutzungen blieben auch bestehen, als der Hamburger Bahnhof schon um 1884 als Bahnhof wieder aufgegeben und ab 1906 als Bau- und Verkehrsmuseum umgenutzt wurde.

Der Hobrecht-Plan von 1862 sah für den Bereich zwischen Hamburger Bahnhof im Osten (Heidestraße) und Exerzierplatz im Westen (Lehrter Straße) ein Stadtquartier mit einem Schmuckplatz vor. Auf diese Planung gehen offenbar die Ansätze gründerzeitlicher Blockrandbebauung an der Heide- und der Döberitzer Straße sowie an der Lehrter Straße zurück. Die Ausbildung eines geschlossenen Quartiers wurde jedoch von der Anlage der Lehrter Bahn als unüberwindliche Zäsur verhindert.

Etwa am Standort des heutigen Hauptbahnhofs wurde 1868 der Lehrter Bahnhof ebenfalls als Kopfbahnhof in Betrieb genommen. Auch in dessen Hinterland, den Flächen westlich der heutigen Heidestraße, entwickelten sich ausgedehnte Anlagen für den Güterumschlag und den Bahnbetrieb. Damit waren die Flächen beiderseits der Heidestraße durch Bahn- und Gewerbenutzungen geprägt und durch stadträumliche Barrieren so deutlich abgetrennt, dass sie an der weiteren Entwicklung der westlich und östlich angrenzenden Stadtquartiere nicht teilnahmen. Die Errichtung der Stadtbahn bis 1882 mit dem Lehrter Stadtbahnhof in Hochlage nördlich quer vor dem Hauptgebäude des vorhandenen Lehrter Bahnhofs erhöhte zwar die Erschließungsgunst des Fernbahnhofs und verbesserte die Verbindungen des Plangebiets mit der übrigen Innenstadt wesentlich, blieb jedoch für die städtebauliche Entwicklung des Plangebiets nahezu ohne Bedeutung. Ein Sonderfall im Gebiet blieben die Grundstücke nördlich der Einmündung der Döberitzer Straße, die um 1900 mit zeittypischen Mietshäusern bebaut worden waren.

Im zweiten Weltkrieg wurde der Lehrter Bahnhof stark zerstört und in der Folgezeit nicht mehr für den Personenverkehr genutzt. Auch eine Reihe der entlang der Heidestraße vorhandenen Mietshäuser wurde offenbar beschädigt und abgebrochen. Es blieb aber bei den Bahn-, Güterumschlags- und Gewerbenutzungen auf den Flächen beiderseits der Heidestraße. Diese Prägung wurde durch die Errichtung eines Containerbahnhofs im nordwestlichen Bereich an der Heidestraße in den frühen 1980er Jahren noch verstärkt. Für das isolierte West-Berlin erfüllte der neu errichtete Containerbahnhof eine wichtige bahnologistische Funktion.

Mit der Teilung Berlins geriet das Plangebiet in West-Berlin nicht nur in eine Randlage an der im Schiffahrtskanal verlaufenden Grenze, sondern die Heidestraße wurde in Verbindung mit der Anbindung an die Seller- und die Perleberger Straße sowie der Errichtung der so genannten Entlastungsstraße im Tiergarten auch zu einer wichtigen Nord-Süd-Verbindung für den Fahrzeugverkehr in West-Berlin.

Nach der Grenzöffnung wurde die Nutzung des Containerbahnhofs zunächst intensiviert. 2003 erfolgte die Verlagerung der Funktionen in ein Güterverkehrszentrum im Süden Berlins. Mit der Fertigstellung des Hauptbahnhofs Mitte 2006 und der damit verbundenen Verknüpfung der Nord-Süd- mit den Ost-Westlinien der Bahn erhielt der Bereich um die Invalidenstraße eine völlig neue Prägung und Zentralität im Stadtgefüge, die durch die neue Anbindung über den Nord-Südtunnel weiter verstärkt wird. Auch der Bereich um den Hamburger Bahnhof gewann nach 1990 wieder an Bedeutung und wurde als Kulturstandort entwickelt.

### **I.3.2 Stadträumliche Einordnung und Bedeutung**

Der Neuordnungsbereich Heidestraße ist Teil der Berliner Innenstadt und durch die Nähe zu zentralen Nutzungen gekennzeichnet. Hierzu gehören insbesondere das Regierungsviertel im Süden, das Wirtschafts- und Bauministerium sowie das Bundeswehrkrankenhaus und das Naturkundemuseum im Osten, die Charité mit Behandlungs-, Forschungs- und Lehrinrichtungen sowie diverse städtische Nutzungen im Südosten. Im Osten des Gebiets wird künftig auch die Zentrale des Bundesnachrichtendienstes ansässig sein. Der Hamburger Bahnhof als überregional wirksamer Kulturstandort ist selbst Teil des Neuordnungsbereichs. Die Ansiedlung des Hauptbahnhofs hat die Zentralität und Bedeutung dieser Lage nochmals deutlich erhöht. Das Zusammentreffen von Fernbahn-, Regionalbahn- und Nahverkehrskreuz sowie Nord-Süd-Tunnel / B96 bezeichnet eine besonders gute regionale, wie überregionale Erreichbarkeit. Der Bahnhof selbst ist auch zentraler Einzelhandelsstandort.

Durch die Bauflächen im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofs bestehen sehr gute Ausgangsbedingungen, die noch fehlende strukturelle Verbindung zu den o.g. Nutzungen und Bereichen im Süden und Osten des Neuordnungsbereichs Heidestraße herzustellen. Mit der Aufgabe der Bahn- und Gewerbenutzungen im Neuordnungsbereich Heidestraße bestehen zudem erhebliche Flächenpotentiale und Chancen, um das Gebiet praktisch erstmals in der Berliner Stadtentwicklung einer städtischen Entwicklung zuzuführen.



Durch die bislang weitgehend unüberwindliche Einfassung mit Bahnanlagen im Westen und Wasserwegen im Norden und Osten stellt der Neuordnungsbereich Heidestraße für die angrenzenden Stadtbereiche im Westen, Norden und Osten eine stadtstrukturelle Barriere dar, ist von diesen deutlich abgetrennt und durch eine isolierte Lage gekennzeichnet. Lediglich die Heidestraße selber wird zumindest für den motorisierten Verkehr als eine Art Transitraum genutzt. Diese Lagebedingungen werden aufgrund des Fortbestands der Bahn-, Kanal- und Hafenanlagen auch nur partiell veränderbar sein. So kann nach Westen zum Bereich Lehrter Straße hin durch die Anlage des sog. Döberitzer Grünzugs (westlich an die Döberitzer Straße anschließend) und durch eine geplante Fußgängerbrücke eine verbesserte Anbindung geschaffen werden. Ebenso kann durch zwei geplante Kanalbrücken für Fußgänger nach Osten und dem in Umstrukturierung begriffenen Stadtbereich westlich der Chausseestraße hin eine verbesserte Anbindung erreicht werden. Eine zusätzliche Vernetzung mit dem Straßennetz in den umliegenden Quartieren ist aber nicht möglich.

Umso notwendiger ist ein Aufgreifen der Potentiale für eine verbesserte Vernetzung mit den Stadtbereichen im Westen, Norden und Nordosten. Hierzu gehören die dicht bebauten Wohnbereiche Moabits, die allerdings nur über die stark befahrene Perleberger Brücke und die Invalidenstraße erreichbar sind, die Wohnbereiche um die Torfstraße in Wedding, die nur über weitere trennende gewerbliche Zonen und wenige Kanalbrücken erreichbar sind und die Zentrumsbereiche um die Müller- und die Reinickendorfer Straße, die aber bislang durch die ausgedehnten Anlagen eines Chemiebetriebs beiderseits der Fennstraße abgekoppelt vom Nordrand des Gebiets Heidestraße sind.

Insofern ist der Neuordnungsbereich Heidestraße weitgehend auf eine selbst tragende, interne Entwicklung angewiesen und kann mit Ausnahme von Impulsen aus dem Südbereich um den Hauptbahnhof kaum und nur sehr vermittelt von Entwicklungen in den Nachbarquartieren profitieren. Die interne Entwicklung, städtebauliche Neuordnung und Aufwertung sind aber für die Vernetzung der Stadtbereiche im Nordwesten, Norden, und Nordosten des Gebiets mit den zentralen Lagen der Innenstadt von herausragender Bedeutung. In diesem Kontext kommt auch der gestalterischen Aufwertung der Heidestraße, ihrer städtebaulichen Einbindung und der Aufwertung der verkehrsfunktionalen Rahmenbedingungen für den Fußgänger-, Fahrrad und Busverkehr eine besondere Bedeutung zu.

### **I.3.3 Bestand**

#### **I.3.3.1 Bebauung und Nutzung**

Die an die Heidestraße angrenzenden Bebauungen und Nutzungen zeigen ein stark uneinheitliches Bild.

Auf der westlichen Seite der Straße dominieren im mittleren Abschnitt die weitgehend ungenutzten Flächen des ehemaligen Containerbahnhofs. Im Eckbereich mit der Perleberger Straße finden sich ein kleinerer Gebrauchtwagenhandel und rückwärtig Reste einer Kleingartennutzung, südlich anschließend ein Großhandel für Isoliermaterialien mit einer großen Lagerhalle und einem Verwaltungsgebäude. Nur im Bereich nördlich der Döberitzer Straße ist ein Abschnitt entlang der Heidestraße mit traditionellen Mietshäusern bebaut; hier sind ne-

ben Wohnungen nur vereinzelt gewerbliche Nutzungen vorhanden. Das ehemals gewerblich genutzte Areal Heidestraße 46 bis 52 mit einem mehrgeschossigen Gewerbehof und verschiedensten Hallenbauten hat sich zu einem Standort mit zahlreichen Galerien, Ateliers von Künstlern und Büros von Architekten entwickelt. Ein Baufeld südlich der Döberitzer Straße ist ebenfalls ungenutzt.

Im Norden, an den Geltungsbereich östlich angrenzend, befindet sich zwischen Heidestraße und dem Nordhafen eine öffentliche Grünfläche. Der übrige Bereich östlich der Heidestraße wird noch deutlich von den lang gestreckten Güterschuppen der früheren Bahnnutzung geprägt. Hier sind u.a. verschiedene Transportunternehmen, Betriebe des Lebensmittel- und Getränkegroßhandels sowie eine Firma für Eventmanagement und eine für Catering mit Lagernutzungen vertreten.

Südöstlich des Geltungsbereichs schließt der Bereich mit dem Hamburger Bahnhof (Museum für Gegenwart), dem Sozialgericht Berlin, dem Landesinstitut für Gerichtliche und Soziale Medizin sowie weiteren Museums-, Galerie- und Gewerbenutzungen an.

### **I.3.3.2 Straßenraum**

Bei der Heidestraße handelt es sich um eine in weiten Abschnitten nicht angebaute Gewerbeanschlussstraße. Sie ist zwischen Döberitzer Straße und Zufahrt zur Nordhafenbrücke rund 22,5 m breit und umfasst in diesem Abschnitt eine ausgedehnte Fahrbahnfläche von etwa 15,0 m mit zwei Fahrstreifen. Das Parken ist nur auf der Westseite zugelassen, so dass zweiseitig je Richtung gefahren werden kann. Die Gehwege sind zwischen 3,5 und 4,5 m breit. Im westlichen Gehweg ist eine nahezu durchgängige Straßenbaumreihe vorhanden, die jedoch aufgrund sehr unterschiedlicher Baumgrößen und -arten sowie Lücken ein uneinheitliches Bild vermittelt. Im östlichen Gehwegbereich sind nur einzelne Straßenbäume vorhanden.

Im nördlichen Abschnitt zwischen Zufahrt zur Nordhafenbrücke und Perleberger Straße ist die Heidestraße insgesamt 20,0 m breit, die Fahrbahnfläche mit vier Fahrstreifen ist etwa 12,0 m, die Gehwege sind jeweils ca. 4,0 m breit.

In den Kreuzungsbereichen (Perleberger Straße, Nordhafenbrücke, Minna-Cauer-Straße) sind im Gehwegbereich auf beiden Seiten der Heidestraße (sonstige) Radwege markiert, im langen Mittelabschnitt zwischen Döberitzer und Nordhafenbrücke sowie im Abschnitt Nordhafenbrücke bis Perleberger Straße fehlen Radverkehrsanlagen.

### **I.3.3.3 Verkehr**

Die Heidestraße ist im Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und Zufahrt zur Nordhafenbrücke Teil der Bundesstraße 96. Sie erfüllt eine wichtige Verbindungsfunktion für den motorisierten Nord-Südverkehr. In weiten Abschnitten fehlende Randnutzungen und nur wenige Einmündungen führen zu hohen Fahrgeschwindigkeiten und einem nur selten unterbrochenen Verkehrsstrom. Die Verbindungsfunktion im Nord-Südverkehr wurde in den letzten Jahren durch den Anschluss der Straße an den Nord-Südtunnel über die neu errichtete Minna-Cauer-Straße noch verstärkt. Im Norden schließt die Heidestraße an den Straßenzug Perleberger Straße / Fennstraße und die Sellerstraße an. Beide Straßenzüge stellen die verkehr-

lich wichtigen Verbindungen zur östlich verlaufenden Müllerstraße her. 2006 verkehrten im Abschnitt der Heidestraße südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke im Durchschnitt täglich mehr als 27.000 Kfz am Tag, nördlich davon rund 15.600 Kfz am Tag (Verkehrslenkung Berlin, Knotenstromzählung K 350/06).

In der Heidestraße verkehrt die Buslinie 147.

#### **I.3.3.4 Natur und Umwelt**

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

#### **I.3.3.5 Eigentumsverhältnisse**

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

Die Flächen der bestehenden Heidestraße (Flurstück 252, Flur 43) einschließlich der Anschlüsse an die Minna-Cauer-Straße (Flurstück 221, Flur 43) und die Döberitzer Straße (Flurstück 83/1), die Fläche im Eckbereich Döberitzer Straße / Heidestraße (Flurstücke 218 und 219, Flur 43), die Nordhafenbrücke (Teil des Flurstücks 252, Flur 43) sowie die Flächen der Perleberger Straße im Geltungsbereich (Flurstück 178 und 111/5 Flur 43) sind im Eigentum des Landes Berlin. Davon ausgenommen sind die Flurstücke 78 und 79 (Flur 43), d.h. die Gehwegflächen vor den Gebäuden Heidestraße 53 und 53a.

Die Fläche des südlichen Gehwegs der Perleberger Straße östlich der Einmündung der Heidestraße (Teilfläche des Flurstücks 111/4, Flur 43) befindet sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland, Bundeswasserstraßenverwaltung.

Die Erweiterungsflächen für den Straßenumbau sind im Eigentum unterschiedlicher Eigentümer.

