

# Bebauungsplan 10-20

„Bahnhof Kaulsdorf“

## Begründung

zur Festsetzung  
gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

Planungsstand: Mai 2008

## Inhaltsverzeichnis

<b>TEIL I - Begründung zum Bebauungsplan .....</b>	<b>4</b>
<b>I. Planungsgegenstand .....</b>	<b>4</b>
1.1. Veranlassung und Erforderlichkeit .....	4
1.2. Plangebiet .....	4
1.2.1. <i>Beschreibung des Planungsgebietes</i> .....	5
Städtebauliche Situation .....	5
Eigentumsverhältnisse .....	6
Verkehrssituation .....	6
1.2.2. <i>Planerische Ausgangsposition</i> .....	6
<b>II. Planinhalt .....</b>	<b>8</b>
2.1. Entwicklung der Planungsidee .....	8
2.2. Planungsintention .....	9
2.3. Begründung der Festsetzungen .....	9
2.3.1. <i>Art der baulichen und sonstigen Nutzung</i> .....	9
2.3.2. <i>Maß der baulichen Nutzung</i> .....	13
Geschossigkeit .....	13
Überbaubare Grundstücksflächen .....	14
GRZ / GFZ .....	14
Bauweise .....	15
Grünfestsetzungen .....	15
<b>III. Auswirkungen .....</b>	<b>16</b>
3.1. Entwickelbarkeit aus dem FNP .....	16
3.2. Haushaltmäßige Auswirkungen .....	16
3.3. Eingriffsbetrachtung .....	17
<b>TEIL II - Umweltbericht .....</b>	<b>18</b>
<b>1. Einleitung .....</b>	<b>18</b>
1.a. Kurzdarstellung des Inhalts und die wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes .....	18
1.b. Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen festgelegten Ziele des Umweltschutzes .....	18
Fachgesetze .....	18
Fachplanungen .....	19
<b>2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen .....</b>	<b>19</b>
2a. Bestandsaufnahme .....	19
2.a.1 <i>Schutzgut Mensch</i> .....	19
2.a.2 <i>Schutzgut Boden</i> .....	22
2.a.3 <i>Schutzgut Natur und Landschaft</i> .....	23
2.a.4 <i>Schutzgut Pflanzen und Tiere</i> .....	23
2.a.5 <i>Schutzgut Wasser</i> .....	24
2.a.6 <i>Schutzgut Klima</i> .....	26
2.a.7 <i>Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter</i> .....	27
2.a.8 <i>Zu erwartende Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter und ihre Bewertung</i> .....	27
2b. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes .....	28
<i>Entwicklung bei Durchführung der Planung</i> .....	28
<i>Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung</i> .....	28
2c. Geplante Maßnahmen .....	29
2d. Planungsalternativen .....	29
<b>3. Zusätzliche Angaben .....</b>	<b>29</b>
3.a Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren .....	29

3.b Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen.....	30
3.c Allgemein verständliche Zusammenfassung .....	30
<b>Teil III - Verfahren .....</b>	<b>32</b>
<i>Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB.....</i>	32
<i>Aufstellungsbeschluss.....</i>	32
<i>Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.....</i>	34
<i>Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.....</i>	36
<i>Auswertung der öffentlichen Auslegung.....</i>	36
<i>Erneute öffentliche Auslegung .....</i>	37
<i>Auswertung der erneuten öffentlichen Auslegung.....</i>	38
<i>Anzeigeverfahren gem. § 6 Abs. 4 AGBauGB und die Ergebnisse .....</i>	40
<i>Verordnung zur Festsetzung .....</i>	41
<i>Veröffentlichung .....</i>	41
<b>Teil IV - Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB zum Bebauungsplan 10-20 .....</b>	<b>41</b>
<b>1. Berücksichtigung der Umweltbelange .....</b>	<b>41</b>
<b>2. Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung.....</b>	<b>42</b>
<i>Behördenbeteiligung .....</i>	42
<i>Abwägung zur Öffentlichen Auslegung .....</i>	43
<i>Abwägung erneute Beteiligung der Öffentlichkeit .....</i>	44
<b>3. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten .....</b>	<b>44</b>
<b>V. Rechtsgrundlagen .....</b>	<b>46</b>

## TEIL I - Begründung zum Bebauungsplan

### I. Planungsgegenstand

#### 1.1. Veranlassung und Erforderlichkeit

Seit 1869 hat der Ortsteil Kaulsdorf einen eigenen Bahnhof und bekam außerdem 1881 einen Güterbahnhof, so dass der Ortsteil eine exzellente Verkehrsanbindung hatte. 1901 wurde der Kaulsdorfer Bahnhof als Umsteigebahnhof eingerichtet. Infolge einer dichter werdenden Zugfolge und des zunehmenden Autoverkehrs wurde der beschränkte Bahnübergang durch eine niveaufreie Verkehrslösung ersetzt. Aufgrund des technischen Zustandes ist die Bahnüberführung heute für den Verkehr nur eingeschränkt nutzbar. Um die Qualität insbesondere des ÖPNV zu verbessern, soll nun die Brücke saniert werden. Beim Ersatzbau der Kaulsdorfer Brücke handelt es sich um eine Wiederherstellung einer bestehenden Brücke gemäß geltendem Stand der Technik.

Im Anschluss an den Brückenbau ist die städtebauliche Gestaltung des südlichen Bahnhofsvorplatzes

- zur Beseitigung städtebaulicher Missstände auf den ehemals genutzten und jetzt brachliegenden Flächen des Kohleumschlagplatzes,
- zur planungsrechtlichen Sicherung der erforderlichen Verkehrsflächen im Sinne einer verbesserten Verkehrsführung und der notwendigen Verkehrssicherheit
- sowie der Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung

erforderlich im Sinne des § 1 (3) BauGB.

Anlass der Planung war die angekündigte Entwidmung der derzeit planfestgestellten Flächen und die beabsichtigte Umsetzung der Verkehrslösung.

Mit dem Bebauungsplanverfahren erfolgt im südlichen Bahnhofsbereich die planungsrechtliche Sicherung der für die Verkehrslösung notwendigen Flächen und die Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Darüber hinaus ist es im Geltungsbereich des Bebauungsplans erforderlich, unter Berücksichtigung eines Vermarktungsinteresses des Eigentümers, Entwicklungspotentiale für ortsteilbezogene Funktionen, wie zum Beispiel Parkplätze, zu gewährleisten.

#### 1.2. Plangebiet

Gemäß § 9 BauGB wird der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wie folgt festgesetzt:

Der Bebauungsplan wird für die Grundstücke Wilhelmsmühlenweg 3, 9, **für das Flurstück 538, für eine Teilfläche des Flurstückes 614 der Flur 174**, Planitzstraße 1 / Wilhelmsmühlenweg 2, 4 sowie Teile des Mädewalder Weges zwischen Brodauer Straße und Planitzstraße im Bezirk Marzahn-Hellersdorf, Ortsteil Kaulsdorf geführt.

Unter Berücksichtigung der Belange des Eigentümers der DB Services Immobilien GmbH wurde nach der Auswertung der Öffentlichen Auslegung eine Erweiterung des Geltungsbereiches vorgenommen, dadurch erfolgt eine Verschiebung der Flächen zum

Anpflanzen (7 m breit) in nördlicher Richtung. Somit kann die überbaubare Grundstücksfläche innerhalb der MK - Flächen erweitert werden.

### *1.2.1. Beschreibung des Planungsgebietes*

#### Städtebauliche Situation

Gegenstand der Planung ist der südliche Bahnhofsvorplatz des S-Bahnhofes Kaulsdorf, einschließlich der angrenzenden Grundstücke Wilhelmsmühlenweg 2 bis 4. Diese Grundstücke sind Bestandteil des Ortsteilszentrum Kaulsdorf.

Die ersten Grundstücke im Gebiet zwischen Brodauer Straße/Adolfstraße und der Myslowitzer Straße wurden um die Jahrhundertwende bebaut. Art und Maß der Gebäude spiegeln in ihrer Gestalt, ihrer maßvoll verdichteten Bauweise und ihrer Lage im Zentrum den Charakter eines vorstädtischen Wohngebiets wieder.

Sowohl der nördliche als auch der südliche Teil des Bahnhofsvorplatzes des S-Bahnhofes Kaulsdorf sind durch die Funktion des Gebietes als zentraler Umsteigepunkt von Bahn zu Bus geprägt. Vor allem entlang des Mädewalder Weges und im nördlichen Teil der Planitzstraße und der Brodauer Straße entstanden bereits vor dem 1. Weltkrieg, vorwiegend dreigeschossig, freistehende oder als Doppelhäuser errichtete Gebäude mit Geschäften und Dienstleistungseinrichtungen im Erdgeschoss und Wohnungen in den Obergeschossen. Die Strukturen wurden nach 1990 ergänzt. Im Wilhelmsmühlenweg und in der Ferdinandstraße wurden in geschlossener Bauweise dreigeschossige Miethäuser errichtet, die eine spezifische stadträumliche Form bilden, die sich jedoch in dieser Ausprägung in der Umgebung nicht wiederholt.

Auf der Nordseite der Bahnanlagen befindet sich der Busbahnhof. Hier wurde ein dreigeschossiges Wohn- und Geschäftshaus errichtet. Die im Erdgeschoss vorhandenen Läden dienen der Versorgung der Bevölkerung. Die vorhandenen baulichen Strukturen in den unmittelbar angrenzenden Gebieten prägen den vorstädtischen Charakter des Plangebietes.

Der Geltungsbereich, südlich der Bahnanlagen, selbst ist durch folgende Nutzungen geprägt:

Auf dem Grundstück Wilhelmsmühlenweg 3 befanden sich ein Kohleumschlagplatz und ein Verladepunkt. Diese Nutzung wurde Anfang der 90er Jahre aufgegeben. Seit dieser Zeit liegen die Flächen brach. Diese Flächen sind Flächen der Deutschen Bahn AG bzw. ihrer Tochtergesellschaften. Das Gelände gilt als planfestgestellt. Aufgrund der im Bezirksamt vorliegenden Anfragen zur möglichen Nutzung dieser Fläche strebt die Deutsche Bahn AG die Entwicklung der Flächen an, die sie nicht mehr benötigt.

Auf dem Grundstück Wilhelmsmühlenweg 13 befindet sich auf Flächen der Deutschen Bahn AG das Unterwerk Kaulsdorf, welches unter Denkmalschutz steht. Es wurde 1927 von R. Brademann geplant und 1927 fertig gestellt. Das Gebäude besticht durch seine streng sachliche Klinkerstruktur, die geprägt wird durch imposante, Pfeilerartig dreieckig vorspringende Kamine bzw. Treppenhäuser, querrrechteckige Fensteröffnungen und ein kräftiges, farblich abgesetztes Abschlussgesims aus Beton. Das Unterwerk wurde neu saniert und restauriert.

Das zweigeschossige Gebäude auf dem Grundstück Planitzstraße 1 ist ebenfalls ein Baudenkmal. Es wird als Bürogebäude benutzt. Aufgrund seines exponierten Standortes entwickelt es eine städtebauliche Dominanz am Bahnhofsvorplatz.

## Eigentumsverhältnisse

Die Flächen des Geltungsbereiches nördlich des Wilhelmsmühlenweges befanden sich zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens im Eigentum der Deutschen Bahn Services Immobilien GmbH und im Bundeseisenbahnvermögen. Zwischenzeitlich wurden Teilflächen der Flurstücke 538, 540 und 641 durch das Land Berlin für die erforderlichen Verkehrsflächen erworben. Die Flächen des Geltungsbereiches südlich des Wilhelmsmühlenweges befinden sich im privaten Eigentum.

## Verkehrssituation

Der Geltungsbereich befindet sich unmittelbar am S-Bahnhof Kaulsdorf und ist damit über die S-Bahnlinie S 5 gut an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden.

Über den Wilhelmsmühlenweg, die Planitzstraße und die Myslowitzer Straße ist der Geltungsbereich an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen.

Im Wilhelmsmühlenweg, dem Mädewalder Weg und in der Planitzstraße befindet sich jeweils ein Bushaltepunkt. Damit wird die Busanbindung nach Süden Richtung Köpenick, Adlershof und Rudow sowie nach Osten in Richtung Mahlsdorf und weiter nach Hellersdorf und Marzahn gewährleistet. Busverbindungen Richtung Norden enden nördlich der Bahntrasse, da das Befahren des „Galgens“ für Busse aufgrund des technischen Zustandes bisher nicht möglich ist.

Der Geltungsbereich wird tangiert von einer der wenigen Nord-Süd-Verbindungen im Bezirk Marzahn-Hellersdorf. Obwohl die Überführung der Bahntrasse am S-Bahnhof Kaulsdorf derzeit für den Schwerlast- und Busverkehr gesperrt ist, verbleibt noch ein erheblicher Anteil des Nord-Süd-Verkehrs aus der Großsiedlung Hellersdorf nach Köpenick und umgekehrt auf der Strecke Myslowitzer Straße – Alt Kaulsdorf bzw. Brodauer Straße – Dorfstraße zur Chemnitzer Straße.

