Berlin Planen

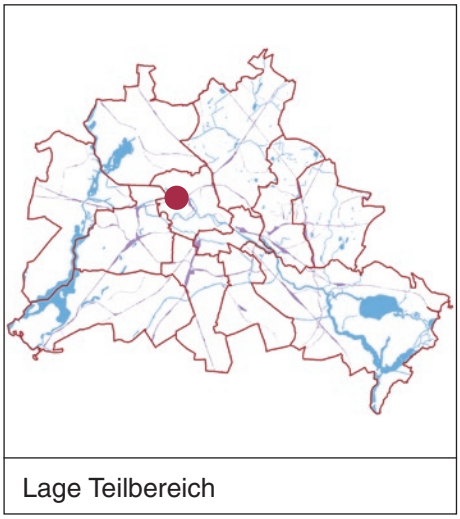
Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung

Ehem. Güterbahnhof Moabit

(Mitte)
Lfd. Nr. 01/07

SenStadt I B 3 (Tel.: 9025 - 1324)

Standardänderung/Parallelverfahren*	
Einleitungsbeschluss	02.04.07
Beteiligung Öffentlichkeit/ Behörden (§ 3 und 4 BauGB)	
- frühzeitige Beteiligung	27.08. - 28.09.07
- öffentliche Auslegung	03.03. - 07.04.08
Senatsbeschluss	28.07.09
Zustimmung Abgeordnetenhaus	12.11.09
Bekanntmachung im Amtsblatt	27.11.09



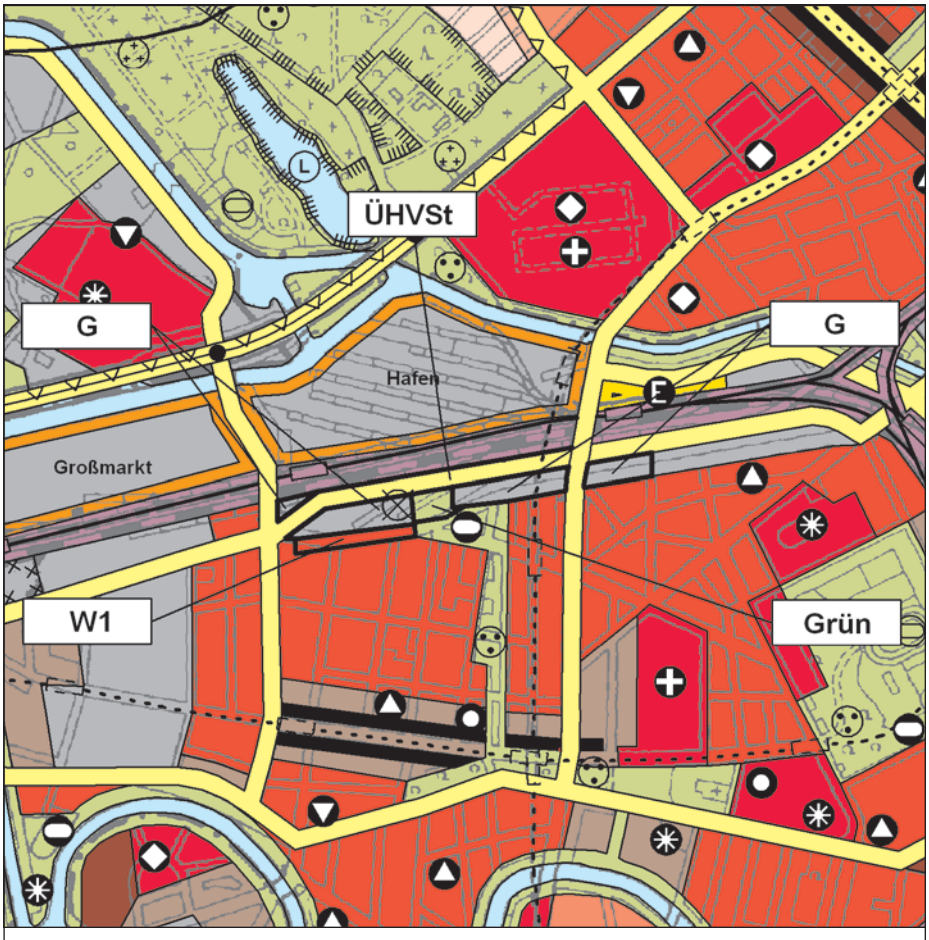
Lage Teilbereich



Topographische Karte 1:50.000



FNP Berlin (Stand September 2008) 1:50.000



Beabsichtigte FNP-Änderung 1:25.000

Diese Änderung wird bei der nächsten Neubekanntmachung des Flächennutzungsplans in die Planzeichnung übernommen.