Östlich der bestehenden Heidestraße: Vivico Real Estate GmbH (Flurstück 82/6 Flur 43), Verwertungsgesellschaft für Eisenbahnimmobilien GmbH & Co. KG (inzwischen Vivico Real Estate GmbH) (Flurstück 204, Flur 43), Deutsche Bahn AG (Flurstück 205, Flur 43). Für das gesamte Flurstück ist bereits eine Eigentumsübertragungsvormerkung zugunsten der Vivico Real Estate GmbH im Grundbuch vermerkt.

Westlich der bestehenden Heidestraße: Liegenschaftsfonds Berlin GmbH & Co.KG (Flurstück 87, Flur 43), Verwertungsgesellschaft für Eisenbahnimmobilien GmbH & Co. KG (inzwischen Vivico Real Estate GmbH) (Flurstück 207,208, 209, Flur 43), Vivico Real Estate GmbH (Flurstück 260, Flur 43), Deutsche Bahn AG (Flurstücke 223, 22/1, 24/1, 26/1, 28/1 20/1, 36/1, Flur 43), Bundesrepublik Deutschland, Bundeseisenbahnvermögen (Flurstück 38/1, 55, 57, 62/1, 78 und 79, Flur 43) sowie Privateigentümer (Flurstück 49/1, 59, Flur 43).

## **I.3.4 Planerische Ausgangssituation**

### **I.3.4.1 Landesentwicklungsplanung**

#### **I.3.4.1.1 Landesentwicklungsprogramm**

Im Landesentwicklungsprogramm 2007 (GVBl. S. 629) werden die übergeordneten raum- und landesplanerischen Ziele für Berlin-Brandenburg bestimmt. Für das Plangebiet kommen neben den siedlungsplanerischen Grundsätzen (Stärkung Berlins als Zentrum der Region, Vorrang der Innenentwicklung) vor allem die folgenden verkehrsplanerischen Grundsätze zum Tragen. So wird im Landesentwicklungsprogramm hervorgehoben, dass ein funktionsfähiges Netz von Straßenverbindungen in allen Teilräumen eine wichtige Voraussetzung für die Abwicklung des Verkehrsaufkommens ist und dass zur Sicherung der Mobilität der Bevölkerung und der Standortanforderungen der Wirtschaft eine bedarfsgerechte Erschließung innerhalb der Hauptstadtregion erforderlich ist. Darüber hinaus wird auf die Sicherung einer nachhaltigen, umwelt- und gesundheitsverträglichen sowie finanzierbaren Mobilität hingewiesen, die durch integrative Maßnahmen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ergänzt wird. Hierdurch soll die Steigerung des Verkehrsaufkommens gemindert und Verkehrsbelastung verringert werden. Planerische Handlungsfelder sind insbesondere kompakte Siedlungsstrukturen, Vermeidung monofunktionaler Nutzungen und verbesserte Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsarten.

#### **I.3.4.1.2 Landesentwicklungsplan Berlin Brandenburg**

Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-B-B / 2009) (GVBl. S. 37) bestimmt die wesentlichen landesplanerischen Festlegungen für die Region. Für das Plangebiet relevant sind vor allem die zentrale und übergeordnete Bedeutung Berlins als Bundeshauptstadt und Metropole im Sinne des übergeordneten Zentrums der Region (Ziel 2.5; Grundsatz 2.6), die siedlungsplanerischen Grundsätze (insbesondere die vorrangige Nutzung bisher nicht ausgeschöpfter Entwicklungspotentiale innerhalb bestehender Siedlungsgebiete, Grundsatz 4.1) sowie die einzelhandelsrelevanten Grundsätze (Begrenzung und Konzentration auf die jeweilige Stufe des zentralen Ortes, Grundsätze 4.6 - 4.9).

### **I.3.4.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (ABl. S. 2666) stellt am Westrand des Plangebiets entlang der vorhandenen Bahnstrecke eine neue übergeordnete Hauptverkehrsstraße als direkte Verbindung zwischen dem Nord-Süd-Tunnel und der Perleberger Straße dar. Dies entspricht der ursprünglichen Planungsabsicht, wonach die Heidestraße nicht mehr als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dienen und durch eine neue Trasse weiter westlich ersetzt werden sollte. Für diese Darstellung wird jedoch zurzeit ein Änderungsverfahren durchgeführt, das am 30.10.2008 eingeleitet wurde (Nr. 06/08) und für das zurzeit die öffentliche Auslegung zur Änderung des Flächennutzungsplans durchgeführt wird. Im Änderungsblatt mit Stand vom 18.2.2010 sind die Minna-Cauer- und die bestehende Heidestraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt.

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans 1-63 sind aus dem (geänderten) Flächennutzungsplan entwickelt.

#### **I.3.4.3 Landschaftsprogramm**

Die im Landschaftsprogramm (LaPro) für das Plangebiet dargestellten Ziele und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden im Umweltbericht dargestellt.

#### **I.3.4.4 Stadtentwicklungsplanung**

##### Stadtentwicklungsplan Verkehr

Der im Juli 2003 vom Senat beschlossene Stadtentwicklungsplan Verkehr verfolgt in der Teilstrategie Innere Stadt das Ziel einer Entlastung der Stadträume in der historischen Mitte vom Pkw-Verkehr als Voraussetzung für eine Aufwertung des Lebensraumes Innenstadt. Elemente dieser Strategie sind:

- die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes,
- die Dämpfung des Pkw-Zielverkehrs durch Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung,
- die räumliche Verlagerung eines zuträglichen Teils des Durchgangsverkehrs auf Tangential- und Ringstraßen.

Für die Heidestraße und die an die Heidestraße anschließenden Straßen enthält der Stadtentwicklungsplan Verkehr relevante Aussagen. So wird der Abschnitt der Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und Perleberger Straße im Plansatz „Übergeordnetes Straßennetz, Planung 2015“ als übergeordnete Straßenverbindung der Stufe 2 dargestellt. Die Heidestraße ist Teil eines wichtigen innerstädtischen Straßenzuges, der im Norden an die überörtliche Straßenverbindung Perleberger Straße / Fennstraße anknüpft und im Süden über die Minna-Cauer-Straße an den Tiergartentunnel bzw. die Invalidenstraße anbindet. Die beiden letzt genannten Straßen sind ebenfalls als übergeordnete Straßenverbindung dargestellt. Die Sellerstraße, die Teil der B 96 ist, wird im Planungskonzept 2015 als örtliche Straßenverbindung der Stufe 3 dargestellt.

Die Planungskonzeption „Verkehrliche Prioritäten 2010“ geht noch davon aus, dass entlang der künftigen Bahnfläche eine neue Straße errichtet wird, die die Heidestraße als übergeordnete Straßenverbindung ersetzen soll. So wird im entsprechenden Plan westlich der Heidestraße, zwischen Minna-Cauer-Straße und Perleberger Straße, eine gestrichelte Linie (Trassenfreihaltung) darstellt.

Die Heidestraße befindet sich innerhalb des Innenstadtrings, der gemäß dem Entlastungskonzept vom großräumigen Durchgangsverkehr entlastet werden soll. Der Kreuzungsbereich Heidestraße / Perleberger Straße ist als Knotenpunkt gekennzeichnet, der zur Ableitung des Verkehrs aus dem Innenstadtbereich dienen soll.

#### **I.3.4.5 Landestraßenplan**

Nach der Verordnung über die Festlegung der Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin vom 15. August 2007 sind der nördliche Abschnitt der Heidestraße zwischen Zufahrt zur Nordhafenbrücke und Perleberger Straße, die Perleberger Straße und die Fennstraße als Landes-

straßen II. Ordnung festgelegt. Der südliche Abschnitt der Heidestraße, die Minna-Cauer-Straße und die Sellerstraße sind als Bundesstraße nachrichtlich dargestellt. Die Invalidenstraße östlich der Minna-Cauer-Straße ist als Landesstraße I. Ordnung festgelegt.

#### **I.3.4.6 Bereichsentwicklungsplanung Bezirk Mitte**

Die vom Bezirk Mitte am 18.11.2004 beschlossene Bereichsentwicklungsplanung geht ebenfalls von einer Verlagerung der Hauptverkehrsstraßenführung aus und stellt westlich der Heidestraße eine neue Hauptverkehrsstraße dar, die im südlichen Abschnitt etwa dem Verlauf der Minna-Cauer-Straße folgt und weiter nördlich entlang der künftigen Bahnflächen verläuft. Im nördlichen Abschnitt schließt die neue Straße sowohl an die Nordhafenbrücke / Sellerstraße als auch an die Perleberger Straße an. Letztere wird ebenfalls als Hauptverkehrsstraße dargestellt. Die Heide- und die Sellerstraße sollen gemäß der Bereichsentwicklungsplanung als einfache sonstige Straße zurückgebaut werden, wobei die Heidestraße als Sammelstraße eines neuen Wohn- und Mischgebiets dienen soll. So zweigen in regelmäßigen Abständen Ost-West ausgerichtete Straßen von der Heidestraße ab, die im Westen an die neue übergeordnete Straßentrasse anbinden und im Osten am Schiffahrtskanal enden. Im Bereich des Döberitzer Grünzuges ist die Heidestraße unterbrochen. Entlang des Nordhafens soll die heutige Heidestraße vollständig zurückgebaut werden.

#### **I.3.4.7 Angrenzende Bebauungspläne**

##### **I.3.4.7.1 Bebauungsplan II-201b**

Südwestlich des Plangebiets schließt der Geltungsbereich des am 22.6.2006 festgesetzten Bebauungsplans II-201b an. Der Geltungsbereich dieses Bebauungsplans umfasst im Wesentlichen die Flächen zwischen Lehrter Straße und Minna-Cauer-Straße, die überwiegend als Grünflächen festgesetzt werden, sowie Teilflächen der Lehrter Straße und der Invalidenstraße und die gesamte Minna-Cauer-Straße, die alle dem Bestand entsprechend als Straßenverkehrsflächen festgesetzt werden.

Gemäß Aufstellungsbeschlusses vom 21.12.2009 des vorliegenden Bebauungsplans 1-63 soll eine etwa 65 m lange und zwischen ca. 3,7 und 6,6 m breite Teilfläche des Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201b zwischen Minna-Cauer- und Döberitzer Straße westlich der Heidestraße geändert und folglich in den Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-63 einbezogen werden.

##### **I.3.4.7.2 Bebauungsplan-Entwurf II-201c**

Südlich des Plangebiets erstreckt sich der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs II-201c, der die Flächen zwischen Minna-Cauer-Straße, Invalidenstraße und Heidestraße einschließlich des südlichen Abschnitts der Heidestraße umfasst und im Wesentlichen die Festsetzung von Kerngebieten und Verkehrsflächen, überwiegend mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerfläche“, zum Inhalt hat. Darüber hinaus sind im Bebauungsplanentwurf II-201c die planfestgestellten Bahnflächen nachrichtlich übernommen. 2009 wurde für den Bebauungsplanentwurf II-201c die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, die öffentliche Auslegung erfolgte im Frühjahr 2010.

### **I.3.4.8 Straßen- und Baufluchten**

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

### **I.3.4.9 Baunutzungsplan**

Der Baunutzungsplan (1960) trifft keine Regelungen zu Verkehrsflächen. Die Heidestraße und die Bereiche beiderseits der Heidstraße werden im Baunutzungsplan als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 festgesetzt. In Verbindung mit den planungsrechtlichen Vorschriften der Bauordnung von 1958 und den bestehenden, verbindlich festgesetzten Straßen- und Baufluchtlinien wären die Flächen beiderseits der vorhandenen Heidestraße, die nicht als planfestgestellte Eisenbahnflächen gelten (s.u.), als gewerbliche Baugebiete entwickelbar. Eine Überbauung der für die Verbreiterung der Heidestraße vorgesehenen Flächen (Vorgärten) wäre aufgrund der festgesetzten Baufluchtlinien nur an der östlichen Seite der Heidestraße zulässig.

### **I.3.4.10 Planfeststellungen**

#### **I.3.4.10.1 Bundesfernstraße**

Die Flächen der Bundesstrasse 96 im Geltungsbereich, d.h. die Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke, einschließlich dieser Zufahrt, gelten als planfestgestellte Flächen im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes.

#### **I.3.4.10.2 Landesstraße**

Die Flächen der Heidestraße zwischen der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und der Perleberger Straße sowie der Kreuzungsbereich der Perleberger Straße gelten als planfestgestellte Flächen einer Landesstraße II. Ordnung im Sinne des Berliner Straßengesetzes.

#### **I.3.4.10.3 Eisenbahn**

Die westlich an die Heidestraße angrenzenden Flächen der Deutschen Bahn AG, die Grundstücke Heidestraße 35 bis 39 sowie die Flächen nördlich des Grundstücks Heidestraße 31 bis zum Grundstück Heidestraße 25, gelten als planfestgestellte Eisenbahnflächen. Vom Eigentümer ist geplant, die eisenbahnrechtliche Widmung aufheben zu lassen, so dass die Flächen künftig der Planung durch die Bebauungspläne 1-62 und 1-63 zugänglich werden.

### **I.3.4.11 Stadtumbaugebiet**

Das Neuordnungsgebiet Heidestraße zwischen Invalidenstraße im Süden und Perleberger Straße im Norden ist Teil des Stadtumbaugebiets Tiergarten-Nordring / Heidestraße nach § 171b BauGB (Programm „Stadtumbau West“, Senatsbeschluss veröffentlicht im Amtsblatt für Berlin Nr. 62 vom 16.12.2005, S. 4613). Durch den Beschluss ergeben sich vor allem rechtliche Konsequenzen aufgrund der hiermit geltenden Vorschriften zur Beteiligung von Betroffenen und öffentlichen Aufgabenträgern, der Auskunftspflicht der Betroffenen im Gebiet sowie der Möglichkeit, Städtebauförderungsmittel für Maßnahmen des Stadtumbaus einzusetzen. Gegenstand des Stadtumbaukonzepts ist auch der Umbau und die gestalterische Aufwertung der Heidestraße.

### **I.3.4.12 S-Bahnplanung**

Als S-Bahnline S 21 wird eine Neubaustrecke zwischen dem S-Bahn-Nord- und dem S-Bahn-Südring über Hauptbahnhof bezeichnet, die auch westlich des Neuordnungsgebiets Heidestraße verlaufen wird. Langfristige Planungen sehen im Zuge dieser Linie den Bau eines zusätzlichen S-Bahnhofs südlich der Perleberger Brücke vor.

## **II. PLANINHALT**

### **II.1 Intentionen des Planes**

#### **II.1.1 Planungsziele**

Hauptziel für die Neuordnung des Gebiets Heidestraße ist die Aktivierung innerstädtischer Brachflächen bzw. von Flächen mit geringer Nutzungsintensität. Damit wird den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung bezüglich des Vorrangs der Innenentwicklung und des Flächenrecyclings vollinhaltlich entsprochen.

Mit der Entwicklung des Neuordnungsgebiets Heidestraße wird langfristig die stadtstrukturelle Verknüpfung des Bereichs um den Hauptbahnhof mit den Gebieten im Nordwesten (Moabit), im Norden und Nordosten (Wedding) angestrebt.