Aufgrund der Vielzahl von Straßeneinmündungen auf den Bahnhofsvorplatz (Wilhelmsmühlenweg, Planitzstraße, Mädewalder Weg, Brodauer Straße und Kaulsdorfer Brücke) und der unzureichenden bzw. fehlenden Fußwege ist dieser Kreuzungspunkt zum Teil sehr unübersichtlich und nur bedingt verkehrssicher. Die Myslowitzer Straße und der Wilhelmsmühlenweg sind Sammelstraßen. Brodauer Straße und Mädewalder Weg sind Wohngebietsstraßen, die allerdings durch erheblichen Schleichverkehr belastet sind.

Die Planitzstraße und der Wilhelmsmühlenweg sind als Straßen von besonderer Bedeutung ergänzend zum übergeordneten Straßennetz klassifiziert.

### *1.2.2. Planerische Ausgangsposition*

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 08. Januar 2004 (ABl. S. 95), zuletzt geändert am 4. Dezember 2007 (ABl. S. 1233) stellt die Flächen des Geltungsbereiches als Wohnbaufläche W3 dar. Damit ist eine maximale Geschossflächenzahl von 0,8 beabsichtigt.

Entsprechend den Zielen des LEP eV Grundsatz 1.0.1 hat die Erneuerung und Verdichtung Vorrang vor der Ausweisung neuer Siedlungsflächen. Brachflächen sind dementsprechend schnellstmöglich zu beplanen und einer neuen Nutzung zu zuführen. Der Grundsatz 1.0.1 LEP eV wird durch den B-Plan-Entwurf unterstützt. Die wohnungs- und verbrauchernahe Versorgung aller Bevölkerungsteile mit Gütern des täglichen Bedarfs sind zu beachten, die jedoch die geplante Zentrenstruktur nicht gefährden darf.

Entsprechend den Grundsätzen des LEP eV ist außerdem durch ausreichend Flächenvorsorge für Stellplatz-Anlagen für eine Kombination von motorisiertem Individualverkehr und dem ÖPNV zu gewährleisten.

Das Landschaftsprogramm von Berlin (LAPRO) weist den siedlungsgeprägten Raum des Geltungsbereiches als Bestandteil des Obstbaumsiedlungsbereiches aus. Für diesen Bereich sind typische Gestaltungselemente und charakteristische Grünstrukturen zu entwickeln. Das LAPRO geht von einer dezentralen Regenwasserversickerung auf den Grundstücken selbst aus. Bei der Beplanung dieser Flächen ist der Boden- und Grundwasserschutz zu berücksichtigen.

Entlang der nördlichen Geltungsbereichsgrenze verläuft eine historische, vegetationsgeprägte Bahntrasse. Diese Trasse hat eine hohe Priorität für den Biotopverbund.

Das Bahnhofskonzept Ostbahn/S5 des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) geht davon aus, die Bahnhöfe als Orte der Kommunikation und Identifikation wiederzuentdecken. Für den Bahnhof Kaulsdorf stellt das Konzept eine Planungsvariante dar, die eine Fußgängerbrücke mit behindertengerechten Zugängen zur Nord- und Südseite der Bahnanlagen und zum Bahnsteig sowie die Einordnung von P+R-Anlagen im Sinne kurzer Wege und bequemer Umsteigemöglichkeiten vorsieht.

Der Entwurf zur Bereichsentwicklungsplanung (BEP) sieht in Umsetzung der Zielstellung des FNP Berlin die Entwicklung eines Wohngebietszentrums vor. Wohngebietszentren sind die kleinsten Zentren innerhalb der polyzentrischen Stadtstruktur Berlins. Sie dienen vorrangig der Versorgung der Bevölkerung.

Im räumlichen Strukturkonzept H.A.S.E. wird der Bahnhof Kaulsdorf als Schwerpunkt der integrierten Verkehrs- und Zentrenentwicklung gesehen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich in der Trinkwasserschutzzone III A. Die mit dem Bebauungsplan möglichen Nutzungen müssen damit die Verbotstatbestände der Wasserschutzgebietsverordnung Wuhlheide/Kaulsdorf vom 11. Oktober 1999 berücksichtigen. Eine Gefährdung des Grundwassers im Sinne der Schutzverordnung ist auszuschließen.

Bereits 1991 wurde im Auftrag des Bezirkes durch das Planungsbüro Maack, Numrich, Albrecht Architekten und Diplomingenieure GmbH im Rahmen eines städtebaulichen Gutachtens ein Gestaltungskonzept für das Ortszentrum unter Berücksichtigung der problematischen Verkehrsbedingungen und der Weiterentwicklung der vorhandenen städtebaulichen Strukturen erarbeitet. Bereits dieses Konzept berücksichtigte eine Bebauung des Kohlelagerplatzes unter Berücksichtigung der Erweiterung des Bushaltespunktes und der Einordnung einer Park-and-Ride-Anlage (P+R-Anlage) in Verbindung mit dem S-Bahnhof. Angrenzende Planungen wurden aufgrund der bestehenden Eigentumsverhältnisse nicht weiter verfolgt. Im Jahre 2001 wurde der Architekt A. Czaika mit einer Variantenuntersuchung zur Bebauung des Grundstücks Wilhelmsmühlenweg ebenfalls unter Berücksichtigung der Schaffung von P+R-Anlagen beauftragt.

In Auswertung der Variantenuntersuchung wurde durch die zuständige Senatsverwaltung ein Verkehrskonzept erarbeitet. Die Planung des Anschlusses der zuführenden Straßen südlich der Kaulsdorfer Brücke in der Form eines ovalen Platzes ist das Ergebnis eines langen Abstimmungsprozesses zwischen den an der Planung beteiligten Behörden einschließlich der BVG. Die Verkehrsführung wird sicherer und für

alle Verkehrsteilnehmer übersichtlicher gestaltet. Vorteil der Verkehrslösung gegenüber früheren Lösungen ist die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit für den ÖPNV und den Fußgängerverkehr. Durch die Verbesserung der Verkehrssituation, insbesondere die Umsteigemöglichkeiten und Anbindungen an den ÖPNV, wird die hier entsprechend FNP Berlin und BEP beabsichtigte Entwicklung eines Wohngebietszentrums gestützt. Wohngebietszentren sind die kleinsten Zentren innerhalb der polyzentrischen Stadtstruktur Berlins, sie dienen vorrangig der Versorgung der Bevölkerung. Auf die Festsetzung der erforderlichen Flächen als öffentliche Straßenverkehrsfläche kann dementsprechend nicht verzichtet werden.

Die Umsetzung erfolgt durch das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf als Straßenbaulastträger im Rahmen einer Investitionsmaßnahme des Straßenbaus.

## II. Planinhalt

### 2.1. Entwicklung der Planungsidee

Ziel der übergeordneten Planung ist es, den historischen Ortskern Kaulsdorf in seiner Funktion und Gestaltung als vorstädtisches Zentrum zu stärken. Mit dem Ortskern Kaulsdorf soll ein Wohngebietszentrum entwickelt werden, das der Versorgung des angrenzenden Siedlungsgebietes dient. Das Siedlungsgebiet ist entsprechend FNP Berlin zu Wohngebieten mit einer hohen Wohnqualität zu entwickeln. Diese Wohnqualität ist neben den städtebaulichen und landschaftlichen Strukturen durch die Sicherung einer ausreichenden Versorgung mit Dienstleistungs- und Handelseinrichtungen, der erforderlichen Infrastruktur und durch die Gestaltung des Wohnumfeldes zu erreichen.

Neben dem Ausbau der Bahnüberführung am Bahnhof Kaulsdorf und der damit verbundenen, notwendigen Verkehrslösung im südlichen Bahnhofsbereich ist eine städtebauliche Neuordnung auf den Grundstücken Wilhelmsmühlenweg 3 und 9 das Ziel des Bebauungsplanes.

Seit 2001 ist davon auszugehen, dass die Deutsche Bahn AG die Flächen des ehemaligen Kohleumschlagplatzes, einschließlich der Laderampen, nicht mehr benötigt und eine Umwidmung dieser Flächen anstrebt.

Um die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs zu steigern, sollten entsprechend der Bahnhofskonzeption Ostbahn/S5 des Verkehrsverbundes Berlin Brandenburg GmbH (VBB) in unmittelbarer Nachbarschaft zu den S-Bahnhöfen P+R-Anlagen angeboten werden. Der hohe Bedarf im Bereich Kaulsdorf/Wuhletal resultiert aus der Großsiedlung Hellersdorf und den stetig wachsenden Bevölkerungszahlen im Siedlungsgebiet. P+R-Anlagen können ein attraktives Angebot zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel sein. Voraussetzungen sind dabei eine günstige Lage im Straßennetz, gute Bahnverbindungen in die Innenstadt sowie die optimale Lage der P+R-Anlagen am Bahnhof - und hier geht es vor allem wieder um kurze und bequeme Wege. Aus Gründen des Landschaftsschutzes ist eine Erweiterung am U- und S-Bahnhof Wuhletal nur sehr eingeschränkt möglich. Am S-Bahnhof Mahlsdorf stehen aufgrund der bestehenden Eigentumsverhältnisse und der vorhandenen Bebauung keine geeigneten Flächen zur Verfügung. Der ehemalige Kohlelagerplatz südlich des S-Bahnhofes wäre eine Alternative zur Einordnung von P+R-Anlagen.

Unter Berücksichtigung des Belanges der Deutschen Bahn AG, der Verwertbarkeit des Grundstückes, und des öffentlichen Belanges, der Einordnung von P+R-Anlagen, wurden im Jahr 2001 Varianten zur Bebauung der Grundstücke Wilhelmsmühlenweg 3 und 9 erarbeitet.

Ergebnis des Konzepts war eine viergeschossige straßenraumbegleitende Bebauung entlang des Wilhelmsmühlenweges. Im Kreuzungspunkt zwischen Galgen und Mädewalder Weg sah das Konzept eine städtebauliche Dominante durch die Überhöhung des Baukörpers vor. Im östlichen Teil des Grundstücks hinter dem Unterwerk sieht das Konzept eine P+R-Anlage vor. Um die Funktionsfähigkeit zu gewährleisten, ist eine Fußgängerbrücke über die Bahntrasse erforderlich. Auf Grund von fehlenden Investitionsmitteln ist die Lösung nicht weiter verfolgt worden.

Im Ergebnis dieses Konzepts liegt eine Verkehrslösung vor, die durch die zuständige Senatsverwaltung detailliert wurde und nun Grundlage der Neufestsetzung von Verkehrsflächen nördlich des Wilhelmsmühlenweges bildet. Vorteil der Verkehrslösung gegenüber früheren Lösungen ist die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit für den ÖPNV und den Fußgängerverkehr.

Damit ist langfristig das, entsprechend dem Entwurf zur Bereichsentwicklungsplanung, prognostizierte Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

## 2.2. Planungsintention

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes werden folgende städtebauliche Hauptziele gesetzt:

- Die Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Sinne der Stärkung des Wohngebietszentrums Kaulsdorf mit seinem vorstädtischen, städtebaulichen Charakter und
- die Umsetzung der Verkehrslösung im Sinne einer verkehrssicheren Erschließung.

## 2.3. Begründung der Festsetzungen

### 2.3.1. Art der baulichen und sonstigen Nutzung

#### Kerngebiet

Für die derzeit planfestgestellten Flächen wird nach Entwidmung der Flächen entsprechend der Nebenzeichnung 1 in Verbindung mit der textlichen Festsetzung Nr. 5 die Art der Nutzung als Kerngebiet festgesetzt.

Entsprechend den Zielvorstellungen der BEP und der derzeitigen Funktion des Gebietes ist die Festsetzung als Kerngebiet beabsichtigt. Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtung der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Kerngebiete sind Kristallisationspunkte des städtischen Lebens. Das Ortszentrum Kaulsdorf, um den Bahnhof Kaulsdorf herum, ist bereits derzeit, insbesondere auf Grund seiner Funktion als Erschließungspunkt, ein selbstständiges, historisch gewachsenes Zentrum mit einem eigenständigen Geschäftsleben. Die ursprünglichen historischen Strukturen wurden ergänzt und dienen vorwiegend der Unterbringung von Handels- und Dienstleistungseinrichtungen.

Der Geltungsbereich ist wesentlicher Bestandteil des historisch gewachsenen Ortszentrums Kaulsdorf. Mit der Festsetzung als Kerngebiet soll ein Beitrag zur Entwicklung eines leistungsfähigen Nahversorgungszentrums im Sinne der Polyzentrischen Stadtstruktur Berlins geleistet werden. Neben seiner Hauptfunktion zur verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung sollen hier aufgrund der exponierten Verkehrslage auch Einrichtungen zulässig sein, die auf einen größeren als den fußläufigen Einzugsbereich abzielen, entsprechend der angrenzenden städtebaulichen Struktur. Um ausschließen zu können, dass entspr. der Stellungnahme der GL die mit dem LEP e.V. geplanten städtebaulichen Zentren durch Kaufkraftabzug beeinträchtigt werden, wird die Verkaufsfläche auf 2.000 m<sup>2</sup> begrenzt. Damit stehen ausreichend Verkaufsflächen für die außerhalb des Geltungsbereiches verbleibenden Flächen des Wohngebietszentrums im Sinne einer gesicherten Funktionalität des gesamten Zentrums zur Verfügung. Damit werden langfristig für das Wohngebietszentrum ca. 3.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche nicht überschritten, einschließlich der Flächen nördlich der S-Bahn.