Begründung

1. Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

Nach Auflassung des Güterbahnhofs Moabit für den Güterumschlag wird mit der Änderung die Grundlage für eine geordnete städtebauliche Entwicklung geschaffen.
Auf der überwiegend brachliegenden Bahnfläche wird mit der Darstellung einer gewerblichen Baufläche (G) die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze und die Erweiterung ansässiger Gewerbeunternehmen ermöglicht. Südlich der neuen Entlastungsstraße wird der vorhandene innerstädtische Gewerbestandort gestärkt.
Mit der bahnbegleitenden Führung der übergeordneten Hauptverkehrsstraße (ÜHVSt) wird eine Entlastung der Siemens-/ Quitzowstraße und des angrenzenden Quartiers und eine günstigere Erschließung des geplanten Gewerbegebietes erreicht. Für den zu ändernden Abschnitt der Entlastungsstraße wird ein Planfeststellungsverfahren vorbereitet.
Die genaue Abgrenzung der für den Schienengüterverkehr erforderlichen Flächen zur Sicherung der schienenseitigen Anbindung des Westhafens erfolgt auf der nachfolgenden Planungsebene.
Die übergeordnete Grünverbindung wird auf der ehemaligen Güterbahnhofsfläche mit einer zusätzlichen Parkfläche erweitert. Der straßenbegleitende Grünzug an der Siemensstraße wird in die Wohnbaufläche W1 einbezogen, weil eine übergeordnete Verbindungsfunktion in Richtung Westen nicht besteht.
Mit der Verlegung der ÜHVSt und der Überplanung der Bahnflächen werden die Ziele 1.2 und 1.3 der Raumordnung (Textliche Darstellung Nr. 1 des FNP) geändert.

* Die Änderung (§ 1 Abs. 8 BauGB) erfolgt gem. § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren mit dem B-Plan 1-45 VE.

chlorfrei gebleicht

Blatt 2/2

Ehem. Güterbahnhof Moabit

(Mitte)

Lfd. Nr. 01/07

SenStadt I B 3 (Tel.: 9025 - 1324)

2. Umweltbericht

2.1 Rechtsgrundlage und Ziel

Nach § 2a Nr. 2 BauGB (bzw. nach § 5 Abs. 5 in Verbindung mit § 2a Nr. 2 BauGB) sind im Umweltbericht die aufgrund der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 und der Anlage zum BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes darzulegen.
S. hierzu auch allgemeine Ausführungen zu den FNP-Änderungen.

2.2 Inhalt und Ziele der FNP-Änderung

S. hierzu Teil 1 der Begründung

2.3 FNP-relevante Ziele des Umweltschutzes

Die wesentlichen Ziele des Umweltschutzes ergeben sich für das Plangebiet aus vorrangig siedlungs- und baugebietsbezogenen Zielaussagen des LaPro Stand 2006 und sind den Programmplanausschnitten rechts zu entnehmen.
Die Funktion des Innenstadtringes als Verbindungsbiotop ist zu qualifizieren. Eine weitere zu qualifizierende Biotopverbindungsfunktion verläuft von der Bahntrasse über Unionsplatz, Bremer Straße zum Kleinen Tiergarten. Diese Grünverbindung ist auch für Erholung und Freiraumnutzung relevant. Die Neuanlage einer Grünfläche auf dem überwiegenden Teil der ehemaligen Bahnflächen ist kein landschaftsplanerisches Ziel mehr (Überarbeitung LaPro erfolgt).
Die vegetationsgeprägte Bahntrasse ist ein landschaftsbildprägendes Strukturelement. Der Luftqualität kommt hohe Bedeutung zu. Darüber hinaus sind die im unmittelbaren Umfeld liegenden Kulturdenkmale zu berücksichtigen.

2.4 Bestandsaufnahme des Umweltzustandes

Es handelt sich um eine ehemals bahngewerblich genutzte Fläche/ Verkehrsfläche. Die überwiegend brachgefallene Fläche ist z. T. mit alten Lagerhallen bebaut. Der Versiegelungsgrad beträgt 51-60%. Auf den Flächen werden Bodenbelastungen laut Bodenbelastungskataster vermutet, die durch vertiefende Analysen nachgewiesen wurden.