Aufgrund des Fortbestands der stadträumlichen Barrieren im Westen (Bahnanlagen) und Osten (Schiffahrtskanal) kann eine verbesserte Verknüpfung mit den Quartieren in Moabit und Mitte nur über die Döberitzer Straße in Verbindung mit dem sog. Döberitzer Grünzug sowie über einzelne Brücken für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden.

Im Rahmen der städtebaulichen Neuordnung und Aufwertung des Gesamtgebiets ist es Ziel, die Heidestraße als angebaute, städtische Hauptverkehrsstraße in das neue Stadtquartier zu integrieren. Hierzu wird eine umfassende gestalterische Aufwertung angestrebt und damit ein durchgreifender Umbau erforderlich.

Die verkehrliche Funktion der Heidestraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße soll erhalten werden. Es ist dabei Ziel, die räumlichen und funktionalen Ansprüche der übrigen



Verkehrsarten (Fußgänger, Radfahrer, Bus) angemessen zu berücksichtigen, ebenso wie die Aufenthaltsqualität der Straße selbst und der angrenzenden Freiräume.

Dimension und Gestaltung der Straße sollen die Ziele der Umweltentlastung in der Innenstadt und der nachhaltigen Stadtentwicklung unterstützen. Dimension und Gestaltung der Straße sollen negative Auswirkungen auf alters- und geschlechtsspezifische Belange vermeiden.

## **II.1.2 Städtebauliches Konzept**

Grundlage der städtebaulichen Neuordnung ist der „Masterplan Berlin Heidestraße“ (2008; Senatsbeschluss Mai 2009), der auf ein Wettbewerbsverfahren (2007/2008) sowie Abstimmungen zwischen dem Land Berlin und den maßgeblichen Vorhabenträgern zurückgeht.

Der Masterplan sieht die Heidestraße als angebaute, urban geprägte und Baum gesäumte Mittelachse des neuen Quartiers vor, das beiderseits der neu gestalteten Straße mit neuen Baublöcken und Freiräumen entwickelt wird.

Im Süden des Masterplangebiets im etwa dreieckigen Block unmittelbar nördlich des Hauptbahnhofs soll ein großzügiger Platzraum entstehen. Hieran anschließend sind intensiv genutzte und städtisch geprägte Baublöcke mit einem Hochhaus als Solitär vorgesehen, die Büros, Einzelhandelsnutzungen und Gastronomie sowie einen eher geringen Wohnanteil aufnehmen sollen. Geplant ist eine Blockdurchwegung in Richtung des Kulturstandortes im Bereich des Hamburger Bahnhofs.

Der Hamburger Bahnhof mit dem „Museum für Gegenwart“ und die angelagerten Museums- und Galerienutzungen sind Ausgangspunkte für die Entwicklung eines als Kunst-Campus bezeichneten Bereichs mit ergänzenden gastronomischen, kulturellen und gewerblichen Nutzungen sowie neu zu entwickelnden Wohnangeboten. Das vorhandene Sozialgericht und das Landesinstitut für Sozial- und Gerichtsmedizin sollen bestehen bleiben.

Nördlich an den Kunst-Campus schließt sich das Hauptwohnquartier an, das fast den gesamten Bereich zwischen Heidestraße, Schiffahrtskanal und Nordhafen umfasst. Es ist in sechs Baufelder gegliedert, deren Bauweise durch eine bis zu sechsgeschossige Blockrandbebauungen geprägt ist und die durch zwei Straßenhalbringe sowie weitere Mischverkehrsflächen erschlossen werden sollen. Zusätzliche Blockdurchwegungen ergänzen das öffentliche Straßennetz. Die räumliche und strukturelle Mitte dieses Wohnbereichs bildet ein großzügiger Stadtplatz zwischen Heidestraße und Schiffahrtskanal, der auch ein neues Hafenbecken am Schiffahrtskanal einfasst. Die Kanten der Wohnblöcke zur Heidestraße und zum Stadtplatz hin sollen mit Erdgeschossnutzungen aus Handel, Dienstleistungen und Gastronomie belebt werden.

Der gesamte Bereich westlich der Heidestraße soll als gemischt genutzter Bereich mit Büros, Gewerbe, Handel und bereichsweise unterschiedlichen Wohnanteilen entwickelt werden. Analog zur Ostseite des Gebiets sind Baublöcke mit etwa sechs Geschossen, entlang der

Bahnanlagen auch höhere Solitärgebäude vorgesehen. Die Erschließung erfolgt über neue Quartierstraßen senkrecht zur Heidestraße und eine weitere rückwärtige Verbindung parallel zur Heidestraße. Ein weiterer Stadtplatz etwa gegenüber der Nordhafenbrücke bildet das Vorfeld zu einem westlich des Gebiets an der neuen S-Bahnlinie geplanten Bahnhofs und zu den nördlich des Platzes vorgesehenen kerngebietstypischen Baugebieten. Die Kanten der Blöcke zur Heidestraße und zum Stadtplatz hin sollen mit Erdgeschossnutzungen aus Handel, Dienstleistungen und Gastronomie belebt werden. Die gründerzeitlichen Bestandsgebäude nördlich der Döberitzer Straße sowie einzelne dort vorhandene Gewerbehöfe sollen erhalten und in das Neuordnungskonzept integriert werden.

Zusammen mit den genannten Freiräumen der Stadtplätze bildet ein neuer Ufergrünzug entlang des Schifffahrtskanals das Grundgerüst der Grünflächenplanung. Er geht über in neue und vorhandene Grünflächen am Nordhafen und soll über eine vorhandene und zwei neue Fußgängerbrücken mit den Grünflächen an der Ostseite des Kanals verbunden werden. Der sog. Döberitzer Grünzug westlich außerhalb des Plangebiets soll über die Döberitzer Straße und Fußwegeverbindungen im Kunst-Campus östlich der Heidestraße mit dem Ufergrünzug vernetzt werden. Eine weitere Fußwegeverbindung ins Gebiet an der Lehrter Straße ist über eine Brücke etwa in der Gebietsmitte über die Bahnanlagen hinweg angedacht.

Die planungsrechtliche Vorbereitung zur Umsetzung des „Masterplans Berlin Heidestraße“ erfolgt durch die Bebauungspläne II-201 c (Dreiecksblock im Süden), 1-62 (Entwicklungsgebiete westlich und östlich der Heidestraße) und 1-63 (Straßenraum der künftigen Heidestraße), die in enger Abstimmung aufgestellt werden.

## **II.1.3 Verkehrliches Konzept**

### **II.1.3.1 Übergeordnete Verkehrsfunktion**

Auch im Zuge der Neuplanung der Heidestraße soll die Funktion als Hauptverkehrsstraße in Nord-Süd-Richtung gewährleistet bleiben. Für die Straßenführung kommt nur eine begrenzte Zahl von Trassenvarianten in Frage:

#### **II.1.3.1.1 Westtrasse**

Nach der bisherigen Flächennutzungsplanung sollte eine übergeordnete Hauptverkehrsstraße vom Nord-Süd-Tunnel im Süden kommend am Westrand des Neuordnungsgebiets Heidestraße zur Perleberger Straße verlaufen. Diese Trassenführung wurde praktisch mit den planerischen Entscheidungen zur Führung der B 96 und dem Neubau der Minna-Cauer-Straße aufgegeben, die den Tunnelausgang mit der bestehenden Heidestraße verbindet. Damit sind baulich keine Vorkehrungen für eine geradlinige Verlängerung vorgesehen. Nur theoretisch und unter großer Flächeninanspruchnahme könnte eine neue Hauptverkehrsstraße von der Minna-Cauer-Straße ausgehend zum Westrand des Gebiets zurück geschwenkt werden. Der Flächennutzungsplan wird daher zurzeit geändert und soll künftig eine Führung der Hauptverkehrsstraße im Zuge der bestehenden Heidestraße darstellen.

#### II.1.3.1.2 Bestand

Die bestehende Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und Perleberger Straße erfüllt die verkehrlichen Voraussetzungen einer Hauptverkehrsstraße und könnte insofern bestandsorientiert beibehalten werden. Dennoch wären mit der städtebaulichen Neuordnung der westlich und östlich angrenzenden Flächen zahlreiche Umbauten insbesondere zum Anschluss der geplanten Quartierstraßen, Mischverkehrsflächen und ggf. Grundstückszufahrten erforderlich. Auch die Führung des Fußgängerquerungs- und Radverkehrs müsste in diesem Zusammenhang umfassend neu geregelt werden. Vor allem in Bezug auf die künftige Funktion als angebaute Stadteilstraße könnte die bestehende Heidestraße die stadt- und straßengestalterischen Anforderungen nicht mehr erfüllen.

#### II.1.3.1.3 Ausbau

Die Ausbauvarianten sehen einen Neubau der Heidestraße im Zuge der vorhandenen Trassenführung nördlich der Minna-Cauer-Straße mit Verbreiterungen des Straßenraums vor. Dabei werden u.a. vier Fahrstreifen, ein Mittelstreifen und Baumreihen im Mittelabschnitt der Straße vorgesehen. Mit der Neugestaltung des Straßenraums wird neben der gestalterischen Aufwertung insgesamt auch eine standardgerechte Neufassung der Anlagen für den Fußgänger-, den Rad- und den ruhenden Kfz-Verkehr verfolgt.

Unter Umständen wird auch eine gegenüber dem Bestand abweichende Verteilung der Hauptverkehrsströme auf die Perleberger und die Sellerstraße geplant. Hierzu wird durch Fachgutachten verfahrensbegleitend noch untersucht, wie die zu erwartenden Verkehrsströme im Norden der Heidestraße künftig auf die Straßenzüge Perleberger Straße / Fennstraße und Sellerstraße verteilt werden sollen und welche Profilgestaltungen in der Heidestraße hierzu vorzusehen sind. Die Führung der Bundesstraße 96 soll davon unberührt weiterhin über die Sellerstraße erfolgen.

#### II.1.3.2 Örtliche Verkehrsfunktion

Die übergeordnete Verbindungsfunktion der Heidestraße schließt örtliche Erschließungs- und Aufenthaltsfunktionen keineswegs aus. Der bisherige Charakter der Straße als Gewerbeanschlussstraße, die über weite Strecken nicht angebaut ist, soll zugunsten des Charakters einer angebauten und städtebaulich integrierten Stadtstraße ersetzt werden. So wird die Heidestraße künftig direkte Erschließungsfunktionen für die anliegende Bebauung übernehmen und es werden verschiedene Quartierstraßen und Mischverkehrsflächen von der künftigen Heidestraße abzweigen. Durch die intensiviertere städtische Nutzung im Gebiet und die geplanten Brückenverbindungen zu den Nachbarquartieren ergeben sich vielfältige neue Fußwegebeziehungen sowohl entlang der Heidestraße als auch quer zu dieser. Von daher ist eine vollständige Neuordnung der Anlagen des Fußgängerverkehrs erforderlich. Gleiches gilt für den Radverkehr, dessen Bedingungen durch den Neubau standardgerechter Radverkehrsanlagen verbessert werden sollen.

Den Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs wird vorrangig durch Berücksichtigung der räumlichen Anforderungen des Busverkehrs im Plangebiet Rechnung getragen. Durch die Errichtung weiterer Fußwegeverbindungen über den Schiffahrtskanal hinweg kann

auch die Buslinie in der Scharnhorststraße besser erreicht werden. Ferner berücksichtigt das städtebauliche Konzept Vorüberlegungen für einen neuen S-Bahnhof an der Perleberger Straße.

## **II.2 Umweltbericht**

### **II.2.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes**

Im Umweltbericht werden nur die Planinhalte und Planziele dargestellt, die in Bezug auf die Umwelt besonders relevant sind.

Innerhalb des neu zu entwickelnden Innenstadtbereichs zwischen Perleberger Straße im Norden, Nordhafen und Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal im Osten, der Invalidenstraße im Süden und den Bahnanlagen im Westen soll die Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße im Süden und Perleberger Straße im Norden das neue stadtstrukturelle und verkehrliche Rückgrat bilden. Der benannte Bereich der Heidestraße ist Gegenstand des Bebauungsplans 1-63. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes soll die Heidestraße als Stadtstraße mit breitem Mittelstreifen und durchgängigen Baumstreifen ausgebildet werden. Ziel ist eine deutlich veränderte Straßenraumaufteilung, die den einzelnen Verkehren, vor allem den Fußgängern und Radfahrern mehr Raum gibt. Dies ist mit einer Verbreiterung des Straßenprofils verbunden.

Die mit dem Bebauungsplan beabsichtigte Erweiterung der Heidestraße erfolgt im mittleren und südlichen Abschnitt beidseitig und im nördlichen Abschnitt einseitig im Verhältnis zur vorhandenen Heidestraße. Für die Erweiterung müssen private Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden.

Des Weiteren sollen die vorhandenen Anschlüsse der Heidestraße an die Minna-Cauer-Straße, an die Nordhafenbrücke und an die Perleberger Straße verändert werden. Ebenso sind von der Heidestraße mehrere Abzweigungen für neue Quartiersstraßen geplant. Diese dienen der Erschließung des neu entstehenden Stadtquartiers östlich und westlich der Heidestraße.

Die Aufstellung des Bebauungsplans 1-63 dient der planungsrechtlichen Sicherung der Straßenverkehrsflächen der künftigen Heidestraße. Die Heidestraße ist Teil der planfestgestellten Bundesstraße 96. Da der geplante Ausbau der Heidestraße als wesentliche Änderung einer Bundesfernstraße einzustufen ist, besitzt der Bebauungsplan 1-63 planfeststellungsersetzende Wirkung im Sinne des § 17 b Abs. 2 des Bundesfernstraßengesetzes. Dies macht im Bebauungsplan Regelungen insbesondere zur künftigen Aufteilung der Straßenverkehrsfläche erforderlich.

## **II.2.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für die Bauleitplanung**

### **II.2.2.1 Bundesnaturschutzgesetz, Berliner Naturschutzgesetz**

Fachgesetzliche Grundlagen: Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (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).

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

Eingriffe in Natur und Landschaft, d. h. Veränderungen der Gestaltung oder Nutzungen von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind zu vermeiden, zu minimieren bzw. – soweit dies nicht möglich ist – auszugleichen (§§ 18 bis 20 BNatSchG, § 14 BNatSchG). Die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft und die sich ggf. daraus ergebenden Eingriffe werden im Umweltbericht dargestellt. Aus dem BNatSchG wirken die Bestimmungen zum Artenschutz, insbesondere § 42 ff. direkt. Im Bebauungsplanverfahren ist die Beachtung artenschutzrechtlicher Handlungsverbote erforderlich.