Da neben den Verkaufsflächen ausreichend weitere Nutzungsmöglichkeiten mit der Festsetzung Kerngebiet bestehen, um den Bereich als zentralen Kristallisationspunkt des öffentlichen städtischen Leben entwickeln zu können, bleibt der Gebietscharakter trotz der Einschränkungen der Verkaufsfläche gem. textlicher Festsetzung Nr. 3 gewahrt.

Die im Kerngebiet zulässigen Nutzungen werden durch die bereits vorhandene Lärmimmission der Bahnanlagen und der Straßen nicht unzumutbar beeinträchtigt. Die dB-Grenzwerte können entspr. den Messungen innerhalb der Flächen des Kerngebietes eingehalten werden.

Innerhalb des MK-Gebietes soll, obwohl im Wohngebietszentrum nur eingeschränkt öffentliche Parkplatzflächen vorhandenen sind und die beabsichtigte Nutzung ein intensives Verkehrsaufkommen vermuten lässt, dennoch auf eine Festsetzung von Stellplatz und Garagenflächen verzichtet werden.

Auf die Ausweisung öffentlicher P+R-Flächen oder Flächen besonderer Zweckbestimmung wurde verzichtet, insbesondere auf Grund der wirtschaftlichen Situation des Landes Berlin. Die Funktionalität des Wohngebietszentrums ist damit nicht in Frage gestellt.

Des Weiteren ist die Entfernung der Stellplatzanlage zum S-Bahnhof einschließlich der Wegelängen durch den Fußgängertunnel zu groß. Der Bau einer Fußgängerbrücke über die S-Bahngleisanlage, die die Wegeverbindung merklich verringern würde, kann nicht in Aussicht gestellt werden.

Die Deutsche Bahn AG in Berlin als Eigentümer der Flächen ist an eine derartige Bewirtschaftung nicht interessiert und sieht diese Ausweisung als eine ungerechtfertigte Einschränkung der privaten Belange. Dieser Anregung wurde gefolgt.

Nördlich des Unterwerkes Kaulsdorf wurde somit eine überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt. Diese begrenzte Ausweisung (Baufenster ca. 15 m x 40 m) in einem Abstand von 12 m zum Unterwerk Kaulsdorf dient zum einen der Sicherung der Biotopvernetzung entlang des Bahndammes, aber auch des Erhaltes der Blickbeziehungen zum unter Denkmalschutz stehenden Unterwerk Kaulsdorf.

Die Festsetzung als Allgemeines Wohngebiet konnte städtebaulich für diese Fläche nicht begründet werden, aufgrund

- der aus den bereits derzeitig bestehenden und zu erwartenden Lärmimmissionen, die hier unmittelbar am südlichen Bahnhofsvorplatz das für Wohnnutzungen zulässige Maß erheblich übersteigen,
- der zusätzlichen, erheblichen Beeinträchtigungen durch den vorhandenen und zu erwartenden Bahnverkehr und
- der Lage der Grundstücke, die von drei Seiten von Verkehrsflächen umschlossen sind, sowie
- deren Größe und Zuschnitt, die einen erheblichen Aufwand zur Umsetzung von Maßnahmen für den aktiven bzw. passiven Lärmschutz im Sinne gesunder Wohnverhältnisse erfordern.

Dies gilt ebenfalls für die Festsetzung als Mischgebiet. Auf Grund der verhältnismäßig geringen Flächen ist eine Mischnutzung unter Berücksichtigung der Gewährleistung, dass im gesamten Geltungsbereich eines MI- Gebietes nur „nicht wesentlich störende“ Gewerbebetriebe zulässig sind und unter Berücksichtigung der Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse nur mit einem erhöhten Aufwand möglich.

### Mischgebiet

Die mit der Festsetzung „Mischgebiet“ belegte Fläche des Grundstückes Planitzstraße 1 dient der Bestandssicherung der vorhandenen Nutzung des Gebäudes als Geschäfts- und Bürogebäude. Das zweigeschossige Gebäude ist ein Baudenkmal, welches einen gesteigerten Zeugniswert für eine bestimmte geschichtliche Entwicklung und städtebauliche Gegebenheit Kaulsdorfs besitzt. Es wird als Bürogebäude genutzt. Aufgrund seines exponierten Standortes entwickelt es eine städtebauliche Dominanz auf dem Bahnhofsvorplatz, deren Erhalt die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht in Frage stellen. Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Grundstücks als ein wesentlicher privater Belang sollen auf dem Grundstück weitere überbaubare Flächen festgesetzt werden, die eine Mischung unterschiedlicher Nutzungen innerhalb der MI-Flächen ermöglichen.

Dabei wird insbesondere eine gleichwertige Einordnung der zusätzlichen überbaubaren Grundstücksflächen ermöglicht, so dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt bleiben.

Somit dient die Anordnung des Mischgebietes einer städtebaulich verträglichen Strukturierung des Plangebietes und trägt zur Vermeidung von Nutzungs- und Erschließungskonflikten bei.

Innerhalb des MI-Gebietes sind nur solche Gewerbebetriebe zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich beeinträchtigen. Auf Grund der geringen Größe des MI-Gebietes und der bereits vorhandenen verkehrlichen Belastungen sind negative Auswirkungen auf die angrenzenden Wohnungen nicht zu erwarten. Die zulässigen dB-Grenzwerte innerhalb eines Mischgebietes können entsprechend den Messungen eingehalten werden.

### Straßenverkehrsflächen

Dem Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf liegt ein Gesamtverkehrskonzept für den Bezirk vor, welches den Bereich als wesentlichen Konfliktpunkt beschreibt und die Erforderlichkeit von Maßnahmen darstellt.

Ziel des Bebauungsplanes ist es die erforderlichen Straßenverkehrsflächen, unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrssicherheit, planungsrechtlich zu sichern. Dabei wurden insbesondere Flächen berücksichtigt, die

bereits nach derzeitiger Rechtsauffassung als gewidmetes öffentliches Straßenland gelten.

Die Haupterschließung des Planungsbereiches erfolgt über die erneuerte Verkehrsbrücke, den „Galgen“. Da südlich an dieser Brücke mehrere Straßen münden und keine weiteren Querungen der S- Bahn vorhanden sind, werden mit dem Bebauungsplan im südlichen Bahnhofsvorbereich die Voraussetzungen für eine langfristig verkehrstechnisch sichere Lösung unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, entsprechend der Bereichsentwicklungsplanung und des FNP Berlins, geschaffen. Die erarbeitete, ovale Kreisverkehrsvariante schafft hierfür die Voraussetzungen.

Dem Grundstück Planitzstraße 1 ist eine gewidmete Straßenverkehrsfläche von ca.140 m<sup>2</sup> vorgelagert. Entsprechend einer fachgutachterlichen Stellungnahme des Tiefbauamtes ist nicht davon auszugehen, dass es sich hier um Bauland handelt. Aufgrund der geltenden rechtlichen Regelungen handelt es sich hier um Straßenland, denn die in der DDR bestehende Rechtslage traf auf das vorhandene Berliner Straßengesetz vom 28.02.1985 zu, das in § 3 Abs. 5 für diejenigen Straßen, die vor seinem Inkrafttreten bereits in das Straßenverzeichnis aufgenommen waren, eine gesetzliche Vermutung dahin begründet, dass sie in dem im Liegenschaftsbuch ausgewiesenen Umfang öffentliche Straßen sind. Damit war die hier zur Disposition stehende Fläche bereits bei Inkrafttreten des Gesetzes durch die öffentliche Zweckbestimmung belastet. Diese Teilfläche (Verkehrsfläche) des Flurstückes 194 war bereits vor dem 03. 10. 1990 öffentlich begehbar und gewährleistet die erforderliche fußläufige Anbindung an die S-Bahn und ist daher als öffentlich gewidmetes Straßenland anzusehen. Entsprechend Artikel 19 des Einigungsvertrages gelten diese Verwaltungsakte der DDR im Prinzip.

Damit wird für diese Fläche, durch die Festsetzung des B-Planes nicht die Art der Nutzung neu bestimmt, sondern lediglich die Überführung in das Eigentum des Landes Berlin im Zuge der Investitionsmaßnahme vorbereitet.

Die geringe Restfläche von ca. 67 m<sup>2</sup> wird entsprechend der derzeitigen städtebaulichen Situation als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und bleibt damit Bestandteil des vorhandenen öffentlichen Fußweges, da ihr die Privatnützigkeit fehlt. Die Straßensicherungspflicht verbleibt beim Bezirk. Damit wäre die öffentliche Wirkung dieser Fläche im Zusammenhang mit den vorgelagerten Straßenverkehrsflächen langfristig gewährleistet.

Gleichzeitig wird die vorhandene historisch städtebauliche Situation als wesentliche Leitidee des städtebaulichen Entwurfs in Übereinstimmung mit den Belangen des Denkmalschutzes bewahrt, so dass hier die Privatnützigkeit nicht hergestellt werden darf.

Es ist davon auszugehen, dass es sich hier nicht um einen entschädigungsähnlichen Eingriff handelt, weil mit dem B-Plan keine Nutzungsänderung vorgenommen wird, sondern hier lediglich eine Festschreibung der derzeitigen Bestandsnutzung erfolgt.

Unter Berücksichtigung dieser Sachverhalte wird im B-Plan eine öffentliche Verkehrsfläche gesichert werden.

Eine Einschränkung der Bebaubarkeit des Grundstücks und damit eine wesentliche Beeinträchtigung des Eigentums sind durch die Festsetzung als öffentliches Straßenland nicht erkennbar.

Insbesondere unter Berücksichtigung von Artikel 14 des Grundgesetzes wurden die privaten Belange nochmals eingehend geprüft. Eine Beeinträchtigung der privaten Belange, insbesondere die wirtschaftliche Verwertbarkeit und die Absicht, die vor dem Gebäude liegende Fläche von Bebauung freizuhalten, wurden durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht beeinträchtigt.

Für die bereits derzeit als Straßenverkehrsflächen genutzten Flächen konnte zu keinem Zeitpunkt eine Bebaubarkeit abgeleitet werden.

Die öffentliche Zweckbestimmung haftet als nicht in das Grundbuch eintragungsfähige Eigentumsbeschränkung auf dem Grundstück. Danach hat der Eigentümer des Straßengrundstückes alle Einschränkungen zu dulden, die im Rahmen des Gemeingebrauchs und der Straßenbaulast liegen oder sich notwendig aus dem Zweck des Weges oder der Straße und den Anforderungen des öffentlichen Verkehrs ergeben. Der Eigentümer darf sein Eigentum auch selbst nicht in einer Weise benutzen, die mit der Zweckbestimmung nicht in Einklang steht, insbesondere auch keine Sondernutzung eigenmächtig in Anspruch nehmen, die nach öffentlichem Recht von der Einwilligung des Unterhaltspflichtigen oder von einer öffentlich-rechtlichen Erlaubnis abhängig ist.

Die Differenzierung des öffentlichen Raumes in öffentliche Straßenverkehrs- und Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung war städtebaulich nicht nachvollziehbar zu begründen, auf Grund des einheitlichen Erscheinungsbildes und der gemeinsamen Funktion dieser Fläche. Dementsprechend scheidet die Ausweisung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung aus.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind die erforderlichen Straßenverkehrsflächen planungsrechtlich zu sichern, ohne die Gestaltung des Straßenraumes selbst festzusetzen.

### *2.3.2. Maß der baulichen Nutzung*

#### Geschossigkeit

Die radial auf den Bahnhofsvorplatz zulaufenden Straßenzüge Brodauer Straße, Mädewalder Weg, Planitzstraße und Wilhelmsmühlenweg sind städtebaulich markant im Stadtgrundriss. Der Bahnhofsvorplatz bildet auf Grund seines exponierten Standortes eine städtebauliche Dominanz. Dementsprechend sollen planungsrechtlich max. 6 Geschosse auf dem westlichen Teil der MK-Flächen festgesetzt werden. Gleichzeitig erfolgt damit eine räumliche Fassung der Verkehrsflächen unmittelbar am südlichen Bahnhofsvorplatz.

Entlang des Wilhelmsmühlenweges, innerhalb der MK 2-Fläche wird die Geschossigkeit auf 4 Geschosse reduziert, um damit die vorhandenen baulichen Strukturen der gegenüberliegenden geschlossenen Bebauung aufzunehmen, den Straßenraum räumlich zu fassen und eindeutig zu definieren.

Nördlich des Umspannwerkes innerhalb der MK 3-Flächen soll die Geschossigkeit auf 2 Geschosse festgesetzt werden, diese Ausweisung wahrt die Sicht- und Blickbeziehungen zum unter Denkmalschutz stehenden Unterwerkes Kaulsdorf.