2.5 Entwicklung bei Durchführung der Planung (Prognose)

Durch die FNP-Änderung sind keine voraussichtlich erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu erwarten, da die Bestandssituation insgesamt verbessert wird. Durch die städtebauliche Neuordnung der Fläche und die Verlegung der ÜHVSt wird das angrenzende Wohnquartier insgesamt entlastet. Die Siemensstraße kann zu einer wohngebietsbezogenen Straße qualifiziert und das Grün- und Freiflächendefizit gemindert werden. Durch die Verlegung der ÜHVSt werden die Verkehrsträger Bahn/ Straße gebündelt und vom Wohnquartier durch die vorgelagerte gewerbliche Baufläche getrennt.
Im Rahmen der nachfolgenden Planungsebenen sind Verbindungsbiotopfunktionen zu berücksichtigen, die Risiken durch Bodenbelastungen zu bewältigen und die gewerblichen Bauflächen so zu gliedern, dass Nutzungskonflikte zum angrenzenden Wohnquartier ausgeschlossen werden.

2.6 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Entsprechende Maßnahmen können sein:
- Erhalt von Freiflächen und landschaftsbildprägenden Elementen (Verbindungsfunktionen).
- Erhalt von Flächen ohne Versiegelung; Minimierung unvermeidbarer Versiegelung
- Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna, Kompensation von Nutzungsintensivierungen (Hof-, Dach-, Wandbegrünung)
- Erhalt wertvoller Biotope und Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen

Die Maßnahmen sind auf den nachfolgenden Planungsebenen und im Rahmen der konkreten Vorhabengenehmigung zu formulieren und festzulegen. Ausgleichsmaßnahmen, die nicht am Ort des Eingriffs umgesetzt werden können, sind vorrangig auf prioritären Flächen der Ausgleichskonzeption des LaPro zu realisieren.
Bodenbelastungen werden im FNP gekennzeichnet. Die von diesen Bodenbelastungen ausgehenden Risiken sind auf den nachfolgenden Planungsebenen zu bewältigen.

2.7 Darstellung von Alternativen

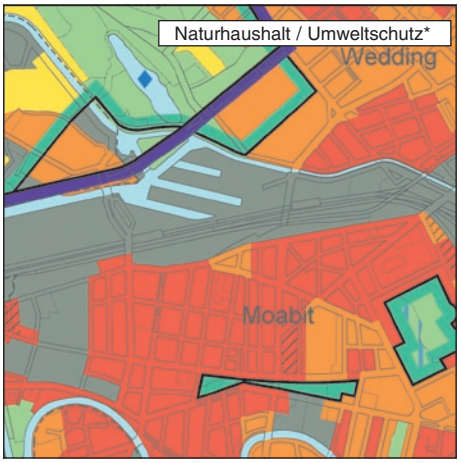
Die Aufgabe der früheren Bahnnutzungen ist planerisch abgestimmt. Die Belassung der Fläche als Bahnbrache widerspricht den Zielen der geordneten städtebaulichen Entwick-lung. Die Entwicklung einer Grünfläche auf dem überwiegenden Teil der Bahnbrache ist aus gesamtstädtischer Sicht der Landschaftsplanung nicht prioritär, nicht finanzierbar und nicht umsetzbar. Die hier dargestellte Entwicklung einer Grünfläche mit angelagerten Gewerbeflächen ergibt sich aus gesamtstädtischer, quartiersbezogener und stadtwirtschaftlicher Sicht.

2.8 Verfahren der Umweltprüfung

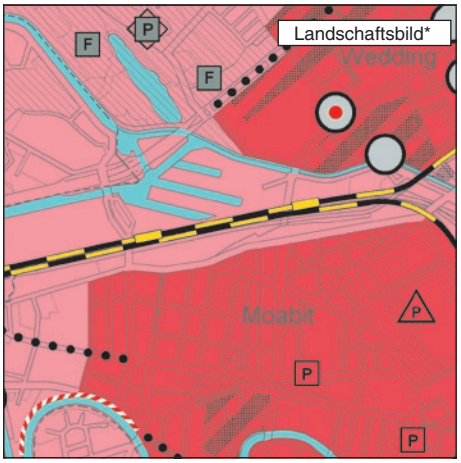
Die Ermittlung der Umweltbelange erfolgte bisher vorrangig durch eine Auswertung der Bestandsaufnahmen und Bewertungen des LaPro und des Umweltatlas Berlin. Im weiteren Verfahren sind die im Rahmen der Beteiligung der einschlägigen Behörden und der Öffentlichkeit erfolgenden Stellungnahmen zu berücksichtigen. Im übrigen wird auf die Erläuterungen zum Verfahren der Umweltprüfung in den allgemeinen Ausführungen zu den FNP-Änderungen verwiesen.

2.9 Geplante Maßnahmen zur Überwachung

Die Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung dieser FNP-Änderung eintreten können, werden - soweit erforderlich - im Rahmen der zu entwickelnden Bebauungspläne festgelegt.









* Teilpläne des LaPro 1:50.000
Stand: 3. Ausgabe 2006

chlorfrei gebleicht