### **II.2.2.2 Baugesetzbuch**

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

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

### **II.2.2.3 Bundesbodenschutzgesetz**

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

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

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

#### **II.2.2.4 Bundes-Immissionsschutzgesetz, Landesimmissionsschutzgesetz Berlin, zugehörige Verordnungen**

Fachgesetzliche Grundlagen / Fachplanungen: Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der Fassung vom 26. September 2002, zuletzt geändert durch Art. 2 G v. 11.8.2009, Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12.06.1990, zuletzt geändert durch Art. 3 G v. 19.9.2006; DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, 22. BImSchV in der Fassung vom 04.06.2007, Luftreinhalte- und Aktionsplan Berlin 2005-2010, von August 2005, Lärmaktionsplan Berlin 2008 vom 20.01.2009.

Zweck des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umweltauswirkungen zu schützen. Daneben soll schädlichen Umwelteinwirkungen vorgebeugt werden und ein Schutz gegenüber den möglichen Auswirkungen von genehmigungsbedürftigen und nicht genehmigungsbedürftigen Anlagen und in gewissem Umfang auch gegenüber den Verkehrsemissionen erreicht werden. Als schädliche Umweltauswirkungen gelten erhebliche Nachteile oder Belästigungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und vergleichbare Einwirkungen.

Orientierungswerte bzw. Grenzwerte einer zumutbaren Belastung der Menschen durch Verkehrslärm sind in der DIN 18005 und in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) beschrieben. Bei der Festsetzung von Baugebieten in Bebauungsplänen sind die Orientierungswerte der DIN 18005 anzuwenden. Können diese Werte bei einer bereits gegebenen Vorbelastung nicht eingehalten werden, muss die Planung zumindest sicherstellen, dass keine städtebaulichen Missstände auftreten.

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

BlmSchG und bzgl. Lärmschutz die DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau und weiterführende Regelwerke.

Im Zusammenhang mit dem Umbau von Verkehrswegen ist die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) anzuwenden, die die Überschreitung bestimmter Immissionsgrenzwerte für Bestandsgebäude in Abhängigkeit zur jeweiligen Baugebietskategorie ausschließen soll bzw. bei Überschreitungen die Durchführung Lärm mindernder Maßnahmen vorschreibt.

Die für das Plangebiet relevanten Orientierungs- bzw. Grenzwerte sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

	Tagwerte		Nachtwerte	
	DIN 18005	16. BImSchV	DIN 18005	16. BImSchV
MK	65 dB (A)	64 dB (A)	55 dB (A)	54 dB (A)
MI	60 dB (A)	64 dB (A)	50 dB (A)	54 dB (A)
WA	55 dB (A)	59 dB (A)	45 dB (A)	49 dB (A)

Tab. 1: Orientierungs- und Grenzwerte zum Lärmschutz

(Anmerkung: Die DIN 18005 stellt Kerngebiete den Gewerbegebieten gleich, die 16. BImSchV dagegen den Mischgebieten.)

Hinsichtlich der Luftgüte ist die 22. BImSchV von Bedeutung, die Immissionsgrenzwerte für die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und andere Luftschadstoffe sowie für Feinstaub (PM10) enthält, die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht überschritten werden dürfen.

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

#### **II.2.2.5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) / Berliner Wassergesetz (BWG)**

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

§ 3 Abs. 1 Nr. 6 des Wasserhaushaltsgesetzes bestimmt, dass das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser als Benutzung gilt, für die eine behördliche Erlaubnis (§ 7 WHG i.V. mit den Bestimmungen des Berliner Wassergesetzes) erforderlich ist.

### **II.2.2.6 Baumschutzverordnung**

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

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

### **II.2.2.7 Flächennutzungsplan**

Auf Abschnitt I.3.4.2 (Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan) wird verwiesen.

### **II.2.2.8 Landschaftsprogramm Berlin**

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

Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung des Landschaftsprogramms ordnet die bebauten Bereiche der Kategorie sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren zu. Als Entwicklungsziele und Maßnahmen werden vorgegeben: Erschließung von Freiflächen und Erholungspotentialen, Entwicklung von Konzepten für die Erholungsnutzung, Entwicklung von Wegeverbindungen, Schutzpflanzungen bei angrenzender Wohn- und Erholungsnutzung sowie Dach- und Fassadenbegrünung an öffentlichen Gebäuden.

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

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

Der Programmplan Naturhaushalt und Umweltschutz des Landschaftsprogramms stellt nahezu das gesamte Neuordnungsgebiet Heidestraße als Industrie- und Gewerbefläche dar. Entwicklungsziele und Maßnahmen für solche Flächen sind: Sanierung von Altlasten, Schutz



angrenzender Gebiete vor Immissionen, Förderung platzsparender Bauweise, Maßnahmen zum Boden- und Gewässerschutz sowie Dach- und Wandbegrünung.

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

Der Programmplan Biotop- und Artenschutz des Landschaftsprogramms weist dem Plangebiet hinsichtlich seines Raumtyps den städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen zu. Als Maßnahmen und Ziele werden vorgegeben: Erhalt der durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägten, hohen biologischen Vielfalt, Schutz, Pflege und Wiederherstellung von natur- und kulturgeprägten Landschaftselementen, Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna und Kompensation von Nutzungsintensivierungen (z.B. Dach- und Wandbegrünung), Erhalt wertvoller Biotope und Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterungen und Nachverdichtungen.

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

Auch der Programmplan Landschaftsbild kartiert das Neuordnungsgebiet Heidestraße als städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen. Der Maßnahmenbedarf ist gerichtet auf: Erhalt und die Entwicklung charakteristischer Stadtbildbereiche sowie markanter Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung, Berücksichtigung ortstypischer Gestaltungselemente und gesonderter Siedlungs- und Freiraumzusammenhänge, Quartiersbildung durch Entwicklung raumbildender Strukturen, Entwicklung des Grünanteils auf Infrastrukturflächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen), Beseitigung der Landschaftsbeeinträchtigungen, Erhalt und Entwicklung prägender Landschaftselemente.

## **II.2.3 Bestand und Bewertung der derzeitigen Umweltsituation**

### **II.2.3.1 Schutzgut Mensch**

#### **II.2.3.1.1 Lärm**

Die Heidestraße bildet die Verlängerung des Tiergartentunnels und ist eine wichtige Nord-Süd-Verbindung. Sie ist als Bundesstraße B 96 (Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und Sellerstraße) Teil des stark befahrenen Berliner Hauptverkehrsstraßennetzes. 2006 verkehrten im Abschnitt der Heidestraße südlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke im Durchschnitt täglich mehr als 27.000 Kfz am Tag, nördlich davon rund 15.600 Kfz am Tag (Verkehrslenkung Berlin, Knotenstromzählung K 350/06). Für den Zeithorizont 2015 wird für die Heidestraße eine Belastung mit 49.000 Kfz-F./d (ARGUS 11/2008) prognostiziert.

Infolge des starken Individualverkehrs ist die Lärmbelastung des Bebauungsplangebietes hoch. Die strategische Lärmkarte des digitalen Umweltatlas (Konzeptkarte Strategische Lärmkarte 07.05.14, 2008) weist die Heidestraße mit Werten am Tage von bis zu 75 dB(A) als stark lärmbelastet aus. In direkt an den Straßenraum angrenzenden Bereichen werden Werte von bis zu 70 dB(A) erreicht.

Die bis zur Einfahrt in den Tiergartentunnel in Hochlage verlaufenden Bahnanlagen im Westen des Plangebietes erzeugen nachts Lärmpegel von bis zu 70 dB(A). Die daran angrenzenden Plangebietsbereiche bis zur Heidestraße unterliegen dadurch einer nächtlichen Geräuschbelastung von 50 bis 60 d(B)A (Konzeptkarte Strategische Lärmkarte LN, LDEN 07.02.5, 07.05.6, 2005). Diese Werte liegen über den Orientierungswerten für Kern- und Gewerbegebiete.

Die Gesamtlärmbelastung ist infolge der Geräuschemissionen von Individual- und Schienenverkehr sowohl am Tag, als auch in der Nacht als hoch einzustufen (vgl. Konzeptkarte Strategische Lärmkarte Gesamtlärmindex LN, LDEN 07.02.1, 07.05.2, 2005/2006). Die Belastung des Straßenbereiches und daran angrenzender Grundstücksteile mit Verkehrsgeräuschen übersteigt den in der 16. BImSchV festgesetzten Grenzwert von 70 dB(A) (tags) bzw. 65 dB(A) (nachts) für Kerngebiete.

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

#### II.2.3.1.2 Luftschadstoffe

Die hohe Verkehrsdichte wirkt sich auf die Schadstoffbelastung der Luft aus. Das gesamte Quartier Heidestraße weist eine schlechte Durchlüftung und eine zum Teil hohe verkehrsbedingte Belastung der Luft mit Schadstoffen auf (Umweltatlas, Konzeptkarte Grün- und Freiflächenbestand 06.02). Es ist infolge seiner zentralen innerstädtischen Lage und guten verkehrlichen Anbindung durch eine hohe Ausgangsbelastung mit Luftschadstoffen gekennzeichnet. Die Erhebungen des Umweltatlas Berlin (Konzeptkarte langjährige Entwicklung der Luftqualität 03.12.2002) belegen im Neuordnungsgebiet Heidestraße zwar eine sinkende Schadstoffbelastung der Luft. Weiterhin stark belastet bleibt jedoch der nördliche Teil der Heidestraße. Aufgrund des für diesen Straßenabschnitt prognostizierten starken Anstiegs des Verkehrsaufkommens (IVAS/EIBS 09/2008) ist zukünftig ein Anstieg der Schadstoffkonzentrationen zu erwarten.

Nach aktuellem Wissensstand überschreiten die Immissions- und Schadstoffwerte die in der 22. BImSchV festgesetzten Grenzwerte für Stickstoffdioxidimmissionen (NO<sup>2</sup>-Jahresmittelwerte), Feinstaubimmissionen (PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerte) und Schwefeldioxidimmissionen (SO<sup>2</sup>-Jahresmittelwerte) jedoch nicht.

Aufgrund der sensiblen Ausgangslage ist die Beauftragung eines Fachgutachtens „verkehrsbedingte Luftschadstoffbelastung“ mit Aussagen zur Bestands- und Planungssituation in

Vorbereitung. Die Ergebnisse dieses Gutachtens werden im weiteren Verfahren im Umweltbericht berücksichtigt.

#### II.2.3.1.3 Wohnqualität

Auf den Grundstücken Heidestraße 23, 31-34 und 41-55 existiert eine Wohnbebauung. Die straßenbegleitenden Wohnblöcke genießen Bestandsschutz. Sie sind durch eine zentrale innerstädtische Lage gekennzeichnet, weisen infolge der umliegenden Industrie- und Gewerbeflächen sowie der hohen Verkehrsbelastung und der geringen Aufenthaltsqualität der Heidestraße jedoch kein attraktives Wohnumfeld auf.

#### II.2.3.1.4 Erholungsfunktion

Die Heidestraße verfügt über keine erholungsrelevanten Flächen.

#### II.2.3.1.5 Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im Straßenbereich der Heidestraße ist infolge der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie der geringen Attraktivität der Straßenraumgestaltung sehr gering.

### **II.2.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen**

#### II.2.3.2.1 Biotoptypen

Im Mai 2009 wurde für das Neuordnungsgebiet Heidestraße eine Biotoptypenkartierung im Maßstab 1:1000 durchgeführt (vgl. Biotoptypenkartierung E. Betzner05/2009). Dabei wurden vorherrschende Pflanzenarten bestimmt und das Gebiet entsprechend seiner naturräumlichen Ausstattung den jeweiligen Biotoptypen der Biotoptypenliste Berlin (Stand 05/2003) zugeordnet.

Die Fläche des Bebauungsplangebietes erstreckt sich weitestgehend auf den derzeitigen Straßenkörper der nicht ausgebauten Heidestraße. Diese ist bis auf einen begleitenden Straßenbaumbestand vegetationslos (vergleiche auch Kap. Straßenraum).

Zusätzlich zum Straßenraum selbst umfasst der Bebauungsplan 1-63 folgende Bereiche:

Zwischen Perleberger Straße und Nordhafenbrücke einen acht Meter breiten Streifen westlich der Heidestraße. Dieser Bereich ist geprägt durch eine straßenbegleitende Strauch- und Baumpflanzung. Vom Geltungsbereich erfasst wird zudem ein kleiner Teil der ungenutzten und stark verwilderten Kleingartenanlage.

Der Bereich zwischen Knoten Nordhafenbrücke und der Einmündung der Döberitzer Straße umfasst einen 7,5 Meter breiten Streifen westlich und zusätzlich einen ca. fünf Meter breiten Streifen östlich der vorhandenen Straße. Auf der westlichen Seite befinden sich auf Höhe der Nordhafenbrücke vor einem Gewerbebau eine angepflanzte Grünfläche mit Bodendeckern und Sträuchern. Die fortschreitende Sukzession auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs zeigt sich an einem wertvollen kleinen Espen-Vorwaldstandort. Daran schließt ein eben-

falls kleiner und wertvoller Pionier- und Trockenrasen und eine verarmte Landreitgrasflur an. Das Landreitgras kann sich durch Rhizome schnell ausbreiten und wird in seiner weiteren Entwicklung angrenzende Biotoptypen wie die Pionier- und Trockenrasen verdrängen. Die übrigen im Erweiterungstreifen liegenden Bereiche des ehemaligen Güterbahnhofs werden bestimmt von Strauchpflanzungen, kleineren Rohbodenstandorten und einem kleinen Gehölzbestandenen Bereich mittlerer Wertigkeit. Die nahezu vegetationsfreien Rohbodenstandorte sind überwiegend verdichtete Wegeflächen und Einfahrten mit geringer Wertigkeit. Sie bestehen sowohl aus Sandflächen, als auch aus Bereichen mit kies- und schotterreichem Substrat im Oberboden. Vor der gründerzeitlichen Bestandsbebauung sind neben Abstandsgrün und Zierrasen auch Ziergärten und Grabelandflächen zu finden. Innerhalb des Erweiterungstreifens östlich der Heidestraße befinden sich ruderale Saumgesellschaften, die zum Teil aus kleinteiligen Fragmenten wertvoller Pionier- und Trockenrasenbestände bestehen. Zudem ist hier auch eine kleine Strauchpflanzung mit Bäumen zu finden.