Das zweigeschossige Gebäude auf dem Grundstück Planitzstraße 1 ist ein Baudenkmal. Diese Bebauung wird im Bestand gesichert. Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Grundstücks, als ein wesentlicher privater Belang, sollen auf dem Grundstück weitere überbaubare Flächen festgesetzt werden.

Innerhalb der MI-Flächen ist von einer zweigeschossigen Bebauung analog der vorhandenen Strukturen auszugehen.

## Überbaubare Grundstücksflächen

Innerhalb der MK-Flächen ist es erforderlich, entlang der öffentlichen Verkehrsflächen direkt am Kreuzungspunkt Mädevalder Weg und Wilhelmsmühlenweg Baulinien festzusetzen. Durch diese Festsetzung wird eine eindeutige städtebaulich klare Formulierung des zukünftigen Straßenraumes an diesem städtebaulich wichtigen Punkt gewährleistet.

Im Übrigen beschränkt sich der Bebauungsplan auf die Festsetzung von Baugrenzen im Sinne der planerischen Zurückhaltung. Der Bebauungsplan setzt damit die wesentlichen Rahmenbedingungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung innerhalb der gewachsenen stadträumlichen Strukturen.

Der Bebauungsplan sieht vor, dass die Straßenbegrenzungslinie im westlichen Teil des MK-Gebietes entlang des Wilhelmsmühlenweges gleichzeitig Baulinie ist. Für diesen Bereich ist im Gegensatz zu dem sonst im angrenzenden Siedlungsgebiet ortstypischen Vorgartenbereich, im Sinne der wirtschaftlichen Verwertbarkeit und der hier beabsichtigten Nutzung, die planungsrechtliche Sicherung ortstypischer Vorgärten nicht beabsichtigt.

Für das Denkmalobjekt Planitzstraße 1 erfolgt eine Baukörperausweisung. Das Gebäude hat auf Grund seines Standortes eine für den gesamten südlichen Bahnhofsvorplatz prägende städtebauliche Funktion, die auch langfristig erhalten werden soll.

Im rückwärtigen Bereich der Planitzstraße 1 wird im Sinne der wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Grundstückes eine weitere Baufläche ausgewiesen, die eine Entwicklung innerhalb der vorhandenen kleinteiligen baulichen Struktur gewährleistet. Innerhalb der MI-Flächen wird der für das Siedlungsgebiet ortstypische Vorgartenbereich als wesentliches städtebauliches Gestaltungselement gesichert werden.

## GRZ / GFZ

In Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des FNP Berlin und der Bereichsentwicklungsplanung und in Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes wird die GRZ und GFZ wie folgt festgesetzt:

	<b>GRZ</b>	<b>GFZ</b>
MK 1	0,8	2,4
MK 2	0,6	1,8
MK 3	0,6	1,2
MI	0,3	0,6

Die Festsetzungen ermöglichen eine Entwicklung des Standortes entsprechend seiner Funktion, hier unmittelbar im Kern des Wohngebietszentrums und in unmittelbarer Nachbarschaft zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Mit den Festsetzungen werden die Voraussetzungen für ein Wohngebietszentrum geschaffen, das die wohnungsnaher Versorgung der Bevölkerung sichert und dadurch wesentlich die Qualität des Siedlungsgebietes beeinflussen kann. Damit wird ein Faktor für die Verdichtung der Bebauung innerhalb des Stadtgebietes und damit die Nutzung

vorhandener Flächenressourcen zur behutsamen Schaffung neuer Wohnbauflächen hoher Standort- und Aufenthaltsqualität positiv beeinflusst.

Innerhalb der MK-Flächen werden die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung entsprechend § 17 BauNVO nicht überschritten. Eine effektive Nutzung wird durch die Tiefe des Baufensters ermöglicht.

### Bauweise

Auf die Festsetzung der Bauweise innerhalb des MK-Gebietes ist auf Grund der hier beabsichtigten Funktion städtebaulich nicht erforderlich.

Innerhalb der MI-Flächen wird unter Berücksichtigung der angrenzenden vorhandenen Siedlungsstrukturen eine offene Bauweise festgesetzt.

### Grünfestsetzungen

Es sollen durch Grünfestsetzungen typische Grünstrukturen in Anlehnung an das angrenzende Siedlungsgebiet entwickelt werden.

Das LAPRO weist entlang der nördlichen Geltungsbereichsgrenze eine historisch vegetationsgeprägte Bahntrasse aus. Diese Trasse hat eine hohe Priorität für den Biotopverbund.

Im Sinne der Entwicklung ortstypischer Grünstrukturen entlang der Bahntrasse, wie sie im östlich angrenzenden Siedlungsbereich bereits vorhanden sind, soll auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen eine Fläche zum Anpflanzen festgesetzt werden in Übereinstimmung mit dem LAPRO.

Auf der Fläche des B-Plangebietes wurden, entsprechend einer fachgutachterlichen Stellungnahme, keine Zauneidechsen nachgewiesen, da die Lebensraumeignung der Flächen dieser Vorkommen nicht gegeben ist. Im unmittelbar nördlich angrenzenden Bereich des B-Plangebietes können jedoch die Lebensraumsprüche der Art berücksichtigt und ein Verbund der östlich und westlich, entlang des Bahndammes vorkommenden Bestände im Rahmen des Biotopverbundes erhalten bleiben.

Der Planfestsetzung stehen keine Hinderungsgründe auf Grund der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG entgegen und es wird nicht in eine die Befreiung nach § 62 BNatSchG erfordernde Rechtslage hineingeplant.

Entsprechend den Aussagen des vorliegenden Gutachtens ist diese Fläche ausreichend für die Realisierung des Biotopverbundes.

Mit der Entwicklung der ortstypischen Grünstruktur wird der Zielstellung des LAPRO entsprochen.

Nach Aussage des LAPRO befinden sich die Flächen innerhalb der Bebauungsplangrenzen im Obstbaumsiedlungsbereich. Von Obstbaumpflanzungen wird auf Grund der besonderen Lage des Geltungsbereiches abgesehen.

Die Berliner Wasserbetriebe bitten um folgende Berücksichtigung:

- durch die Erweiterung des Geltungsbereichs um 10m in nördliche Richtung quert eine Trinkwasserversorgungsleitung DN 150 den nordwestlichen Teil des Plangebietes.

Die vorh. Leitung ist nach AVBWasserV duldungspflichtig. Der nordwestlich, innerhalb des Geltungsbereiches gelegene Geländestreifen von ca. 55 m<sup>2</sup> oberhalb der Leitung darf nicht überbaut werden, nicht überlagert, nicht mit Bäumen, sondern - mit Ausnahme bereits vorhandener gärtnerischer Anlagen - nur mit Flachwurzlern bepflanzt werden. Das Gelände muss für die Beauftragten der Berliner Wasserbetriebe auch mit Fahrzeugen bis zu 260 kN zugänglich bleiben. Eine zusätzliche Sicherung dieser Fläche im Grundbuch erfolgt durch den Leitungsträger selbst.

### **III. Auswirkungen**

#### **3.1. Entwickelbarkeit aus dem FNP**

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind uneingeschränkt aus dem FNP Berlin entwickelbar

Unter Berücksichtigung der Grundsätze für die Entwicklung von B-Plänen aus den Vorgaben des FNP Berlin sind ein Kerngebiet und ein Mischgebiet kleiner 3 ha aus der Wohnbaufläche entwickelbar, wenn Funktion und Wertigkeit der Baufläche sowie die Anforderungen des Immissionsschutzes nach dem dargestellten städtebaulichen Gefüge gewahrt bleiben. Davon ist aufgrund der beabsichtigten Festsetzungen eines Kerngebietes und eines Mischgebietes der Größe des Gebietes und der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung als Nahversorgungszentrum, auszugehen. Hierin liegt die lokale Bedeutung.

Voraussetzungen sind durch die günstige Verkehrsanbindung des Standortes an S-Bahn und Bus-Linien und der Lage des Standortes im Wohngebietszentrum, das sich um den Bahnhof entwickelt hat, gegeben.

Hier soll ein Wohngebietszentrum von lokaler Bedeutung entwickelt bzw. gestärkt werden, das der Nahversorgung der Bevölkerung im fußläufigen Einzugsgebiet dient.

Mit dem Bebauungsplan wird die durch den FNP ausgewiesene GFZ überschritten. Diese geringfügige Überschreitung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes dient der internen städtebaulichen Gliederung des Gebietes. Städtebaulich vertretbar und begründbar wird diese Überschreitung durch die städtebauliche Dominanz des Standortes und die beabsichtigte Entwicklung eines Wohngebietszentrums im Bereich des Bahnhofsvorplatzes.

#### **3.2. Haushaltmäßige Auswirkungen**

Die finanziellen Mittel zur Umsetzung der Verkehrslösung, einschließlich des Grunderwerbes, stehen dem Tiefbauamt seit 2006 zur Verfügung. Die Umsetzung erfolgt über das BA Marzahn-Hellersdorf als Straßenbaulastträger im Rahmen einer Investitionsmaßnahme des Tiefbauamtes.

### 3.3. Eingriffsbetrachtung

Bei dem Planungsgebiet gelten die Flächen der Grundstücke Wilhelmsmühlenweg 3 und 9, für das Flurstück 538 sowie für eine Teilfläche des Flurstückes 614 der Flur 174 derzeit als planfestgestellte Bahnflächen mit Ausnahme der Teilflächen die während des Verfahrens durch das Land Berlin zur Umsetzung der Verkehrslösung erworben wurden. Entsprechend § 38 BauGB (Planfestgestelltes Gelände) ist derzeit der § 34 (1) BauGB für diese Grundstücke nicht anzuwenden.

Nach Umwidmung dieser Flächen ist jedoch davon auszugehen, dass es sich hier um Flächen innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles handelt.

Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes, mit der nach Festsetzung möglichen Einordnung einer Dominanten (VI Geschosse) soll auf einen Ausgleich im Sinne der Entwicklung von prägenden städtebaulichen Strukturen im Wohngebiet und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Grundstückes, verzichtet werden.

Für die Grundstücke Wilhelmsmühlenweg 2 und 4 sowie für das Grundstück Planitzstraße 1 handelt es sich um einen im Zusammenhang bebauten Ortsteil, in dem derzeit schon Bauvorhaben nach § 34 BauGB zulässig sind. Entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes besteht das Ziel der Planung in der Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Sinne der Stärkung des Wohngebietszentrums Kaulsdorf mit seinem vorstädtischen, städtebaulichen Charakter. Die damit zulässige Nutzung geht nicht über das bereits heute zulässige Nutzungsmaß nach § 34 BauGB hinaus.

Somit wird durch die hier vorliegende Planung kein Eingriff im Sinne des § 1a BauGB i.V.m. § 21 BNatSchG vorbereitet. Damit werden keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im B-Plan vorgesehen.

## **TEIL II - Umweltbericht**

### **1. Einleitung**

#### **1.a. Kurzdarstellung des Inhalts und die wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes**

Entsprechend § 2 (4) BauGB ist im Rahmen des Bebauungsplanes eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen zu ermitteln sind und hier im Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Mit dem Bebauungsplan werden die Voraussetzungen für die Bebauung eines brachliegenden Grundstückes unter Berücksichtigung der in der maßgeblichen Umgebung vorhandenen baulichen Strukturen ermöglicht. Gleichzeitig werden Verkehrsflächen gesichert. Auf die Ziele und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes verweisen wir auf den Teil I Punkt 1, 2, 3 der Begründung.

Auf den Grundstücken Wilhelmsmühlenweg 3 und 9 befanden sich bis Anfang der 90er Jahre ein Kohlelagerplatz und ein Verladebahnhof (Verweis auf Teil I Punkt. 1.2.1 der Begründung).

Seit Aufgabe dieser Nutzung liegen diese Flächen im Wesentlichen brach. Es ist einzuschätzen, dass dieses Grundstück einen ökologisch gestörten Eindruck hinterlässt. Das Grundstück ist fast vollständig versiegelt, so dass Bodenfunktionen so gut wie nicht existent sind. Auf den Grundstücken befindet sich kein nennenswerter Baumbestand.

#### **1.b. Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen festgelegten Ziele des Umweltschutzes**

##### **Fachgesetze**

###### *BauROG*

Die Grundsätze der Raumordnung sind im Sinne der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung anzuwenden für die städtebauliche Entwicklung innerhalb des Geltungsbereiches, um eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumstruktur zu entwickeln. Außerdem ist das Wohngebietszentrum Kaulsdorf im Sinne der Ausrichtung auf ein System leistungsfähiger Zentraler Orte, als Dienstleistungs- und Versorgungszentrum für die angrenzenden Wohngebiete durch die Planung zu stärken.

###### *BBodSchG*

Ziel der Planung ist der sparsame und schonende Umgang mit Grund und Boden in Übereinstimmung mit den Zielen des BBodSchG. Mit den Zielen des Bebauungsplanes besteht weiter die Möglichkeit, die Voraussetzung für die Entsiegelung von Teilbereichen entlang der Bahntrasse im Sinne der Aufwertung dieser Flächen für den Biotopverbund zu schaffen.

###### *Berliner Wassergesetz*

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich innerhalb des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Kaulsdorf auf der Grundlage des § 22 des Bln. Wassergesetzes von Oktober 1999. Dem entsprechend sind die in der weiteren Schutzzone III A geltenden Verbotstatbestände bei der Planung zu berücksichtigen.

### *Bundesimmissionsschutzgesetz*

Bezogen auf die auf das Bebauungsplangebiet einwirkenden Immissionen ist das Bundesimmissionsschutzgesetz mit den entspr. Verordnungen zu berücksichtigen. Zur Bewältigung möglicher Anforderungen an den Schallschutz wurden Lärmmessungen herangezogen, die in unmittelbar angrenzenden Siedlungsbereichen in den Jahren 1992 und 2003 durchgeführt wurden.

### *BNatSchG*

Auch wenn es sich bei wesentlichen Teilen des Geltungsbereiches um einen ehemaligen Kohlelagerplatz und teilversiegelte Flächen handelt, kann nach langjährigem Brachfallen der Fläche ein Vorkommen von Arten, die nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG besonders bzw. streng geschützt sind, nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Um feststellen zu können, ob diese Arten tatsächlich vorhanden sind, wurde ein Gutachten beauftragt. Im Ergebnis des beauftragten Gutachtens zur Untersuchung des Vorkommens von Zauneidechse und blauflügliger Ödlandschrecke konnte trotz gezielter Nachsuche kein Nachweis auf ein entsprechendes Vorkommen erbracht werden.

Im Plangebiet und seiner Umgebung gelten keine Erhaltungsziele und Schutzzwecke der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung oder der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes.

### *DSchG Bln*

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes und angrenzend an diesen sind die vorhandenen Baudenkmäler, die einen gesteigerten Zeugniswert für eine bestimmte geschichtliche Entwicklung und städtebauliche Gegebenheit Kaulsdorfs darstellen, zu erhalten.

## **Fachplanungen**

Entsprechend des Landschaftsprogramms hat der Geltungsbereich eine wesentliche Bedeutung für den Biotopverbund auf Grund der Funktion des angrenzenden Bahndammes für den Biotopverbund.

Außerdem befindet sich der Geltungsbereich in einem Obstbaumsiedlungsbereich. Im Verfahren war zu prüfen, inwieweit hier direkt im Geltungsbereich hieraus entsprechende Festsetzungen auf Grund der beabsichtigten Funktion sinnvoll und städtebaulich gerechtfertigt sind.

## **2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen**

### 2a. Bestandsaufnahme

#### *2.a.1 Schutzgut Mensch*

Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes befindet sich die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums in Übereinstimmung mit dem BauROG. Es wird mit dieser Entwicklung ein Beitrag zur Sicherung einer hohen Wohnqualität gewährleistet.

### Lärm

Es liegen für den Bereich Bahnhof Kaulsdorf mehrere Quellen zu Verkehrslärm vor.

- Zählraten vom 18.03.1992 (hauptsächlich Betrachtung zu den Verkehrsströmen)

- Pegelwerte aus „Lärm 92“ der SenStadtUm, (Hauptstraßen)
- Pegelwerte von 2003 für den „Galgen“ (nur Gesamtverkehr und Neubaugebiet)
- Daten einer Verkehrszählung aus 04/2005 (Ermittlung der Pegel möglich).

Bei allen bisherigen Verkehrslärmerhebungen konnte nur der Zustand während der Teilspernung bzw. Totalspernung der Eisenbahnüberführung erfasst werden, so dass es nicht möglich ist, eine eindeutige Prognose für den beabsichtigten Zustand einer uneingeschränkten Befahrbarkeit daraus abzuleiten.

Außerdem dauert die Teil- bzw. Totalspernung bereits über Jahre an, so dass sich inzwischen möglicherweise andere Hauptverkehrsströme in Nord/Südrichtung (z.B. über den Blumberger Damm) entwickelt haben.

Eine Auswertung der im April 2005 erfolgten Verkehrszählung ergibt bei einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (Pkw) von ca. 10.000 Pkw unter Berücksichtigung des Linienbusverkehrs (75 Fahrzeuge) einen Pegelwert von 69,5 dB im Bereich der Einmündung Planitzstr./Wilhelmsmühlenweg. Berücksichtigt man nun bei der Berechnung ein LKW-Aufkommen von 300 Fahrzeugen am Tag (3% Lkw-Anteil), käme man auf einen Pegel von 71,1 dB. (Zum Vergleich: Auf dem Blumberger Damm beträgt die durchschnittliche Verkehrsstärke für Lkw nur 163 Fahrzeuge zuzüglich der gleichen Anzahl Busse!!) In der Praxis ist anzunehmen, dass der Lkw-Anteil für den hier zu betrachtenden Bereich geringer ausfallen wird. Die genannten Pegel beziehen sich auf einen Abstand von der Straßenmitte von 12 m, also dem hier typischen Abstand. Auch diese Zählung erfolgte innerhalb des Zeitraumes der Teilspernung. Sie zeigt auch, dass das Verkehrsaufkommen gegenüber 1992 annähernd gleich geblieben ist.

Die Eingruppierung dieses Bereiches (im Bereich der Straßeneinmündung) in die Lärmpegelklasse IV (66-71 dB) wäre realistisch. Da sich die Verkehrsströme auf die einzelnen Strassen unterschiedlich verteilen, wäre in einem gewissen Abstand von der Einmündung (nach ca. 50 m) mit der nächst niedrigeren Pegelklasse zu rechnen.

Bei all diesen Überlegungen ist jedoch zu beachten, dass für den endgültigen Zustand mit geöffneter Bahnüberführung zum jetzigen Zeitpunkt keine gesicherten Aussagen getroffen werden können. Es lässt sich aber auch nicht belegen, dass durch die vorgenommenen baulichen Änderungen wesentliche Änderungen im Sinne der 16. BImSchV erfolgt sind.

Die Einordnung des Gebietes im Lärmpegelbereich II (60 dB) dokumentierte lediglich den Bestand, insbesondere auf Grund der bereits wirksamen Teilspernung der Kaulsdorfer Brücke für Bus- und LKW-Verkehr. Die Prognose der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ignorierte diesen Tatbestand nicht.

Sie geht lediglich davon aus, dass eine unwesentliche Erhöhung dieser Situation nach Fertigstellung der Kaulsdorfer Brücke eintreten wird.

Auf Grund der Durchlassfähigkeit des Brückenbauwerkes und dem wieder möglichen Bus- und LKW-Verkehr lässt eine max. Zunahme von 50 % gegenüber dem Zustand von 1992 erwarten. Damit werden die Grenzwerte, die schallschutztechnische Maßnahmen erfordern würden und eine Verkehrszunahme von 300 % voraussetzen würden, nicht erreicht.

Es liegt bereits derzeit eine erhebliche Lärmbelastung im Geltungsbereich und den angrenzenden Wohngebieten vor.

Durch den Ausbau der Überführung der Bahntrassen wird der Durchgangsverkehr, insbesondere durch den zurzeit fehlenden durchfahrenden LKW-Verkehr, zunehmen. Damit wird sich auch die Lärmbelastung erhöhen.

Außerhalb des Bebauungsplanverfahrens wäre deshalb zu prüfen, ob Einschränkungen des LKW-Verkehrs, wie zum Beispiel Tonnagebeschränkung oder Geschwindigkeitsbeschränken – insbesondere in den Nachtstunden – durch die Verkehrsbehörde für die neue Straßenbrücke zu veranlassen sind.

Auswirkungen auf den Bebauungsplan sind hieraus nicht zu erwarten.

Beim Ersatzbau der Kaulsdorfer Brücke handelt es sich um eine Wiederherstellung einer bestehenden Brücke gemäß geltendem Stand der Technik. Ein höheres Verkehrsaufkommen, gegenüber der ehemals auch für den Lkw-Verkehr zugelassenen Brücke (Stand 1991), wird nicht erwartet. Eine zwischenzeitlich durch technische Mängel eingeschränkte Befahrbarkeit und ein damit verbundenes reduziertes Verkehrsaufkommen sind als bautechnisch bedingter Zwischenzustand anzusehen und damit sowohl lärmseitig als auch planungsrechtlich nicht relevant.

Der Geräuschpegel im MK-Gebiet wird im Wesentlichen durch den Verkehr bestimmt.

Außerdem wird der Geltungsbereich durch die Lärmimmissionen des Bahnverkehrs bereits derzeit beeinträchtigt.

Diese Beeinträchtigung wird durch einen zunehmenden Zugverkehr durch die S-Bahn und den Fernbahnverkehr langfristig verstärkt. Dies wird hier jedoch nicht die MK-Nutzung wesentlich beeinträchtigen.

Da davon auszugehen ist, dass durch die Lage, die Größe und den Zuschnitt des Grundstückes Wilhelmsmühlenweg 3 und 9 die Sicherung gesunder Wohnverhältnisse aufgrund der zu erwartenden Lärmimmissionen nur mit erhöhten Anforderungen gewährleistet werden können, erfolgt die Festsetzung als MK-Gebiet. Innerhalb eines MK-Gebietes ist die Wohnnutzung entsprechend § 7 Abs. 2 Nr. 6 und 7 BauNVO zulässig bzw. entspr. § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässig.

Die direkt am Kreisverkehr und damit an der Zusammenführung der Verkehrsströme gelegenen Häuser sind zweifelsohne am meisten belastet. Dabei handelt es sich jedoch in erster Linie um Geschäftshäuser.

Das Haus Planitzstr. 1 liegt außerdem zwischen zwei stark befahrenen Strassen, ist also von 3 Seiten gleichzeitig belastet. Insofern würde eine Vergrößerung des Abstandes zu dem Haus (Verdoppelung entspricht 3 dB) durch z.B. eine Verkleinerung des Kreisverkehrs eine geringfügige Verbesserung der Lärmsituation bedeuten.

Ein besonderer Schutz für diese Häuser ist daraus jedoch nicht abzuleiten, da sich Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der 16. BImSchV ausschließlich auf den Schutz der Nachbarschaft (Wohnungen) beziehen (siehe §2 Abs 1., 16. BImSchV)

## Bewertung

Die Festsetzung von MK-Flächen hat aufgrund der vorhandenen Vorbelastung und der geringen Größe des MK-Gebietes keine wesentlichen Auswirkungen auf die angrenzende Wohnnutzung.

Durch die Festsetzung als MK-Gebiet für die Grundstücke auf Grund der hier beabsichtigten Nutzung im Ortsteilzentrum sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch innerhalb des MK-Gebietes als gering einzuschätzen. Durch entsprechende Maßnahmen können die technischen Voraussetzungen für den aktiven und passiven Schallschutz im Sinne gesunder Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

Durch eine Bebauung auf den Grundstücken Wilhelmsmühlenweg 3 und 9 wird eher eine Lärminderung für die südlich angrenzenden Wohnbauflächen eintreten.

Wie bereits unter Punkt 2.3.1 dargelegt, kann innerhalb der Flächen des Mischgebietes negativen Auswirkungen durch Lärmimmissionen durch entsprechende Grundrisslösungen im Zusammenhang mit den durchgrüntem Blockinnenbereichen des angrenzenden Quartiers entgegengewirkt werden.

### *2.a.2 Schutzgut Boden*

Aufgrund der ursprünglichen Nutzung als Kohlelagerplatz sind große Teile des Geltungsbereiches überwiegend mit Beton vollversiegelt. Weiterhin ist Kopfsteinpflaster vorhanden und auf geringen Flächenanteilen liegt ein altes Gleisbett mit Schotter, so dass die Bodenfunktionen, wie z.B. die Oberflächenwasserversickerung, erheblich beeinträchtigt ist. Diese letzteren Flächen besitzen sicherlich hohes Potential, sind jedoch nicht geschützt und auch kurzfristig zu ersetzen.

Der B-Plan beabsichtigt die Nutzung einer brachliegenden Fläche innerhalb des Siedlungsgebietes.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden entsprechend dem derzeitigen Kenntnisstand keine zusätzlichen Beeinträchtigungen erzeugt. Mit der Festsetzung von Flächen zum Anpflanzen, die den Biotopverbund sichern, werden auf dem Grundstück die Voraussetzungen geschaffen, anfallendes Regenwasser auf dem Grundstück selbst zu versickern.

Die im Bebauungsplan vorgesehene Fläche zum Anpflanzen stellt sich als ver- bzw. teilversiegelte Fläche der ehemaligen Bahngleise dar. Auf nicht völlig versiegelten Flächen ist eine krautige Ruderalvegetation aufgewachsen, in die vereinzelt niedrige Gehölze eingestreut sind. Im östlichen Bereich befindet sich eine gepflasterte Zufahrtsstraße, die regelmäßig befahren wird.

Flächen entlang von Bahntrassen, mit ihren häufig trockenen und schütterer Ruderalvegetation aufweisenden Randbereichen stellen wichtige Ausbreitungs- bzw. Verbundwege und Lebensräume geschützter Arten dar.