In dem Bereich zwischen Einmündung der Döberitzer Straße und dem Knoten Minna-Cauer-Straße wird zusätzlich zur vorhandenen Heidestraße westlich ein Streifen von 3,7 bis 6,6 Meter und östlich ein Streifen in einer Breite von 4,2 Meter in den Bebauungsplan einbezogen. Hier befinden sich an der Döberitzer Straße eine baumbestandene Grünfläche sowie beiderseits des Straßenkörpers ruderale Säume aus hochwüchsigen nitrofilem Stauden, die eine geringe bis mittlere Wertigkeit aufweisen. (vergleiche dazu auch die Karte Biotoptypen von E. Betzner)

#### Biotoptypen im Bebauungsplangebiet 1-63

<b>Code</b>	<b>Biotoptyp Berlin</b>	
03110	Vegetationsfreie und -arme Sandflächen	Rohbodenstandort
03120	Vegetationsfreie und -arme kiesreiche Flächen	Rohbodenstandort
03130	Vegetationsfreie und -arme schotterreiche Flächen	Rohbodenstandort
032102	Landreitgrasfluren	Ruderalfluren
03229	Sonstige ruderale Pionier- und Trockenrasen	Ruderalfluren
0324322	hochwüchsige nitrofile Staudenfluren	Ruderalfluren
051621, 051622	artenarmer Zier- und Parkrasen	Rasengesellschaft
071425	Baumreihen	Baumreihe
07322	Junge Gehölzbestände	Gebüsch
082817	Espenvorwald trockener Standort	Pionierwald
101112	Ziergärten	Grün- und Freiflächen
10112	Grabeland	Grün- und Freiflächen
10113	Gartenbrache	Grün- und Freiflächen
102722	Strauchpflanzung mit Bäumen	Grün- und Freiflächen
10271	Anpflanzung von Bodendeckern	Grün- und Freiflächen

### II.2.3.2.2 Bäume

Im Mai 2009 wurde eine Baumkartierung durchgeführt, in der die unter die Baumschutzverordnung Berlin fallenden Bäume erfasst und bewertet wurden. Insgesamt befinden sich im Geltungsbereich 79 Bäume. Darunter sind 21 Straßenbäume auf der westlichen und 9 auf der östlichen Seite der Heidestraße. Hinzu kommen 48 Bäume im Erweiterungsbereich westlich und 5 östlich der Straße sowie weitere 6 Bäume im Erweiterungsbereich südlich der Perleberger Straße.

Die Vitalität der Bäume wurde überwiegend mit gut bewertet (Vitalitätsstufen 1-2, 2). Einige Straßenbäume auf der westlichen Straßenseite befinden sich jedoch bereits in einem relativ schlechten Zustand (Vitalitätsstufen 2-3, 3). Sie besitzen größere Schadstellen, weisen Funktionseinschränkungen sowie Störungen in Wachstum und Entwicklung auf. Der Straßenraum ist durch sehr unterschiedliche Baumarten und eine heterogene Ausprägung der Bäume (Alter, Größe, Erscheinungsbild) gekennzeichnet. Die Bäume wirken daher nicht stadtraumprägend.

#### Baumliste 1: Straßenbäume östliche Straßenseite

NR	botanischer Name	Name	Stammumfänge	Vitalität
158	Ulmus spec.	Ulme	176	2
159	Ulmus spec.	Ulme	237	1-2
160	Acer platanoides	Spitzahorn	94	2
161	Ailanthus altissima	Götterbaum	102	1
162	Ailanthus altissima	Götterbaum	128	1-2
163	Ailanthus altissima	Götterbaum	97	1-2
164	Ailanthus altissima	Götterbaum	116	1-2
165	Ailanthus altissima	Götterbaum	97/90	1-2
169	Platanus x hispanica	Platane	221	1

#### Baumliste 2: Straßenbäume westliche Straßenseite

NR	botanischer Name	Name	Stammumfänge	Vitalität
230	Populus spec.	Pappel	95/85/76	1
351	Acer platanoides	Spitzahorn	106	1-2
352	Quercus robur	Stieleiche	81	1-2
353	Acer saccharinum	Silberahorn	178	3
355	Acer platanoides	Spitzahorn	93	2-3
356	Platanus x hispanica	Platane	93	1
357	Quercus robur	Stieleiche	94	2-3
358	Acer platanoides	Spitzahorn	98	1
359	Acer platanoides	Spitzahorn	102	1
360	Quercus robur	Stieleiche	80	2
361	Quercus robur	Stieleiche	126	2

362	<i>Ailanthus altissima</i>	Götterbaum	70	1-2
363	<i>Platanus x hispanica</i>	Platane	190	1-2
364	<i>Acer platanoides</i>	Spitzahorn	89	2
365	<i>Platanus x hispanica</i>	Platane	163	2
366	<i>Acer platanoides</i>	Spitzahorn	137	1
367	<i>Acer platanoides</i>	Spitzahorn	80	2-3
368	<i>Acer platanoides</i>	Spitzahorn	93	1-2
369	<i>Quercus robur</i>	Stieleiche	80	1-2
370	<i>Quercus robur</i>	Stieleiche	93	2
371	<i>Quercus robur</i>	Stieleiche	92	1

Im östlich und westlich angrenzenden Erweiterungsbereich befinden sich 48 Bäume, im Erweiterungsbereich südlich der Perleberger Straße weitere 6 Bäume (Baumliste 3). Sie weisen mehrheitlich einen guten Vitalitätszustand (Vitalitätsstufen 1-2) auf. Die zahlreichen Säulenpappeln besitzen landschaftsbildprägenden Charakter.

#### Baumliste 3: Bäume im Erweiterungsbereich

NR	botanischer Name	Name	Stammumfänge	Vitalität
88	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	Säulenpappel	310/150/52	0-1
92	<i>Populus cf. canescens</i>	Graupappel	142/128	0-1
166	<i>Betula pendula</i>	Weißbirke	93	1
167	<i>Betula pendula</i>	Weißbirke	106	1
168	<i>Betula pendula</i>	Weißbirke	102	2
170	<i>Ailanthus altissima</i>	Götterbaum	162/123	1-2
171	<i>Acer platanoides</i>	Spitzahorn	50/45	1
172	<i>Quercus robur</i>	Stieleiche	98	1
173	<i>Quercus robur</i>	Stieleiche	85	1
237	<i>Aesculus hippocastanum</i>	Kastanie	80	1
238	<i>Acer negundo</i>	Eschenahorn	90/76/71/60	1
239	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	Säulenpappel	75/10/75/75/75	2
240	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	Säulenpappel	170	2
241	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	Säulenpappel	100	2
242	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	Säulenpappel	180	2
243	<i>Acer negundo</i>	Eschenahorn	90/80	1
244	<i>Betula pendula</i>	Weißbirke	168	1
245	<i>Betula pendula</i>	Weißbirke	80/60	1
247	<i>Acer negundo</i>	Eschenahorn	172/136/119	1
269	<i>Populus tremula</i>	Zitterpappel	62/55	0
270	<i>Ulmus spec.</i>	Ulme	123/80	1-2
277	<i>Ailanthus altissima</i>	Götterbaum	55/40	2
278	<i>Acer negundo</i>	Eschenahorn	95	1-2
280	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	Säulenpappel	250/71	1-2
281	<i>Populus nigra 'Italica'</i>	Säulenpappel	207	1-2

282	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	145	1-2
283	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	270	1-2
284	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	104	1-2
285	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	234	1-2
286	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	248	1-2
287	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	182	1-2
288	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	222	1-2
289	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	178	1-2
290	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	250	1-2
291	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	286	1-2
292	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	176	1-2
293	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	270	1
294	Populus nigra 'Italica'	Säulenpappel	320	1
296	Populus tremula	Zitterpappel	112	1-2
297	Populus canescens	Graupappel	95/102?	2
298	Ailanthus altissima	Götterbaum	106	2
299	Acer negundo	Eschenahorn	50/31/21/30/26/31	1
300	Ulmus cf minor	Feldulme	82/63/65/45/69	2
301	Robinia pseudacacia	Scheinakazie	56/21/24/35/40/42	1
302	Populus tremula	Zitterpappel	64/52/38/34/46/50	1
303	Populus canescens	Graupappel	72/51	1
304	Tilia spec.	Linde	63/26/29/39/40/43/46	0-1
305	Populus canescens	Graupappel	69/54/34/37/35/27	1
306	Populus canescens	Graupappel	91/47/56/31/34/51/36	1
307	Populus canescens	Graupappel	50/44/45/27/21/36/49/22	1
310	Robinia pseudacacia	Scheinakazie	111	2
340	Populus canescens	Graupappel	139	0-1
341	Populus x canadensis	Kanadische Pappel	71/51	2
354	Betula pendula	Weißbirke	100	1-2

### II.2.3.2.3 Fauna

Der bis auf die Straßenbäume vegetationsfreien Heidestraße kommt keine Bedeutung als Lebensraum für Vögel, Insekten und andere Kleinstlebewesen zu. Die planungsrelevanten Flächen innerhalb des Erweiterungsstreifens links und rechts des Straßenkörpers bestehen überwiegend aus Anpflanzungen, nitrofilen Säumen und schmalen straßenbegleitenden Pionier- und Trockenrasenflächen ohne Anbindung an umliegende Biotop. Aufgrund der geringen Größe und der starken verkehrsbedingten Immissionsbelastung der Flächen besitzt der Erweiterungsstreifen keine Bedeutung als Lebensraum für geschützte Tierarten.

Bei verschiedenen Untersuchungen zum Artenbestand des Neuordnungsgebiets Heidestraße konnten nach BNatSchG und BArtSchV besonders geschützte Arten nachgewiesen werden. Die an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-63 angrenzenden Bereiche östliche und westliche Heidestraße wurden als regional bedeutsame Flächen mittlerer Wertigkeit für die Stechimmenfauna (Gutachter: Dr. C. Saure) eingestuft. Hier konnten insbesondere im

Bereich der blütenreichen Staudenfluren und Magerrasen nach BNatSchG und BArtSchV besonders geschützte Stechimmenarten nachgewiesen werden. Das Fachgutachten zu potentiellen Fledermausvorkommen im Projektgebiet "Europacity" Heidestraße (Gutachter: Dipl. Biol. T. Teige) zeigte zudem, dass die Wohnblockbebauung entlang der Heidestraße Fledermäusen einen potentiellen Lebensraum bietet. Bei der Untersuchung der Zauneidechse konnten hingegen keine Individuen im Gebiet nachgewiesen werden. Obwohl sich unmittelbar an das Bebauungsplangebiet 1-63 angrenzend Lebensräume geschützter Tierarten befinden, kann davon ausgegangen werden, dass der Straßenraum selbst inklusive des geplanten Erweiterungsstreifens keine Bedeutung als Lebensraum geschützter Arten nach BNatSchG und BArtSchV besitzt.

Für das gesamte Neuordnungsgebiet Heidestraße sind neben den erwähnten Gutachten zu Fledermäusen, Stechimmen und Zauneidechsen weitere faunistische Fachgutachten beauftragt worden. Aufgrund des Kartierzeitraums im Frühjahr werden zu den Untersuchungen der Avifauna und der Laufkäfer erste Ergebnisse erst im Sommer 2010 vorliegen. Diese werden dann ebenfalls im Umweltbericht Berücksichtigung finden.

### **II.2.3.3 Schutzgut Boden / Bodenbelastungen**

Das Plangebiet liegt in der Schmelzwasserrinne des in Ost-West-Richtung verlaufenden Berliner Urstromtals. Im Verlauf der eiszeitlichen Entwicklung wurden in der Spreeniederung ausgedehnte Talsande abgelagert, die zum Teil von Geschiebemergel unterlagert werden. Der Umweltatlas Berlin kartiert die Flächen im Bereich der Heidestraße als Sande (mS, fS, Sl3) und sandige Lehme (SL3) mit einem hohen Anteil eckig-kantiger Steine im Ober- und Unterboden (Konzeptkarte Bodenarten 01.06.1, 2006). Sie sind als Verkehrsflächen oder innerstädtische Aufschüttungs- bzw. Abgrabungsflächen auf Lockersyrosem, Regosol und Pararedzina ausgewiesen (Konzeptkarte Bodengesellschaften 01.01, 2005). Die Böden sind durch einen hohen Anteil an Schutt, Schotter und Kies gekennzeichnet. Die Leistungsfähigkeit (Konzeptkarte Leistungsfähigkeit der Böden 1.12.6, 2006) sowie das Filter- und Puffervermögen (Konzeptkarte Filter- und Pufferfunktion 01.12, 2006) dieser Böden ist gering.

Aufgrund der Nutzung als Straße sind die Böden im Bereich der Heidestraße mit Asphalt versiegelt. Sie können ihre ökologische Funktion (Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion, Lebensraum, Ertrags- und Archivfunktion) nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt übernehmen. Lediglich die unversiegelten, zwischen vier und acht Meter breiten Randstreifen westlich und die unversiegelten, zwischen vier und fünf Meter breiten Randstreifen östlich der Heidestraße kommt eine ökologische Funktion zu.

#### **II.2.3.3.1 Bodenbelastungen / Bodenverunreinigungen**

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



## Altlastenauskunft, Bezirksamt Mitte – Umweltamt vom 28.03.2007

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

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

## II.2.3.4 Schutzgut Wasser

### II.2.3.4.1 Grundwasser

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

Die Heidestraße weist einen geringen Grundwasserflurabstand von 3-4 m aus. Nur Teile der nördliche Heidestraße (Sellerstraße bis Perleberger Straße) haben einen höheren Grundwasserabstand von bis zu 7 m.

#### II.2.3.4.2 Niederschläge

Der mittlere Jahresniederschlag lag im Zeitraum von 1961-1990 bei 540-555 mm/a (Umweltatlas, Konzeptkarte langjährige Jahresniederschlagsverteilung 04.08, 1994). Dies liegt etwas unter dem Berliner Durchschnitt, der im gleichen Zeitraum 580 mm/a betrug. Der Gesamtabfluss von Niederschlägen ist im versiegelten Straßenraum der Heidestraße hoch. Eine Versickerung findet nicht statt. Die Niederschläge werden über die Kanalisation abgeleitet. Lediglich auf den schmalen, nicht versiegelten Randstreifen erfolgt derzeit eine Versickerung der Niederschläge. Die Verdunstungsrate im Bebauungsplangebiet ist sehr gering.

#### II.2.3.5 Schutzgut Klima / Luft

Die Heidestraße liegt in einem bioklimatisch belasteten Gebiet, wobei der südliche Straßenraum stärker belastet ist als der nördliche (GEO-NET 2009). Die Lufttemperatur in einer austauscharmen Sommernacht (zwei Meter über Grund) liegt zwischen 18°C im nördlichen und südlichen Bereich der Heidestraße und 21°C im mittleren Bereich.

Aufgrund eines hohen Temperaturgradienten (Temperaturgefälles) zwischen dem wärmeren Gebiet im Bereich der Heidestraße und den kühleren Lufttemperaturen im Bereich des Fritz-Schloss-Park kommt es zu autochthonen Luftaustauschprozessen (Temperaturgradient 4,0 Kelvin über eine Distanz von ca. 650 m). Dies führt bei sommernächtlicher Strahlungswetterlage zu Kaltluftströmungen, die Kaltluft von bis zu 450m<sup>3</sup>/s in das Gebiet und im Norden bis unmittelbar an die Heidestraße transportieren. Dies bewirkt eine Reduzierung der nächtlichen Temperaturbelastung bei diesen Wetterlagen im Gebiet um die Heidestraße. Die bioklimatische Belastung wird gemildert.