Durch entsprechende Festsetzungen für die Flächen entlang der Bahntrasse, die von Bebauung freizuhalten sind und durch Pflanzungen aufgewertet werden sollen, wird eine Verbesserung der Bodenfunktion und die Stärkung der Bahntrasse im Biotopverbund angestrebt.

Im Zusammenhang mit der Rekonstruktion des Unterwerkes Kaulsdorf sind im Juni 1999 orientierende Bodenuntersuchungen auf dem Grundstück Wilhelmsmühlenweg 11, das östlich an den Geltungsbereich angrenzt, zu möglichen Verdachtsschwerpunkten durchgeführt worden. Ziel der Untersuchung war es, den Boden auf nutzungsbedingte Belastungen, den pH-Wert und die Leitfähigkeit zu untersuchen.

In den untersuchten Bodenproben sind generell keine auffälligen Konzentrationen festgestellt worden. Aufgrund der unmittelbaren Nachbarschaft kann das Ergebnis der Untersuchung auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans übertragen werden.

Für die Flächen des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes sind keine Eintragungen im Bodenbelastungskataster von Berlin enthalten. Die Auflistung der Verdachtsflächen Nr. 8278 und Nr. 8269 im Bodenbelastungskataster ist nach Rücksprache mit der zuständigen Fachabteilung Umweltamt falsch dargestellt worden und in einer erweiterten Stellungnahme korrigiert worden. Die Regenrückhaltebecken befinden sich östlich des Geltungsbereiches.

Beeinträchtigungen durch Feinstaub: Für die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes selbst liegen keine Feinstaubmessungen vor. Generell geht die

Senatsverwaltung davon aus, dass in den östlichen Randbereichen von Berlin keine Feinstaubbelastungen vorliegen, sondern nur im S-Bahninnenring und an Hauptverkehrsstraßen. Es wird eingeschätzt, dass Standorte mit wesentlich höherer Belastung keine dauerhaften Beeinträchtigungen für die angrenzenden Nutzungen ergeben.

## Bewertung

Die Flächen des Geltungsbereiches sind durch die bisherigen Nutzungen bereits stark überformt und die natürlichen Bodenfunktionen stark beeinträchtigt. Maßnahmen zur Beseitigung von Bodenverunreinigungen unter Berücksichtigung der geplanten Nutzung werden für den Eigentümer als zumutbar eingeschätzt. Somit stehen die vorhandenen Bodenverunreinigungen den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht entgegen.

Im Rahmen von Baugenehmigungen sind konkrete Einzelmaßnahmen zu prüfen

### *2.a.3 Schutzgut Natur und Landschaft*

Derzeitig gelten die Grundstücke Wilhelmsmühlenweg 3 und 9 als planfestgestellt. Entsprechend § 38 BauGB (Planfestgestelltes Gelände) ist derzeitig der § 34 (1) BauGB für diese Grundstücke nicht anzuwenden.

Nach Umwidmung dieser Flächen ist jedoch davon auszugehen, dass es sich hier um Flächen innerhalb des im Zusammenhang bebauten Gebietes handelt.

Dies gilt auch für die Grundstücke Wilhelmsmühlenweg 2 und 4 sowie das Grundstück Planitzstraße 1. Damit würde sich ein Bauvorhaben innerhalb des Geltungsbereiches nach § 34 (1) BauGB beurteilen. Aufgrund der beabsichtigten Nutzung und der unmittelbaren Lage des Grundstückes an den Bahnanlagen wurde auf Obstbaumpflanzungen verzichtet.

Für diesen Bereich sind typische Gestaltungselemente und charakteristische Grünstrukturen zu entwickeln.

## Bewertung

Mit dem Bebauungsplan ist die Entwicklung des vorstädtischen Wohngebietszentrums Kaulsdorf innerhalb der vorhandenen städtebaulichen Strukturen beabsichtigt. Damit werden entsprechend dem derzeitigen Planungsstand auch nach Festsetzung des Bebauungsplanes Vorhaben, die das derzeitige, ortsübliche Maß der baulichen Nutzung nach § 34 (1) BauGB sprengen, nicht zulässig sein.

Damit verursacht der Bebauungsplan keinen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 21 BNatSchG in Verbindung mit § 1a BauGB, der auszugleichen wäre.

### *2.a 4 Schutzgut Pflanzen und Tiere*

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Referat Landschaftsplanung und Naturschutz (Artenschutz), äußerte die Vermutung, dass auf den brachliegenden Flächen des ehem. Kohlelagerplatzes ein Vorkommen von Arten, die nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG besonders bzw. streng geschützt sind, nicht von vornherein

ausgeschlossen werden kann. Auf Grund des vorhandenen Vegetationsbestandes wurde hier die Zauneidechse und blauflügliger Ödlandschrecke vermutet.

Diese Vermutung konnte von der Fachabteilung der Unteren Naturschutzbehörde nicht ausgeräumt werden.

Die Erarbeitung einer fachgutachterlichen Stellungnahme zur Beurteilung naturschutzrechtlicher Belange ist beauftragt worden und die Ergebnisse liegen vor.

## Bewertung

Nach derzeitigem fachlichen Kenntnisstand und in Auswertung des Fachgutachtens ist davon auszugehen, dass diese Flächen aufgrund der Biotop- und Strukturausstattung nur in sehr geringem Umfang bzw. nicht von den im Untersuchungsumfang vermuteten Arten Zauneidechse und blauflüglige Ödlandschrecke besiedelt sind. Die Flächen des ehemaligen Kohlelagerplatzes sind zum größten Teil, einschließlich der ehemaligen Gleisanlagen, versiegelt.

Im Ergebnis des beauftragten Gutachtens zur Untersuchung des Vorkommens von Zauneidechse und blauflügliger Ödlandschrecke konnte trotz gezielter Nachsuche kein Nachweis auf ein entsprechendes Vorkommen erbracht werden. Aufgrund der Beschaffenheit der Bodenoberfläche, insbesondere wegen des Fehlens von schütterten Ruderalflächen oder Rohbodenflächen auf grabbarem Sand oder sandigen Böden, ist eine Besiedelung des Gebietes durch die genannten Arten nur sehr eingeschränkt möglich.

Da die Lebensraumeignung der Flächen dieser Vorkommen nicht gegeben ist, können im unmittelbar nördlich angrenzenden Bereich des B-Plangebietes die Lebensraumansprüche der Art berücksichtigt und ein Verbund der östlich und westlich entlang des Bahndammes vorkommenden Bestände im Rahmen des Biotopverbundes erhalten bleiben.

Entsprechend den Aussagen des vorliegenden Gutachtens ist diese Fläche ausreichend für die Realisierung des Biotopverbundes.

Hiermit sind keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten. Die Planung kann, da keine Vorkommen nachgewiesen wurden, weitergeführt werden.

Entlang der nördlichen Geltungsbereichsgrenze verläuft eine historische, vegetationsgeprägte Bahntrasse. Diese Trasse hat eine hohe Priorität für den Biotopverbund. Ein Vorkommen der Arten erscheint hier möglich. Für den Verbund von Habitaten wird mit nicht überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb der Maßnahmeflächen Vorsorge getroffen.

Der Planfestsetzung stehen keine Hinderungsgründe auf Grund der artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 42 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG entgegen und es wird nicht in eine die Befreiung nach § 62 BNatSchG erfordernde Rechtslage hineingeplant. Das auf dem ehemaligen Kohlelagerplatz von vornherein nicht auszuschließenden Vorkommens von Zauneidechsen wurde gezielt und mit nachvollziehbar dargestelltem negativem Ergebnis nachgegangen.

### *2.a.5 Schutzgut Wasser*

Der Standort hat ein Geländeniveau von ca. 55,7 m NHN und liegt auf der Barnimgrundmoräne. Sandige Aufschüttungen und weichselglaziale Nachschüttsande bilden einen unbedeckten oberen Grundwasserleiter mit zeitweiliger Schichtenwasserführung, der als verschmutzungsempfindlich gilt. Der für die

Trinkwassergewinnung relevante Hauptgrundwasserleiter ist durch den 30 m mächtigen Geschiebemergelkomplex der Weichsel- und Saaleeiszeit geschützt.

## Regenwasser

In Übereinstimmung mit den Zielstellungen des LAPRO geht der Bebauungsplan zur Sicherung der Naturhaushaltfunktionen prinzipiell für die privaten Grundstücke von einer dezentralen Regenwasserversickerung auf den Grundstücken selbst aus.

Das Gebiet des B-Planes liegt auf der Grundmoränenplatte der Barnim-Hochfläche. Hier stehen mächtige, wasserstauende Geschiebelehm- / Geschiebemergelsedimente von Mächtigkeiten zwischen 15 - 30 m an. In dünnen Lagen sind wasserführende Sande und Kiese eingelagert, die nur lokale Bedeutung haben und hydraulisch meist nicht in Verbindung stehen. An der Oberfläche ist oft eine relativ dünne (0,5 – 2 m) Decksandbedeckung vorhanden. Damit besteht unter Berücksichtigung der beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplanes prinzipiell die Möglichkeit der Versickerung auf den Grundstücken selbst.

Bei der Umsetzung der technischen Lösung der Gewährleistung der Versickerung über die belebte Bodenzone in Abhängigkeit von den geplanten Baumaßnahmen der einzelnen privaten Bauherrn/innen und den speziellen Bodenverhältnissen auf den Grundstücken handelt es sich um Fragen der bautechnischen Ausgestaltung. Durch das Vorhandensein von Schlacken und Aschen im flächig vorhandenen Auffüllungshorizont kann nicht ohne weiteres an irgendeinem Punkt dieses B-Planes versickert werden. Hierzu ist die Auffüllung aufzunehmen und einer Deklarationsanalyse gemäß LAGA zuzuführen

Innerhalb der Flächen zum Anpflanzen ist eine Versickerung von Regenwasser generell auch unter Berücksichtigung der beabsichtigten GRZ möglich.

Mit der neuen Verkehrsplanung wird durch den Bau eines Regenkanals die Regenwasserableitung von den öffentlichen Flächen Berücksichtigung finden.

Eine Einleitung der Niederschlagsgewässer von Verkehrsflächen in Gewässer ist nur nach erfolgter Vorreinigung erlaubnisfähig. Eine jährliche Schmutzfrachtreduzierung von 80 % muss dauerhaft gewährleistet sein.

Für die privaten Flächen ergibt sich durch die Grenzen der Schutzzone III A des Wasserwerkes Kaulsdorf keine Änderung auf die beabsichtigten Nutzungen, da die möglichen Nutzungen nicht von den Verbotstatbeständen der Wasserschutzgebietsverordnung Wuhlheide/Kaulsdorf vom 11. Oktober 1999 betroffen sind, soweit sie die technischen Voraussetzungen erfüllen, die eine Gefährdung des Grundwassers im Sinne der Schutzverordnung ausschließen.

## Schichtenwasser

Es ist davon auszugehen, dass in Abhängigkeit von Niederschlägen in Grundmoränengebieten, in denen sich der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 10-20 befindet, Schwebendes Grundwasser immer vorhanden ist. Zur Lösung der Grund- und Schichtenwasserproblematik bei der Errichtung von Neubauten handelt es sich um Fragen der bautechnischen Ausgestaltung, der Standsicherheit und der Gründungstiefe. Diese Fragen sind dem Bauordnungsrecht zugeordnet. Bautechnik ist keine Frage des Städtebaus und damit dem B-Plan nicht zugänglich. Die Problematik des Schichtenwassers wird im Baugenehmigungsverfahren dahingehend berücksichtigt, dass durch das BWA der/die Bauherr/in bzw. Architekt/in auf die Möglichkeit des

Vorhandenseins von Schichtenwasser hingewiesen wird. Genaue Aussagen zum Verlauf und Höhe des Schichtenwassers erteilt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Referat VIII E 32 – Wasserwirtschaft, Wasserrecht.

Der/Die Architekt/in als ein/e im Bauwesen und Baurecht erfahrene/r Berater/in und Treuhänder/in des/r Bauherrn/in, so der Bundesgerichtshof, muss die Planung so durchführen, dass dem/r Bauherrn/in kein Schaden entsteht und dass alle Belange, die aus dem Schichtenwasser resultieren, berücksichtigt werden, d.h. die Verantwortung liegt bei dem/der Bauherrn/in / Architekten/in.

### Bewertung

Innerhalb des Geltungsbereiches erfolgte bereits eine wesentliche Überformung der natürlichen Wasserverhältnisse. Aufgrund der Flächen entlang der Bahntrasse mit hoher Bedeutung für den Biotopverbund, die von Bebauung freigehalten und bepflanzt werden, ist die Versickerung von Regenwasser, wenn auch nur eingeschränkt und damit die Grundwasserneubildung weiter gewährleistet. Der Eingriff hinsichtlich der Grundwassersituation und eine geringfügige Reduzierung der Oberflächenwasserversickerung aufgrund der möglichen Versiegelung sind als unerhebliche Umweltauswirkungen zu beurteilen.

Es ist nicht zu erwarten, dass die Bewältigung der Regen- und Schichtenwasserproblematik einen unverhältnismäßig hohen Aufwand zur Umsetzung der technischen Lösung erfordert.

### *2.a.6 Schutzgut Klima*

Der Geltungsbereich befindet sich aus stadtklimatischer Sicht im Übergangsbereich zwischen Entlastungsbereich (Kaltluftentstehungsgebiete) und Belastungsbereich. Die Übergangsbereiche unterscheiden sich untereinander wesentlich in ihrem Versiegelungsgrad und Vegetationsanteilen. Mitteltemperaturen und nächtliche Abkühlungsrate differieren je nach Nutzung erheblich. Aufgabe der Übergangsbereiche ist es, Belüftungsbahnen zur Verbesserung der klimatischen Bedingungen in der Innenstadt zu erhalten bzw. zu verbessern. Austauschbarrieren sind zu vermeiden. Bereits derzeit zeichnet sich das Gebiet durch eine hohe Nutzungsintensität im Vergleich zum übrigen Siedlungsgebiet aus.

Entsprechend dem Umweltatlas Berlin sind für den Geltungsbereich explizit keine Luftaustauschbereiche ausgewiesen, die beeinträchtigt werden können.

Durch die beabsichtigte Entwicklung der baulichen Nutzungen innerhalb der an den Geltungsbereich angrenzenden, vorhandenen Strukturen werden negative Auswirkungen auf die Frischluftzufuhr für die Innenstadtbereiche vermieden. Die hier beabsichtigte, straßenbegleitende Bebauung wird keine Barrierewirkung entwickeln. Dies gilt auch für die punktuelle städtebauliche Dominante im MK 1. Die beabsichtigten Pflanzungen können helfen, Staub zu binden und das Kleinklima positiv zu beeinflussen.

### Bewertung

Durch die Festsetzung des Bebauungsplanes zur Versiegelung und Geschossigkeit wird die klimatische Funktion des Gebietes nicht negativ beeinträchtigt.

Für das Schutzgut Klima/Luft ergibt sich kein Kompensationsbedarf.

### *2.a.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter*

Das ehemalige Bank- und jetzige Bürogebäude auf dem Grundstück Planitzstraße 1 ist ein Baudenkmal (09045330 Bankgebäude mit Einfriedung, um 1925) der Denkmalliste Berlin Stand 02.07.2007.

Das Gebäude wird durch einen imposanten Portikus aus dunkelrotem Klinker geprägt, der gleichzeitig auch der Eingangsbereich des Gebäudes ist. Der Gesamteindruck des Gebäudes wird zudem durch die interessante Dachform mit den geschickt platzierten Dachgauben sowie durch die mit dem Klinker hervorragend harmonisierende dezente Grünfärbung des Putzes unterstrichen. Die direkt an das Gebäude anschließende, ebenfalls aus roten Klinkern errichtete Zaunanlage mit dem auch heute noch modern wirkenden Eisenzaun nimmt die Gesamtgestaltung des Gebäudes in Art der verwendeten Baumaterialien und der Modernität auf und schafft somit eine Einheit von Gebäude und Außenanlage.

Im Sinne der Umsetzung der Verkehrssicherheit und unter Berücksichtigung der nochmaligen Prüfung insbesondere des Denkmalschutzes wurde hier zur Wirkung des Gebäudes im öffentlichen Raum, im Rahmen der Abwägung ein Kompromiss geschlossen.

Da weder das Gebäude noch das dazugehörige Baugrundstück Planitzstraße 1 von der geplanten Baumaßnahme direkt berührt werden, kann von einer wesentlichen Beeinflussung des Baudenkmals nicht ausgegangen werden. Durch die Änderung der Vorplatzform wird lediglich der Betrachter in der Wahl seines Standortes beeinflusst. Anstelle des bisher möglichen Betrachterstandortes würde jedoch auf der Querungsstelle der neu zu bauenden Insel in 16 m Entfernung ein alternativer Betrachterstandort neu entstehen, der sogar noch eine komplexere Erfassung des Denkmalobjektes ermöglichen würde. Die Möglichkeit, für Detailbetrachtungen näher an das Gebäude herantreten zu können, bleibt ohnehin erhalten.

Von einer direkten Beeinflussung des Denkmals wird nicht ausgegangen. Es handelt sich bei den in Anspruch zu nehmenden Flächen des Grundstückes Planitzstraße 1 bei 140 m<sup>2</sup> bereits um öffentlich genutzte Flächen.

Das Gleichrichterwerk Kaulsdorf, das östlich an den Geltungsbereich angrenzt, wurde 1928 von R. Brademann geplant und fertig gestellt. Es ist ebenfalls ein eingetragenes Baudenkmal (09045334).

Die städtebaulich-gestalterische Dominanz dieser baulichen Anlagen hier im Wohngebietszentrum, die einen gesteigerten Zeugniswert für eine bestimmte geschichtliche Entwicklung und städtebauliche Gegebenheit Kaulsdorfs darstellen, bleibt durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan auch weiterhin gewährleistet.

### **Bewertung**

Ein Ziel des Bebauungsplanes ist der Erhalt der ortsbildprägenden Strukturen des Gebietes. Dementsprechend wird durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes eine Beeinträchtigung des Denkmals ausgeschlossen.

### *2.a.8 Zu erwartende Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter und ihre Bewertung*

Erhebliche Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Mensch einerseits und Tieren, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima andererseits sowie Kultur- und Sachgütern sind in dem bereits weitgehend bebauten Innenbereich nicht zu erwarten.

Die zu erwartenden Umweltauswirkungen bei Realisierung des Vorhabens werden nachfolgend tabellarisch zusammengestellt und hinsichtlich ihrer Erheblichkeit beurteilt:

Schutzgut	Beurteilung der Umweltauswirkungen	Erheblichkeit
<b>Mensch</b>	Immissionsbelastung der Anwohner/innen WA-Gebiet durch Verkehrslärm	1
	Immissionsbelastung der Anwohner/innen WA-Gebiet durch die MK-Nutzung	1
<b>Boden</b>	Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktion	0
<b>Tiere und Pflanzen</b>	Beeinträchtigung von Habitaten von geschützten Arten	0
<b>Natur- und Landschaft</b>	Eingriff in Natur und Landschaft gem. § 21 BNatSchG	0
<b>Wasser</b>	Der Eingriff hinsichtlich der Grundwassersituation eine geringfügige Reduzierung der Oberflächenwasserversickerung	0
<b>Klima</b>	die klimatische Funktion des Gebietes	0
<b>Kultur und Sachgüter</b>	Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern durch die in Anspruch zu nehmenden Straßenverkehrsflächen	0

3- sehr erheblich, 2- erheblich, 1- weniger erheblich, 0- nicht erheblich

## 2b. Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes

### *Entwicklung bei Durchführung der Planung*

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden die Rahmenbedingungen für eine Aufwertung der bestehenden Situation erreicht.

Durch entsprechende Festsetzungen für die Flächen entlang der Bahntrasse, die von Bebauung freizuhalten sind und durch Pflanzungen aufgewertet werden, wird eine Verbesserung der Bodenfunktion und die Stärkung der Bahntrasse im Biotopverbund angestrebt. Die beabsichtigte straßenbegleitende Bebauung entlang des Wilhelmsmühlenweges wird zu einer Minderung der Beeinträchtigungen der südlich angrenzenden Wohngebiete durch den zu erwartenden Verkehrslärm führen.

Durch die Schaffung einer Verkehrslösung wird ein zügiger Verkehrsfluss unter Berücksichtigung der erforderlichen Verkehrssicherheit gewährleistet. Dies bedeutet nicht die Erhöhung des Verkehrsaufkommens oder ein höheres Tempo der Kraftfahrzeuge. Aufgrund der vorhandenen unübersichtlichen Verkehrslösung wird hier hauptsächlich in den Hauptverkehrszeiten ein Verkehrsstau verursacht.

### *Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung*

Da sich der Geltungsbereich des Bebauungsplanes innerhalb des im Zusammenhang bebauten Ortsteiles befindet, beurteilt sich ein Bauvorhaben derzeit nach § 34 (1) BauGB. Ohne Planung wäre auf dem Grundstück Wilhelmsmühlenweg 1 - 9 eine ungeordnete städtebauliche Entwicklung zu erwarten, die unter Umständen das Ortsbild wesentlich beeinträchtigt und die Umsetzung einer verkehrlich sinnvollen Verkehrslösung verhindert.

Damit wären die Voraussetzungen für eine gesicherte Erschließung unter Berücksichtigung der erforderlichen Verkehrssicherheit und der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung entsprechend BEP und des FNP Berlin nicht mehr gewährleistet.

## **2c. Geplante Maßnahmen**

Aus der Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile ergeben sich hinsichtlich der umweltbezogenen Zielvorstellungen keine Anforderungen, da zurzeit keine erheblich nachteiligen Umweltauswirkungen erkennbar sind.

Zur Vermeidung negativer Umweltauswirkungen sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Freihaltung von nicht überbaubaren Grundstücksflächen entlang des Biotopverbundes, da die hohe Lebensraum- und Verbundfunktion der Bahntrassen für geschützte Arten in Berlin bekannt ist,
- Festsetzung eines 7 m breiten Streifens mit Bindung zum Anpflanzen, als Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas.

## **2d. Planungsalternativen**

Alternativen zur Planung bestehen nicht. Diese Alternativen beziehen sich nicht auf die inhaltliche Gestaltung der Verkehrslösung oder der Baufenster, sondern sie beziehen sich auf die Ausweisung der Flächen innerhalb des Geltungsbereiches als Bauland. Bereits der Flächennutzungsplan weist diese Flächen als Bauflächen aus.

Neben den vorhandenen Querungen der Bahntrasse stehen, mit Ausnahme der Landsberger Straße, die langfristig ebenfalls benötigt wird, keine weiteren Möglichkeiten zur Verfügung.

Die während der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Variantendarstellungen zur Kreisverkehrslösung ergaben nach eingehender Prüfung, dass zum einen die Inanspruchnahme weiterer privater Flächen erforderlich wäre und zum anderen die Verkehrssicherheit durch die Verkehrsführung nicht gegeben ist.

Auf die Umsetzung einer verkehrlich sinnvollen Lösung und die damit gesicherte Erschließung des Gebietes unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung kann nicht verzichtet werden. Das Freihalten der brachliegenden Bahnflächen wurde im Sinne der Stärkung des Zentrums nicht verfolgt.

## **3. Zusätzliche Angaben**

### **3.a Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren**

Als Grundlage für die Ermittlung der Immissionen aus dem Straßenverkehr wurde auf die Gesamtverkehrskonzeption für den Bezirk Marzahn-Hellersdorf aus dem Jahre 2002 und auf eine Verkehrszählung des Nebenstraßennetzes Berlin-Hellersdorf aus dem Jahre 2003 herangezogen. Vorliegende Verkehrszählungen wurden durch die Fachabteilung ausgewertet.

Der Geltungsbereich wird durch die Lärmimmissionen des Bahnverkehrs bereits derzeit beeinträchtigt und langfristig durch den Fernbahnverkehr verstärkt.

Bei dieser Verkehrszählung handelt es sich um eine Zählung aller Fahrzeuge an einem ganz bestimmten Tag zur Bestimmung der Verkehrsströme. Gezählt wurde über 14 Stunden (07:00-20:00 Uhr), so dass sich aus den Ergebnissen u.a. auch Spitzenzeiten und verkehrsberuhigte Zeiten ableiten lassen.

Für eine detaillierte lärmspezifische Aussage lassen sich die Ergebnisse nicht heranziehen, da hier, bedingt durch eine andere Zielaussage, verschiedene Zählmethoden zugrunde gelegt wurden, wichtige zusätzliche lärmrelevante Daten, welche gemäß der RLS-90 (Richtlinie für den Lärmschutz an Strassen) zur Ermittlung der Lärmpegel erforderlich sind, nicht berücksichtigt und erfasst wurden und die Zählung bereits 10 Jahre zurückliegt.

Die Belange des Artenschutzes wurden durch eine fachgutachterliche Stellungnahme hinsichtlich des Vorkommens von besonders bzw. streng geschützten Arten untersucht und bewertet. Geeignete Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen wurden dargestellt.

Die Erfassung der Arten erfolgte sechsmal, zwischen Mitte Mai und Mitte Juli 2006. Dabei wurde die gesamte Fläche systematisch abgelaufen und insbesondere auf Zauneidechsen und vor allem ab Juli auf abfliegende Ödlandschrecken geachtet. Zum Nachweis der Zauneidechse wurden weiterhin 4 Reptilienbleche ausgelegt, die jedoch nach kurzer Zeit aus dem Gebiet entfernt waren.

Folgende Nachweismethoden kamen zur Anwendung:

- Nachweis durch Beobachtung
- Das Wenden von Steinen und Baumstämmen etc.
- Gezieltes Abgehen geeigneter Lebensräume der Zauneidechse und der blauflügeligen Ödlandschrecke sowie Ruhe- und Sonnenplätze für Eidechsen.