Gleichzeitig kann die autochthone Kaltluftströmung auch zu einer Ausbreitung verkehrsinduzierter Luftschadstoffe aus dem Straßenraum in das angrenzende Gebiet führen. Es besteht die Gefahr, dass bei autochthoner Wetterlage die NO<sub>2</sub> Grenzwerte der 22. BImSchV erreicht oder überschritten werden.

Das Thema verkehrsinduzierte Luftbelastung wird in einem eigenen Fachgutachten erarbeitet, dessen Ergebnisse im weiteren Verfahren in den Umweltbericht einfließen (siehe auch Kap Luftschadstoffe).

#### II.2.3.6 Schutzgut Landschaft

Die Heidestraße besitzt keine landschaftsbildprägende Funktion.

#### II.2.3.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-63 befinden sich keine für das Schutzgut Kultur und Landschaft bedeutsamen Elemente.

## **II.2.4 Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung**

### **II.2.4.1 Schutzgut Mensch**

#### **II.2.4.1.1 Lärm**

Die prognostizierte Lärmbelastung wird nach dem Ausbau der Heidestraße weiterhin sehr hoch sein. Die Straße und die unmittelbar an den Straßenraum angrenzenden Flächen werden am Tag mit bis zu 75 dB(A) und in der Nacht mit über 65 dB(A) lärmbelastet sein (Rasterlärmkarten Masterplan Heidestraße). Der zulässige Grenzwert der 16. BImSchV von Tags 70 dB(A) und Nachts 65 dB(A) wird voraussichtlich im gesamten Geltungsbereich Heidestraße 1-63 sowie in allen straßennahen Bereichen überschritten.

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

#### **II.2.4.1.2 Luftschadstoffe**

Durch die Realisierung der Neuordnung im Gebiet Heidestraße wird eine Mischgebietsbebauung aus Wohn-, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzung entstehen, die eine Steigerung des Zufahrtsverkehrs durch Angestellte, Besucher und Anwohner nach sich ziehen wird. Der damit einhergehende Ziel- und Quellverkehr wird zu einer zusätzlichen Verkehrsbelastung der Heidestraße führen. Gleichzeitig übt die Heidestraße weiterhin die Funktion einer Hauptverkehrsstraße aus, mit einer hohen Belastung durch den Durchgangsverkehr. Von einer hohen Belastung mit verkehrsbedingten Luftschadstoffen muss daher auch bei Realisierung der Planung ausgegangen werden.

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

#### **II.2.4.1.3 Wohnqualität**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes 1-63 wird keine Wohnbebauung entstehen. In angrenzenden Wohnquartieren werden infolge der verkehrsbedingten Immissionsbelastung zur Gewährleistung eines gesunden Wohnklimas schall- und lärmindernde Maßnahmen notwendig (siehe Maßnahmen der Fachgutachten). Die Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte in der Heidestraße und in den angrenzenden Bereichen erfordert eine möglichst geschlossene Blockbebauung, wie es der Entwurf des Bebauungsplans 1-62 vorsieht, mit einer Ausrichtung der Wohnnutzung in die geschützten Innenhofbereiche.

#### II.2.4.1.4 Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität in der Heidestraße wird durch die promenadenartige Gestaltung des Straßenraumes mit den großzügigen Gehwegen, den straßenbegleitenden Baumreihen im nördlichen und mittleren Bereich der Heidestraße sowie dem begrünten Mittelstreifen mit Baumreihe im mittleren Bereich erhöht. Die Untergliederung in Fahrstreifen, Radweg und Fußweg schafft Raum für alle Arten der Fortbewegung und vermeidet Nutzungskonflikte. Allerdings werden die Erholungsfunktion und die Aufenthaltsqualität des Straßenraumes durch die hohen Lärm- und Schadstoffbelastungen der Luft deutlich beeinträchtigt.

#### II.2.4.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Durch den Ausbau der Heidestraße kommt es zu einer Neuversiegelung angrenzender Flächen und damit zum Verlust von Ruderalfluren, Rohbodenstandorten, Vorwald- und Gebüschbereichen, Grünflächen sowie Rasenbereichen. Gleichzeitig werden im Bereich des begrünten Mittelstreifens Straßenflächen entsiegelt. Da aber die von der Neuversiegelung betroffenen Flächen größer sind als die zu entsiegelnden Flächen, wird die Entsiegelung die Versiegelung voraussichtlich nicht ausgleichen können, was zu einem Verlust an Biotopflächen und Lebensräumen für Kleinlebewesen führen wird.

Der Baumbestand an der Heidestraße mit derzeit 37 Bäumen wird voraussichtlich nicht erhalten werden können. Zur Realisierung der Planung werden daher Baumfällungen erforderlich sein. Das Fällen der Bäume, die unter dem Schutz der Baumschutzverordnung (BaumSchVO) stehen, stellt einen Eingriff dar, der gemäß § 6 BaumSchVO ausgeglichen oder ersetzt werden muss. Eine Bilanzierung des Ausgleichbedarfs wird im späteren Verfahren erfolgen. Der planungsbedingte Baumverlust wird aber voraussichtlich durch die Pflanzung straßenbegleitender Baumreihen ersetzt werden können.

Inwieweit Lebensräume für Tiere und Pflanzen neu geschaffen werden können und wie viele neue Baumpflanzungen in der Heidestraße erfolgen werden, ist u.a. von der Gestaltung des Straßenraumes abhängig. Die Vorplanung für den Straßenumbau Heidestraße ist derzeit in Vorbereitung. Die Ergebnisse der Vorplanung finden im weiteren Verfahren im Umweltbericht Berücksichtigung.

#### II.2.4.3 Schutzgut Boden

Die Planung sieht drei unterschiedlich breite Abschnitte der Heidestraße vor, mit unterschiedlichen Konsequenzen für die Bodenversiegelung:

Im nördlichen Abschnitt zwischen Perleberger Straße und Zufahrt Nordhafenbrücke, der mit einer Breite von 28,0 m festgesetzt wird, erfolgt eine Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche gegenüber dem Bestand um acht Meter in westliche Richtung. Neben den bestehenden versiegelten Flächen werden die Erweiterungsflächen zusätzlich versiegelt. Hier kommt es zum Verlust der Bodenfunktionen. Auf einen vegetativen Mittelstreifen wird verzichtet, so dass auch keine Flächen entsiegelt werden.

Der längste mittlere Bereich zwischen Zufahrt zur Nordhafenbrücke und Einmündung der Döberitzer Straße wird von derzeit 22,5 m auf 38 m erweitert. Der größte Teil der Flächen ist bereits versiegelte Straßenfläche und besitzt keine positiven Bodenfunktionen. Die durch die Erweiterung hinzukommenden Flächen werden allerdings neu versiegelt. Für diese Böden gehen die Bodenfunktionen verloren. Der geplante begrünte Mittelstreifen führt zu einer Bodenentsiegelung und kann den Verlust an Bodenfunktionen zum Teil ausgleichen.

Im südlichen Bereich zwischen Einmündung der Döberitzer Straße und dem Knoten Minna-Cauer-Straße / Heidestraße wird die Straßenverkehrsfläche mit einer Breite von 34,5 m festgesetzt. Hier wird die Straßenfläche zwischen acht und elf Meter erweitert. Die Erweiterungsflächen werden versiegelt, die Bodenfunktionen gehen verloren. In diesem Abschnitt wird auf die Anlage der beidseitigen Baumreihen und des baumbestandenen Mittelstreifens verzichtet, so dass hier auch keine Bodenentsiegelung erfolgt.

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind von baubedingten Abgrabungen bzw. Umlagerungen des Bodens sowie der Neuversiegelung zu erwarten. Der Boden verliert seine Funktion als Lebensraum für Bodenlebewesen, Vegetationsstandort, Wasserspeicher und Schadstoffspeicher/-filter.

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

Die flächenscharfe Bilanzierung der Bodenfunktionsverluste durch Versiegelung ist u. a. von der Konkretisierung der Straßenplanung Heidestraße sowie den Knoten Heidestraße / Perleberger Straße und Heidestraße / Sellerstraße abhängig. Die Vorplanung (in Varianten) für den Straßenumbau Heidestraße wird zeitnah erfolgen. Die Ergebnisse fließen im weiteren Verfahren in den Bebauungsplan und den Umweltbericht ein.

#### **II.2.4.4 Schutzgut Grundwasser**

Die mit dem Straßenausbau einhergehende Neuversiegelung von Freiflächen hat auch unmittelbare Auswirkungen auf den Gesamtabfluss von Niederschlägen und auf die Einspeisungsrate ins Grundwasser. Da der versiegelte Boden seine wasserspeichernde Funktion verliert und das anfallende Regenwasser über die Kanalisation abgeführt wird, steigt in den betroffenen Bereichen der Gesamtabfluss an Niederschlägen. Gleichzeitig sinkt die Grundwasserneubildungsrate. Auch hier kann eine Bilanzierung erst im weiteren Verfahren auf der Grundlage der in Auftrag gegebenen Fachgutachten erfolgen.

#### **II.2.4.5 Schutzgut Klima/Luft**

Die Überbauung und Versiegelung der Randstreifen wird die Verdunstungskapazität in diesen Bereichen verringern, was zu einer sinkenden Luftfeuchtigkeit beitragen wird. Diese kann in Teilen und erst mittel- bis langfristig durch das Verdunstungsvolumen großkroniger Straßenbäume ausgeglichen werden. Die Verwirklichung der Planung wird jedoch keine klimawirksamen Auswirkungen haben.

### **II.2.4.6 Schutzgut Landschaftsbild**

Die über weite Teile nicht angebaute Gewerbeanschlussstraße Heidestraße mit Hauptverkehrsfunktion, die vorrangig als Durchgangsstraße genutzt wird, soll zugunsten des Charakters einer angebauten und städtebaulich integrierten Stadtteilstraße ausgebaut werden, die ihre Funktion als Hauptverkehrsstraße behält.

Die Trennung der Richtungsfahrbahnen, die Anlage eines begrünten Mittelstreifens, die Pflanzung von bis zu drei durchgängigen Baumreihen, großzügige Gehwegbereiche, die klare Trennung der Verkehre mit standardgerechten Radverkehrsanlagen und die Ordnung des ruhenden Verkehrs bewirken gegenüber dem jetzigen Ausbauszustand der Heidestraße eine wesentliche stadtgestalterische Verbesserung. Der Schwerpunkt der Aufwertung des Stadtbildes und der Aufenthaltsqualität liegt dabei im mittleren Straßenabschnitt. Die Heidestraße wird somit durch die Neugestaltung zum strukturbildenden und stadtbildprägenden Rückgrat des neu zu entwickelnden Stadtteils.

### **II.2.4.7 Wechselwirkungen**

Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Umweltgütern sind aus der geplanten Neuversiegelung angrenzender Freiflächen zu erwarten. Veränderungen und Einwirkungen auf den Boden wirken sich unmittelbar auch auf das Grundwasser aus. Der Verlust an ruderalen Freiflächen bewirkt eine Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion für Flora und Fauna. Der Anstieg des Anliegerverkehrs nach Realisierung der Planung im Neuordnungsgebiet Heidestraße wird auch zu einem gesteigerten Verkehrsaufkommen in der Heidestraße und damit einer erhöhten Lärmbelastung führen. Um diese mehrfach negativen Auswirkungen zu minimieren, müssen die empfohlenen Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen besondere Beachtung finden.

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

## **II.2.5 Prognose zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung**

Eine Nichtdurchführung der Planung würde im Vergleich zur Bestandsituation zu keinen wesentlichen Veränderungen führen.

## **II.2.6 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich**

### **II.2.6.1 Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung**

Die Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erfolgt gemäß § 1a BauGB in Verbindung mit § 18 Abs. 1 BNatSchG im Bebauungsplanverfahren. Dabei ist zunächst zu ermitteln, ob ein Eingriffstatbestand im Sinne des Naturschutzrechtes (§14 BNatSchG) vor-

liegt, so dass über Maßnahmen zur Vermeidung oder zum Ausgleich im Rahmen der Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB zu entscheiden ist.

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

Da durch die Erweiterung des Straßenraumes der Heidestrasse eine nicht unerhebliche Neuversiegelung von Flächen in den Randbereichen erfolgt, ist von einem naturschutzfachlichen Eingriff auszugehen. Aufgrund noch fehlender Ergebnisse der Fachgutachten wie z.B. der Straßenvorplanung, die in die Bilanzierung eines Eingriffs einbezogen werden müssen, erfolgt eine Bewertung der Eingriffsdimension erst im weiteren Verfahren.

### **II.2.6.2 Kompensationsbedarf und Ausgleichsumfang**

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs und des Ausgleichsumfangs erfolgt im weiteren Verfahren.

### **II.2.6.3 Maßnahmen**

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich von Eingriffsfolgen werden empfohlen:

#### **II.2.6.3.1 Schutzgut Mensch:**

Anlage eines begrünten Mittelstreifens zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum, klare Gliederung des Straßenraumes und Schaffung großzügiger Gehwege zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

#### **II.2.6.3.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen:**

Neupflanzungen von Bäumen im Straßenraum, Verwendung standortgerechter heimischer Baumarten, Gestaltung des Mittelstreifens (Substrat und Vegetation) als Lebensraum für Insekten wie z.B. Stechimmen.

#### **II.2.6.3.3 Schutzgut Boden:**

Entsiegelung von Asphaltflächen im Bereich des vegetativen Mittelstreifens, Nutzung wasserdurchlässiger Bodenbeläge, Vermeidung von Bodenverdichtungen in der Bauphase, Lagerung des Bodenaushubs gemäß der Vorschriften der DIN 18915 (Bodenaushub).

#### II.2.6.3.4 Schutzgut Wasser

Versickerung von Niederschlägen der Rad- und Gehwegflächen

#### II.2.6.3.5 Schutzgut Klima/Luft:

Erhalt oder Etablierung von Vegetationsflächen und Bäumen, die abkühlend und staubbindernd wirken, Verwendung luft- und wasserdurchlässiger Wegebeläge

#### II.2.6.3.6 Schutzgut Landschaftsbild

Anlage von durchgehenden Baumreihen, die stadtraumprägend wirken

Eine Einschätzung der Kompensationsrelevanz der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt im weiteren Verfahren.

### **II.2.7 Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Anderweitige Planungsmöglichkeiten zur Führung der übergeordneten Verkehrsstraße in unmittelbarer Verlängerung des Tunnels wurden im Zusammenhang mit dem Masterplanverfahren und gesonderten Verkehrsplanungen untersucht und als nicht realisierbar beurteilt.

Die Prüfung von anderweitigen Planungsmöglichkeiten wird auch im Rahmen der zu beauftragenden Fachgutachten zum Verkehr, zur Vorplanung für den Straßenumbau sowie zur Lärm- und Luftschadstoffbelastung erfolgen.

### **II.2.8 Zusätzliche Angaben**

#### **II.2.8.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung**

Die Umweltprüfung zum Bebauungsplan 1-63 umfasst folgende Bearbeitungsstufen:  
Zusammenstellung fachgesetzlicher Vorgaben und fachlicher Standards;  
Auswertung vorliegender Fachgutachten zum Plangebiet;  
Auswertung vorliegender Informationsquellen zur Umweltsituation, insbesondere des digitalen Umweltatlas Berlin;  
Bestandsaufnahme der Flächennutzung und der Biotope entsprechend der Beschreibung der Biotoptypen Berlins, sowie des Baumbestandes;  
Bewertung der Bestandssituation;  
Ermittlung der Auswirkungen der Planung auf die Umweltsituation;  
Ermittlung der durch den Plan ermöglichten Eingriffe.

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



### **II.2.8.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung**

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

### **II.2.9 Zusammenfassung des Umweltberichtes**

Der Umweltbericht zum Bebauungsplan 1-63 stellt die Auswirkungen auf die Umwelt dar, die bei vollständiger Realisierung des Bebauungsplans zu erwarten sind. Im Vergleich dazu wird die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Verzicht auf diese Planungen schutzgutbezogen dargestellt.

Im Ergebnis wird festgestellt, dass durch die Festsetzungen des Bebauungsplans in Bezug auf einen Großteil der relevanten Schutzgüter (Mensch, Boden, Wasser, Biotope) eine Verschlechterung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts zu erwarten ist. Zugleich kann eine Aufwertung des Ortsbildes bewirkt werden. Ein Ausgleich für zur Umsetzung der Planung notwendige Baumfällungen ist durch die Berliner Baumschutzverordnung sichergestellt und kann voraussichtlich innerhalb des Plangebietes geleistet werden.

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen werden noch im weiteren Verfahren konkretisiert und festgelegt. Erst dann kann abschließend beurteilt werden, ob bei Umsetzung dieser Maßnahmen keine erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

### **II.2.10 Verwendete Fachgutachten**

Verkehrsbedingte Immissionen, acouplan - Ingenieurbüro für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik 12/2007: Schalltechnische Untersuchung zum B-Plan Verfahren II-201d, Bericht Nr. B1150\_2, Auftraggeber DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH Berlin

Verkehrsaufkommen, IVAS - Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme Dresden und EIBS - Entwurfs- und Ingenieurbüro für Straßenwesen GmbH; „Entwicklungsmaßnahme B-Plan II-201d Humboldthafen, Verkehrstechnische Untersuchung“ 09/2008, Auftraggeber DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH Berlin

Windverhältnisse, Ingenieurbüro Lohmeyer, Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin-Parlaments- und Regierungsviertel“, Betrachtung der bodennahen Windverhältnisse zu den

Bebauungsplanentwürfen II-201 da und II-201 db „Humboldthafen“ 08/2008, Auftraggeber DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH Berlin

Luftschadstoffe, Ingenieurbüro Lohmeyer, Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin-Parlaments- und Regierungsviertel“, Luftschadstoffgutachten zu den Bebauungsplanentwürfen II-201 da und II-201 db „Humboldthafen“ 08/2008, Auftraggeber DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH Berlin

Fledermäuse, Dipl. Biol. Tobias Teige, „Faunistisches Gutachten im Zuge des geplanten Bauvorhabens B-Plan 012.99 „Projekt Europacity“ in Bezug auf vorhandene Quartiere und Einschätzung als Jagdgebiet“ 11/2009, Auftraggeber Vivico real Estate GmbH

C. Kallasch, „Vorkommen von Fledermäusen im Bereich des B-Planes II- 201d Humboldthafen Berlin Mitte“ 10/2008; Auftraggeber DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH Berlin

Stechimmenfauna, Dr. Christoph Saure, Untersuchung der Stechimmenfauna im Projektbereich Europacity 11/2009, Auftraggeber Vivico real Estate GmbH

Eidechsen Dipl. Ing. Jens Scharon, Untersuchung des Vorkommens der streng geschützten Zauneidechse *Lacerta agilis* auf der Fläche des B-Plangebietes Europacity-Heidestraße in Berlin-Mitte 10/2009, Auftraggeber Vivico real Estate GmbH

Baumkartierung, Dipl. Ing. Elke Betzner, Biotoptypenkartierung und Baumkartierung 06/2009; Auftraggeber Vivico real Estate GmbH

Einschätzung der planungsrechtlichen Gebietsqualität nach § 34 BauGB, SenStadt Berlin, 10/2009

Biotoptypenliste Berlin, SenStadt IE 21, Stand Mai 2003: Biotoptypenliste Berlins, Erstellt durch Dr. H. Köstler und Büro Luftbild + Vegetation, Berlin

Altlasten, Altlastenauskunft, Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung

Denkmalliste Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Stand: 11.08.09, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/denkmalliste/downloads/denkmalliste\\_08\\_09.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/denkmalliste/downloads/denkmalliste_08_09.pdf)

und auf Kartengrundlagen des Umweltatlas von Berlin:

Strategische Lärmkarte, Kartennr.: 07.05.14, Ausgabe 2008  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i705.htm>

Langjährige Entwicklung der Luftqualität, Kartennr.: 03.12, Ausgabe 2002  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i312.htm>

Verkehrsbedingte Luftbelastung, Kartennr.: 03.11, Ausgabe 2008, Bearbeitungsstand 2005  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ia311.htm>

Bodenarten, Kartennr.: 01.06.1, Ausgabe 2006, Bearbeitungsstand 2001  
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/din\\_106.htm](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/din_106.htm)

Bodengesellschaften, Kartennr.: 01.01, Ausgabe 2005, Bearbeitungsstand 2001  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ia101.htm>

Kriterien zur Bewertung der Bodenfunktion: Kartennr.: 01.11.01-01.11.10,  
Ausgabe 2009, Bearbeitungsstand 2005,  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/kb111.htm>

Leistungsfähigkeit der Böden, Kartennr.: 1.12.06, Ausgabe 2006  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ia112.htm>

Grundwasserflurabstand, Kartennr.: 02.07, Ausgabe 2008, Bearbeitungsstand 2006  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ic207.htm>

Grundwasserneubildung, Kartennr.: 02.17, Ausgabe 2007, Bearbeitungsstand 2005  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ia217.htm>

Filter- und Puffervermögen von Böden, Kartennr. 01.12 Ausgabe 2006; Bearbeitungsstand  
2005, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/da11203.htm>

Verschmutzungsempfindlichkeit, Kartennr.: 02.05, Ausgabe 2004  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i216.htm>

Langjährige Jahresniederschlagsverteilung, Kartennr.: 04.08, Ausgabe 1994, Bearbeitungs-  
stand 2006, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i408.htm>

Gesamtabfluss aus Niederschlägen, Kartennr.: 02.13.3, Ausgabe 2007, Bearbeitungsstand  
2005, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/ib213.htm>

Verdunstung aus Niederschlägen, Kartennr.: 02.13.5, Ausgabe 2007, Bearbeitungsstand  
2005, [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/din\\_213.htm](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/din_213.htm)

Klimamodell, Kartennr.: 04.11, Ausgabe 2004  
<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i411.htm>

Geologischer Atlas von Berlin, Grundwassergleichenkarte 2008  
<http://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp>

## **II.3 Wesentlicher Planinhalt**

Der Bebauungsplan 1-63 trifft Festsetzungen zum Umbau und zur Erweiterung der Heidestraße. Er bestimmt die Flächen der künftigen Heidestraße und deren Anschluss an vorhandene und neue Straßen im Umfeld (Blatt 1). Er trifft ferner im südlichen Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und Zufahrt zur Nordhafenbrücke Regelungen zur baulichen Einteilung der künftigen Straße (insbesondere Fahrbahnen, Mittelstreifen, Gehwege, Radwege) sowie zur Pflanzung von Straßenbäumen (Blatt 2, planfeststellungersetzende Inhalte).

## **II.4 Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen**

### **II.4.1 Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich umfasst alle Flächen, die für den geplanten Umbau der Heidestraße und den Anschluss an vorhandene Straßen im Umfeld erforderlich sind. Hierzu gehören die bisherigen Straßenflächen, die Anschlüsse an die Minna-Cauer-Straße, die Döberitzer Straße und die Nordhafenbrücke sowie der Knoten mit der Perleberger Straße.

Eine kleine dreieckförmige Fläche an der Einmündung der Perleberger Straße wird einbezogen, da hier Leitungen vorhanden sind, die auch künftig im öffentlichen Straßenland verlaufen sollen.

Außerhalb des Geltungsbereichs verbleiben Teilflächen der vorhandenen Einmündung zur Nordhafenbrücke, die künftig nicht mehr für den Straßenkörper benötigt werden.

Der Geltungsbereich schließt im Westen und Osten unmittelbar an den des Bebauungsplan Entwurfs 1-62 an, der die anliegenden Flächen überplanen soll.

Im Süden umfasst der Geltungsbereich Teilflächen des Geltungsbereichs des festgesetzten Bebauungsplans II-201 b. Dies ist erforderlich, um hier Änderungen in der Straßenumbauplanung planungsrechtlich vorzubereiten. Der Geltungsbereich schließt ferner im Bereich des bestehenden Abschnitts der Heidestraße südlich des Knotens mit der Minna-Cauer-Straße an den des Bebauungsplans II-201 c (im Verfahren) an.

### **II.4.2 Verkehrsflächen**

Der Bebauungsplan setzt die künftigen Verkehrsflächen der Heidestraße, die Flächen zum Anschluss an die Minna-Cauer-Straße und die Nordhafenbrücke sowie den Knotenpunkt mit der Perleberger Straße gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB in Blatt 1 der Planzeichnung als Straßenverkehrsflächen fest.

Dabei werden drei unterschiedlich breite Abschnitte unterschieden:

Der längste, mittlere Abschnitt vom Bereich nördlich der Einmündung der Döberitzer Straße bis zum Bereich nördlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke wird mit einer Breite von 38,0 m

festgesetzt. Hier sollen zwei Richtungsfahrbahnen (6,25 m) mit jeweils zwei Fahrstreifen, ein Mittel- bzw. Abbiegestreifen (3,0 m), beidseitig Parkstreifen sowie beidseitig Baumreihen, Geh- und Radwege angeordnet werden. Die festgesetzte Straßenbreite von 38,0 m bedingt eine Erweiterung der bisherigen Straßenbreite zu beiden Seiten; im Westen, orientiert an der Gebäudekante der Bestandsbauten nördlich der Einmündung der Döberitzer Straße, um 6,7 bis 7,5 m, im Osten um etwa 7,8 bis 8,6 m. Beide Werte variieren von Norden nach Süden, da die künftige Straßenachse nicht genau parallel zu bestehenden Flurstücksgrenzen verläuft.

Der nördliche Abschnitt der künftigen Heidestraße zwischen der Zufahrt zur Nordhafenbrücke und der Perleberger Straße wird mit einer Breite von 28,0 m festgesetzt. Hier entfällt gegenüber dem Normalprofil im Mittelabschnitt der Mittelstreifen mit Baumreihe, darüber hinaus werden die Gehwegflächen in geringerer Breite ausgeführt. In diesem Bereich erfolgt eine Erweiterung der bisherigen Straßenverkehrsfläche nur nach Südwesten hin um 7,7 bis 8,0 m.

Im Südbereich zwischen der Einmündung der Döberitzer Straße und dem Knoten Minna-Cauer-Straße / Heidestraße wird die Straßenverkehrsfläche mit einer Breite von 34,50 m festgesetzt. Hier wird gegenüber dem Normalprofil auf die Anlage der beiderseitigen Baumreihen verzichtet. Auch in diesem Bereich erfolgt eine Erweiterung der bisherigen Straßenverkehrsfläche zu beiden Seiten. Nach Westen hin um etwa 3,7 bis 6,6 m und nach Osten hin um etwa 4,3 m.

Der Anschluss zwischen künftiger Heidestraße und der Nordhafenbrücke wird mit einer Breite von 20,0 m festgesetzt. Hier sollen vier Fahrstreifen angeordnet und die im Brückenbereich vorhandenen Gehwege fortgesetzt werden.

Die Anschlussflächen der Perleberger Straße westlich des Knotens werden vom bestehenden Profil ausgehend (die vorhandene Breite beträgt 18,8 m) beidseitig um 1,5 bis 4,8 m auf 23,3 m, im westlichen Abschnitt bis 28,0 m unmittelbar vor der Kreuzung aufgeweitet. Die Aufweitung ist erforderlich, um hier neben Geh- und Radwegen insgesamt fünf Fahrspuren anordnen zu können. Östlich des Knotens Perleberger Straße / Heidestraße, im Übergang zur Fennbrücke hin, wird an den bestehenden Straßenquerschnitt angeschlossen.

Die künftige Straßenverkehrsfläche wird als Fläche in der Planzeichnung, Blatt 1, festgesetzt und gegenüber anderen Nutzungen sowie künftigen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Festsetzung im Bebauungsplan 1-62) durch Straßenbegrenzungslinien abgegrenzt. Dort wo vorhandene oder künftige übrige Straßenverkehrsflächen angrenzen (Festsetzung im Bebauungsplan 1-62) wird keine Straßenbegrenzungslinie festgesetzt.

Durch die textliche Festsetzung Nr. 1 wird bestimmt, dass die Einteilung der Straßenverkehrsfläche in dem Bereich, für den keine planfeststellungersetzenden Festsetzungen getroffen werden, d.h. für die künftige Heidestraße zwischen Zufahrt Nordhafenbrücke und Perleberger Straße einschließlich des dortigen Kreuzungsbereichs, nicht Gegenstand der Festsetzung ist.

Durch die textliche Festsetzung Nr. 2 wird bestimmt, dass alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 Baugesetzbuch bezeichneten Art enthalten, außer Kraft treten. Damit werden insbesondere ggf. noch gültige Fluchtlinien und Regelungen des Baunutzungsplans durch neue Regelungen ersetzt.

Die Heidestraße soll künftig nicht nur verkehrlich funktionieren, sondern als angebaute Stadtstraße eines wichtigen Neuordnungs- und Entwicklungsbereichs der Berliner Innenstadt auch als stadtstrukturelles und Stadtbild prägendes Rückgrat entwickelt werden. Hierzu ist ein Neubau mit Flächenerweiterungen, verbunden mit einer umfassenden Neugestaltung des Straßenquerschnitts erforderlich.

Die Trennung der Richtungsfahrbahnen, die Anlage begrünter Mittelstreifen, die Pflanzung von drei durchgängigen Baumreihen im Mittelabschnitt sowie die Ordnung des ruhenden Verkehrs bewirken gegenüber dem jetzigen Ausbauzustand der Heidestraße eine wesentliche stadtgestalterische Verbesserung. Hinzu kommt eine dann nach Art, Alter und Anordnung einheitliche Pflanzung von Straßenbäumen sowie die Verwendung neuer, einheitlicher Straßenbaumaterialien und Straßenleuchten als wichtige Elemente der Straßengestaltung.

Die Anlage standardgerechter Radverkehrsanlagen bewirkt zudem eine wesentliche funktionale Verbesserung. Dies gilt auch für die Anlage verschiedener neuer Fußgängerüberwege, die künftig erforderlich werden, und die gestalterisch zufrieden stellend praktisch nur im Zuge des Neubaus der Straße und der neuen Straßeneinmündungen eingeordnet werden können.

Im Bereich der Verbindung mit der Nordhafenbrücke bedeutet eine Bündelung der Fahrspuren in der Straßenmitte gegenüber der jetzt vorhandenen Gestaltung der Einmündung mit sog. freien Abbiegespuren einen geringeren Flächenanspruch. D.h. auch der Rückbau des Flächen greifend und allein verkehrsfunktional gestalteten Knotens mit der Sellerstraße / Nordhafenbrücke bewirkt eine gestalterische Aufwertung des Einmündungsbereichs.

Diese straßengestalterischen und damit auch für das Stadtbild und die städtebauliche Neuordnung des Gebiets wesentlichen Planungsziele können - mit Ausnahme der Neugestaltung der Zufahrt zur Nordhafenbrücke - nur durch eine Erweiterung des Straßenraums und durch eine Inanspruchnahme überwiegend privater Grundstücksflächen umgesetzt werden. Dabei wird den gestalterischen und städtebaulichen Belangen Vorrang gegenüber den Belangen der Eigentümer eingeräumt, die über ihre an die Heidestraße angrenzenden Grundstücksstreifen nicht mehr verfügen können.

Dabei wird auch berücksichtigt, dass der überwiegende Teil der beanspruchten Erweiterungsflächen zwei Eigentümern gehört, die als Vorhabenträger in enger Abstimmung mit dem Land Berlin die städtebauliche Neuordnung des Bereichs um die Heidestraße betreiben und somit nicht allein die Belastung der abzutreten Grundstücksteile zu tragen haben, sondern auch von der Aufwertung des Gesamtbereichs (Bebauungsplan 1-62) einschließlich der Neugestaltung der Heidestraße profitieren.

Davon abweichend wird durch die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche auf den Grundstücken Heidestraße 45, 53, 53a, 54 und 55 bei traditionellen Blockrandbauten der in Teilabschnitten begrünte Vorgartenbereich für künftige Gehwegflächen in Anspruch genommen. Hier wird zugunsten der Aufwertung der Straße insgesamt und der Erreichung eines einheitlichen und durchgängigen Straßenbildes auf eine abweichende Ausbildung des Straßenprofils (Erhalt der Vorgärten) verzichtet und mit der Inanspruchnahme der Fläche den öffentlichen Belangen gegenüber den Belangen der Eigentümer der Vorrang eingeräumt. Ob dies auch für den Erkervorbau im Erdgeschoss des Wohngebäudes Heidestraße 34 gelten soll, der zusammen mit dem angrenzenden Laden gewerblich genutzt wird, muss im weiteren Verfahren geklärt werden.

Auch das Heranrücken des Gehwegs an Erdgeschosswohnungen ohne die Distanz schaffende Wirkung von Vorgärten kann eine Beeinträchtigung der Nutzer und Eigentümerinteressen mit sich bringen. Dieser Belang wird in Abwägung mit den öffentlichen Belangen zurückgestellt. Gleiches gilt für die Inanspruchnahme der Grundstücke Heidestraße 46 bis 52; hier ist jedoch eine gewerbliche Bebauung und keine Blockrandbebauung vorhanden, so dass das Heranrücken des Gehwegs an die Grundstücksgrenze weniger ins Gewicht fällt. Insgesamt werden auch die bestehenden Gebäude und Nutzungen, die Vorgartenflächen abgeben sollen, nicht nur belastet, sondern werden auch an der Aufwertung des Straßenraums und der städtischen Umgebung teilhaben.

### **II.4.3 Ergänzende planfeststellungsersetzende Festsetzungen für den Bereich der Bundesstraße 96**

Beim geplanten Umbau der Heidestraße handelt es sich im Abschnitt zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke um eine wesentliche Änderung einer vorhandenen Bundesfernstraße, der Bundesstraße 96. Der Umfang der planfeststellungsersetzenden Inhalte in Blatt 2 der Planzeichnung erstreckt sich neben der Festlegung der flächenmäßigen Ausdehnung der Planfeststellungsersetzung auf die Einteilung der Straßenverkehrsfläche und ihre bauliche Ausgestaltung. Verbindlich festgesetzt werden:

- die Breite und der Verlauf der Fahrbahnen durch Festlegung der Bordführung,
- die Abgrenzung der Mittelstreifen und die Funktion von Teilflächen im Mittelstreifen,
- der Anschluss an übrige Straßen durch Festlegung der Bordführung,
- der Anschluss an Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung durch Festlegung der Gehwegüberfahrten,
- die Lage und Breite von Parkstreifen und Baumscheiben,
- die Führung der Radverkehrsanlagen,
- die Abgrenzung der Gehwegflächen,
- die Fällung und Pflanzung von Bäumen.

#### **II.4.3.1.1 Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich der planfeststellungsersetzenden Inhalte erstreckt sich auf den Bereich zwischen Minna-Cauer-Straße im Süden und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke einschließlich

der Flächen dieser Zufahrt, d.h. den Verlauf der Bundesstraße 96. Der Geltungsbereich ergibt sich im Einzelnen aus der Planzeichnung, Blatt 2 und den dort farbig, d.h. nicht nur schwarz/weiß, angelegten Flächen.

#### II.4.3.1.2 Breite und der Verlauf der Fahrbahnen

Die Breite der Richtungsfahrbahnen in der künftigen Heidestraße zwischen Park- und Mittelstreifen wird durchgängig mit 6,25 m festgesetzt. Vorgesehen sind jeweils eine äußere Spur mit 3,25 m Breite und eine weitere Spur mit 3,0 m Breite. Hinzu kommt in Teilbereichen die Fläche für 3,0 m breite Abbiegespuren.

Der Verlauf der Fahrbahnen gliedert sich in die Abschnitte Minna-Cauer-Straße bis Einmündung Döberitzer Straße und Döberitzer Straße bis Zufahrt zur Nordhafenbrücke.

Hinzu kommt der Anschluss an die Nordhafenbrücke. Hier wird eine Fahrbahnbreite von 12,5 m festgesetzt, die insgesamt vier Fahrstreifen im Einmündungsbereich und drei Fahrstreifen im Übergangsbereich zur Brücke aufnehmen soll.

#### II.4.3.1.3 Abgrenzung der Mittelstreifen und die Funktion von Teilflächen in Mittelstreifen

Im mittleren Abschnitt der künftigen Heidestraße zwischen Döberitzer Straße und Zufahrt zur Nordhafenbrücke ist ein durch Borde abgegrenzter Mittelstreifen mit 3,0 m Breite festgesetzt. Er wird im Einmündungsbereich mit der Zufahrt zur Nordhafenbrücke sowie in zwei weiteren geplanten Kreuzungsbereichen mit den künftigen Planstraßen im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 beiderseits der Kreuzung zugunsten der Anlage von Abbiegespuren unterbrochen.

Der Mittelstreifen dient als Pflanzstreifen der mittleren Baumreihe und nimmt im Bereich von Übergängen Fußgängerfurten auf. Er wird ansonsten als Rasenfläche angelegt.

#### II.4.3.1.4 Anschluss an übrige Straßen

Der Anschluss an die im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 beiderseits der Heidestraße geplanten Quartiersstraßen sowie der neue Anschluss zur Nordhafenbrücke werden durch entsprechende Bordführungen berücksichtigt.

#### II.4.3.1.5 Anschluss an Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans 1-62 geplanten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung dienen in Teilbereichen auch der Erschließung der anliegenden Baufelder. Zum Anschluss dieser Flächen an die Fahrbahnen der Heidestraße werden Gehwegüberfahrten mit Tiefborden festgesetzt. Auch die vorhandene Döberitzer Straße wird wegen ihrer Funktion als Teilabschnitt einer Grünverbindung im Bebauungsplan 1-62 als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Die Zufahrt zur Döberitzer Straße wird daher ebenfalls als Gehwegüberfahrt mit Tiefborden festgesetzt.



#### II.4.3.1.6 Lage und Breite von Parkstreifen und Baumscheiben

Für den ruhenden Kfz-Verkehr werden seitlich parallel zur den Fahrbahnen in Teilbereichen Parkflächen festgesetzt, die durch Baumscheiben gegliedert sind.

#### II.4.3.1.7 Führung der Radverkehrsanlagen

Grundsätzlich werden entlang der Heidestraße Radwege im Gehwegbereich festgesetzt. In den Kreuzungsbereichen werden diese Radwege durch Radstreifen bzw. Radangebotsstreifen im Fahrbahnbereich miteinander verbunden; diese straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen sind nicht Teil der Festsetzung.

#### II.4.3.1.8 Abgrenzung der Gehwegflächen

Im Abschnitt der künftigen Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke werden im Regelprofil Gehwegflächen mit 6,25 m Breite festgesetzt. In den Kreuzungsbereichen, vor einer Platzfläche gegenüber der Nordhafenbrücke und vor einer Platzfläche südlich der Döberitzer Straße werden die Gehwege wegen des Wegfalls der Baumstreifen breiter, im Bereich südöstlich der Zufahrt zur Nordhafenbrücke schmaler. Auch im Bereich vorgesehener Bushaltestellen werden aufgrund des Wegfalls des Parkstreifens breitere Gehwegflächen festgesetzt.

#### II.4.3.1.9 Fällung und Pflanzung von Bäumen

Die vorhandenen Straßenbäume sind in das geplante Profil der künftigen Heidestraße vom Standort her nicht integrierbar. Sie sind zudem in Bezug auf Baumart, Größe, Alter und Vitalitätszustand sehr unterschiedlich. Es wird daher die Fällung der vorhandenen Straßenbäume festgesetzt. Insgesamt sind hiervon 50 Bäume betroffen.

Im Abschnitt der künftigen Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke werden im Regelprofil drei Baumreihen, insgesamt 85 Bäume, zur Pflanzung festgesetzt.

Durch die Festsetzung von Baumpflanzungen wird ein auf weiten Strecken der Heidestraße in Bezug auf Baumart, Qualität, Größe und Anordnung einheitliches, alleeartiges Straßenbild vorbereitet und so ein wichtiger straßengestalterischer und städtebaulicher Teilaspekt gesichert. Diesem Belang wird in der Abwägung gegenüber dem Erhalt der vorhandenen Straßenbäume der Vorrang eingeräumt.

### **II.4.3.2 Hinweise**

#### II.4.3.2.1 Bundesstraße

Ergänzend zu den vorgenannten planfeststellungsersetzenden Festsetzungen zur baulichen Herstellung der Heidestraße in ihrem südlichen Abschnitt als Bundesstraße werden die in Aussicht genommenen und zur Funktion der Straße erforderlichen Markierungen, hier vor allem Fahrstreifen, Richtungspfeile, Sperrflächen, Haltelinien, Fußgängerüberwege und Fahrradstreifen und Bushaltestellen, als Hinweis in der Planzeichnung, Blatt 2 mit dargestellt. Sie dienen dem Planverständnis und werden später wie andere straßenverkehrsbehördliche

Anordnungen, etwa die Anordnung der Beschilderung, in einem gesonderten Verfahren festgelegt.

#### II.4.3.2.2 Landesstraße

Beim geplanten Umbau der Heidestraße und des Knotens mit der Perleberger Straße handelt es sich im Abschnitt zwischen Zufahrt zur Nordhafenbrücke und Perleberger Straße um die Änderung einer vorhandenen Landesstraße II. Ordnung, für die der Bebauungsplan keine planfeststellungsersetzenden Regelungen trifft.

Hier werden sowohl die vorgesehene bauliche Anlage der künftigen Straßenverkehrsflächen, als auch die in Aussicht genommenen Markierungen (straßenverkehrsbehördliche Anordnungen) lediglich als Hinweis in der Planzeichnung, Blatt 2 mit dargestellt. Dies dient dem Planverständnis und verdeutlicht die funktionale Einheit dieses Straßenabschnitts mit dem südlich angrenzenden Abschnitt der Heidestraße.

### II.4.4 Nachrichtliche Übernahmen

#### II.4.4.1 Bundesfernstraße 96

Die Flächen der Bundesstrasse 96 im Geltungsbereich, d.h. die Heidestraße zwischen Minna-Cauer-Straße und der Zufahrt zur Nordhafenbrücke, einschließlich dieser Zufahrt, gelten als planfestgestellte Flächen im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes. Sie werden nachrichtlich übernommen.

#### II.4.4.2 Eisenbahnrechtliche Planfeststellung

Die westlich an die Heidestraße angrenzenden Flächen der Deutsche Bahn AG, die Grundstücke Heidestraße 35 bis 39 sowie die Flächen nördlich des Grundstücks Heidestraße 31 bis zum Grundstück Heidestraße 25 gelten als planfestgestellte Eisenbahnflächen. Es ist vorgesehen, die eisenbahnrechtliche Widmung vor Festsetzung des Bebauungsplans 1-63 aufzuheben. Die Planfeststellung dieser Flächen wird daher nicht nachrichtlich übernommen.

## III. AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS

(Nicht Gegenstand der Darstellungen zum vorliegenden Stand des Entwurfs.)

## **IV. VERFAHREN**

### **IV.1 Aufstellungsbeschluss**

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat am 21.12.2009 die Aufstellung des Bebauungsplans 1-63 beschlossen. Der Beschluss erfolgte in Anwendung von § 7 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) sowie § 9 Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB.

### **IV.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB**

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

## **V. RECHTSGRUNDLAGEN**

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

Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I. S: 2585).

Aufgestellt:  
Berlin, den .....2010

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Abteilung II – Städtebau und Projekte  
Referat II B

Schoen  
Referatsleiterin

## **VI. ANHANG**

### **VI.1 Abkürzungen**

Abs.	Absatz
AGBauGB	Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
B 96	Bundesstraße 96
BerlStrG	Berliner Straßengesetz
BEP	Bereichsentwicklungsplanung
BezVG	Bezirksverwaltungsgesetz
BGBI.	Bundesgesetzblatt
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
dB(A)	Dezibel (A - Kurve)
FNP	Flächennutzungsplan
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GF	Geschossfläche
GFZ	Geschossflächenzahl
GR	Grundfläche
GRZ	Grundflächenzahl
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
Kfz	Kraftfahrzeug
LaPro	Landschaftsprogramm
Lkw	Lastkraftwagen
NatSchGBln	Berliner Naturschutzgesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PlanzV	Planzeichenverordnung

## **VI.2 Hinweis auf textliche Festsetzungen**

1. Die Einteilung der Straßenverkehrsflächen in Bereichen, für die der Bebauungsplan keine planfeststellungsersetzende Funktion (gemäß Blatt 3 und 4 des Bebauungsplans) erfüllt, ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

2. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.