### 3.b Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen

Die Prüfung hat ergeben, dass es keine erheblichen Auswirkungen gibt und damit keine gesonderten Maßnahmen zur Überwachung notwendig sind.

Ob negative Auswirkungen durch die zunehmende Verkehrslärmbelastung, die vor allem durch den Ausbau der Überführung der Bahntrasse und den dadurch möglichen LKW-Verkehr entstehen, muss geprüft werden und gegebenenfalls Einschränkungen des LKW-Verkehrs – insbesondere in den Nachtstunden – durch die Verkehrsbehörde für die neue Straßenbrücke veranlasst werden. Dazu werden durch die zuständige Fachabteilung nach Abschluss der Baumaßnahmen gezielte Verkehrszählungen und Lärmmessungen durchgeführt.

### 3.c Allgemein verständliche Zusammenfassung

Ziel der Planung ist es, den historischen Ortskern Kaulsdorf in seiner Funktion und Gestaltung als vorstädtisches Zentrum zu stärken. Mit dem Ortskern Kaulsdorf soll ein Wohngebietszentrum entwickelt werden, das der Versorgung des angrenzenden Siedlungsgebietes dient.

Mit dem Bebauungsplanverfahren erfolgt im südlichen Bahnhofsbereich die planungsrechtliche Sicherung der für die Verkehrslösung notwendigen Flächen und die Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Darüber hinaus ist es im Geltungsbereich des Bebauungsplans erforderlich, unter Berücksichtigung eines Vermarktungsinteresses des Eigentümers, Entwicklungspotentiale für ortsteilbezogene Funktionen zu gewährleisten.

Im Ergebnis der Bewertung aller Schutzgüter kann eingeschätzt werden, dass mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes, die Entwicklung eines Wohngebietszentrum

ermöglicht wird, die zu keinen erheblichen Umweltauswirkungen im Sinne des § 2 Abs. 4 BauGB führt.

Es ist einzuschätzen, dass der Geltungsbereich des B-Planes derzeit einen ökologisch gestörten Eindruck hinterlässt. Er ist fast komplett versiegelt, so dass Bodenfunktionen so gut wie nicht existent sind. Schutzgüter wie Mensch, Wasser, Klima, Luft und Landschaft gewinnen mit den Festsetzungen des B-Planes nur hinzu.

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind durch die Festsetzung von MK-Flächen auf Grund der beabsichtigten Nutzung im Urteilzentrum als gering einzuschätzen, da durch den aktiven und passiven Schallschutz gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Innerhalb der MI-Flächen werden vorhandene Nutzungen gesichert. Es ist von keinen störenden Auswirkungen auszugehen.

Für die Flächen des Geltungsbereiches sind keine Eintragungen im Bodenbelastungskataster von Berlin enthalten. Durch die bisherigen Nutzungen sind die Flächen bereits stark überformt und die natürlichen Bodenfunktionen stark beeinträchtigt. Maßnahmen zur Beseitigung von Bodenverunreinigungen unter Berücksichtigung der geplanten Nutzung werden für den Eigentümer als zumutbar eingeschätzt. Im Rahmen von Baugenehmigungen sind konkrete Einzelmaßnahmen zu prüfen.

Für die geäußerte Vermutung, dass nach langjährigem Brachfallen der teilversiegelten Fläche des ehemaligen Kohlelagerplatzes ein Vorkommen von Arten, hier die Zauneidechse und blauflügelige Ödlandschrecke, die nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG besonders bzw. streng geschützt sind, konnte durch die Erarbeitung eines Gutachtens kein Nachweis erbracht werden.

Somit ist im Rahmen des B-Planes kein Antrag auf Befreiung von den Verboten des § 42 BNatSchG zu stellen.

Nach § 36a Berliner Wassergesetz soll das auf den Grundstücken im Geltungsbereich des Bebauungsplanes anfallende Niederschlagswasser dort verbleiben. Gemäß Wasserschutzgebietsverordnung Wuhlheide/Kaulsdorf ist die Versickerung von schwach belastetem Niederschlagswasser über die belebte Bodenzone möglich. Der Eingriff hinsichtlich der Grundwassersituation und eine geringfügige Reduzierung der Oberflächenwasserversickerung aufgrund der möglichen Versiegelung sind als unerhebliche Umweltauswirkungen zu beurteilen.

Es ist nicht zu erwarten, dass die Bewältigung der Regen- und Schichtenwasserproblematik einen unverhältnismäßig hohen Aufwand zur Umsetzung der technischen Lösung erfordert.

Die klimatische Funktion des Gebietes wird durch die Festsetzung des Bebauungsplanes zur Versiegelung und Geschossigkeit des Gebietes nicht negativ beeinträchtigt. Für das Schutzgut Klima/Luft ergibt sich kein Kompensationsbedarf.

Eine Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern wird durch die in Anspruch zu nehmenden Straßenverkehrsflächen ausgeschlossen.

### **Teil III - Verfahren**

#### *Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB*

Mit Schreiben vom 06.12.2004 ist der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. IB, und der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Entwurf des Einleitungsbeschlusses zum Bebauungsplan 10-20 mit der Bitte um Stellungnahme entsprechend § 4 Abs. 2 BauGB zugesandt worden.

Die beiden Abteilungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung äußerten gegen die Planungsabsicht keine Bedenken.

#### *Auswertung der planungsrechtlichen Abfrage*

Ziele des Bebauungsplanes stehen in völliger Übereinstimmung mit den Zielen und Erfordernissen der gemeinsamen Landesplanung. Grundsätze sollen in die planungsrechtlichen Grundlagen aufgenommen werden.

Entsprechend SenStadt wird der Bahnhof Kaulsdorf im Räumlichen Strukturkonzept HASE als ein Schwerpunkt der integrierten Verkehrs- und Zentrenentwicklung gesehen. Durch Sen Stadt geforderten P+R-Anlagen und B+R-Anlage schließen sich nicht aus. Beides sind Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung; Flächenbedarf ist im weiteren Verfahren zu prüfen.

Der Hinweis auf behindertengerechten Ausbau und ausreichende Stellplätze für behinderte Menschen für Dienstleistungs- und Handelseinrichtungen wird in die Begründung aufgenommen.

#### *Stellungnahmen der Fachämter*

Nach dem am 20. Juli 2004 in Kraft getretenen Gesetz zur Anpassung des Baugesetzbuchs an EU-Richtlinien, entsprechend § 2 EAG Bau sind die Belange des Umweltschutzes aus Sicht der Fachabteilung des Bezirkes zu ermitteln und zu bewerten.

Im Rahmen der Ermittlung von Umweltdaten und deren Auswirkungen sind vorhandene Gutachten zur Verfügung gestellt worden. Diese sind dann in die Erarbeitung des Umweltweltberichtes einbezogen worden.

Im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung entsprechend § 2 Abs. 4 EAG Bau äußerten sich alle erforderlichen Fachämter.

In Vorbereitung der Erarbeitung des Umweltberichtes und um den Umfang möglicher Umweltbelange festzustellen, gem. § 2a EAG Bau wurde zu einem Behördenkoordinierungsgespräch am 28.09.2004 eingeladen.

#### *Aufstellungsbeschluss*

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin hat in seiner Sitzung am 01.03.2005 mit BA-Beschluss Nr. 1138/II die Aufstellung des Bebauungsplanes 10-20, Bahnhof Kaulsdorf, beschlossen. Dieser Beschluss wurde am 18.03.2005 im Amtsblatt für Berlin, Nr. 12, auf Seite 843 bekannt gegeben.

Die BVV hat in ihrer Sitzung am 20.04.2005 mit Drucksache Nr. 1848/V die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens 10-20 zur Kenntnis genommen.

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden gemäß § 4 (1) BauGB

Für das Bebauungsplanverfahren 10-20 wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtliche Auswirkungen informiert und den Bürgern/innen Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung gegeben. Der Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 18. April 2005 bis einschließlich 13. Mai 2005 wurde in der Tageszeitung „Berliner Zeitung“ bekannt gegeben. Es liegen drei schriftliche Stellungnahmen vor.

Parallel dazu wurden entsprechend § 4 (1) BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden, schriftlich über Ziel und Zweck der Planung informiert und aufgefordert, sich auch zum Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung zu äußern. Insgesamt gingen im Rahmen der Behördenbeteiligung acht schriftliche Äußerungen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange im Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf ein.

Äußerungen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden betrafen im Wesentlichen:

- Bebauungsmöglichkeiten der Grundstücke Planitzstraße 1 und Wilhelmsmühlenweg 1-9 nach Inanspruchnahme der erforderlichen Straßenverkehrsflächen;
- Belange des Artenschutzes auf dem ehemaligen Kohlelagerplatz;
- Existenzängste der Gewerbetreibenden auf dem Grundstück Wilhelmsmühlenweg 1.

Bei der hier zur Disposition stehenden Fläche handelt es sich um eine Fläche, die sich im privaten Eigentum befindet, aber bereits derzeit als öffentliche Verkehrsfläche genutzt wird.

Im Ergebnis der bisherigen Untersuchungen liegt für den südlichen Bahnhofsvorplatz nun eine Verkehrslösung vor, die durch die zuständige Senatsverwaltung detailliert wurde und Grundlage des Entwurfes zum Bebauungsplan war. Die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens ist demnach erforderlich zur planungsrechtlichen Sicherung der für die erforderliche Verkehrslösung notwendigen Flächen im Sinne einer gesicherten Erschließung des Siedlungsgebietes. Vorteil der Verkehrslösung gegenüber früheren Lösungen ist die Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit für den ÖPV und den Fußgängerverkehr. Durch die Verbesserung der Verkehrssituation, insbesondere die Umsteigemöglichkeiten und Anbindungen an den ÖPV, wird die hier entsprechend FNP Berlin und BEP beabsichtigte Entwicklung eines Wohngebietszentrums gestützt. Wohngebietszentren sind die kleinsten Zentren innerhalb der polyzentrischen Stadtstruktur Berlins, sie dienen vorrangig der Versorgung der Bevölkerung. Auf die Festsetzung der erforderlichen Flächen als öffentliche Straßenverkehrsfläche kann dementsprechend nicht verzichtet werden.

Im Übrigen kann hier entsprechend der fachgutachterlichen Stellungnahme des Tiefbauamtes nicht davon ausgegangen werden, dass es sich hier um Bauland handelt.

Eine Einschränkung der Bebaubarkeit des Grundstücks und damit eine wesentliche Beeinträchtigung des Eigentums sind durch die Festsetzung als öffentliches Straßenland nicht erkennbar.

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Grundstücks als ein wesentlicher privater Belang sollen auf dem Grundstück weitere überbaubare Flächen festgesetzt werden, in Anlehnung an die durch den Eigentümer vorgetragenen Bauvorhaben und unter Berücksichtigung der Entwicklung innerhalb der vorhandenen Strukturen des Siedlungsgebietes.

Für die bereits derzeit als Straßenverkehrsflächen genutzten Flächen konnte zu keinem Zeitpunkt eine Bebaubarkeit abgeleitet werden.

Bei der erforderlichen Inanspruchnahme der ehemaligen Kohlelagerflächen für Straßenverkehrsflächen wurde dem öffentlichen Belang – die Gewährleistung der Erschließung des Siedlungsgebietes unter Berücksichtigung der mit der Bereichsentwicklungsplanung prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und der Gewährleistung der erforderlichen Verkehrssicherheit – gegenüber dem privaten Belang der Gewerbetreibenden auf diesen Flächen – Weiterführung der bis 2006 befristeten Gewerbe – der Vorrang eingeräumt.

Auf Grund der Vermutung des Vorkommens geschützter Arten wurde ein Gutachten erarbeitet, dass in den Umweltbericht eingegangen ist.

Fazit:

Grundsätzlich führt das Ergebnis der Abwägung der im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung vorgebrachten Äußerungen nicht zu Änderungen des Planungszieles des Bebauungsplanes 10-20. Die Hinweise der Träger öffentlicher Belange werden in die Begründung aufgenommen.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange äußerten sich im Hinblick auf die zusätzlich notwendigen Untersuchungen des Artenschutzes.

Für den Bebauungsplan 10-20 wurde der Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden gemäß § 4 (1) BauGB in seiner Sitzung am 20.12.2005 mit BA-Beschluss Nr. 1549/II zugestimmt.

Die BVV wurde in ihrer Sitzung am 15.02.2006 über die Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit (Frühzeitige Bürgerbeteiligung) und der Behörden mit Drucksache: 2270/V in Kenntnis gesetzt.

#### *Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB*

Das Bezirksamt hat mit BA-Beschluss Nr. 1752/II die Durchführung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange auf der Grundlage der Begründung und des Entwurfes zum B-Plan 10-20 mit dem Planungsstand vom Mai 2006 beschlossen. Die Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, sind gemäß § 4 BauGB und § 4 Abs. 2 AGBauGB in einer Monatsfrist beteiligt worden. Insgesamt gingen im Rahmen der Behördenbeteiligung 16 schriftliche Äußerungen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange im Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf ein.

Die DB Services Immobilien GmbH hat Hinweise zu eigentumsrechtlichen Regelungen gegeben, hier die Umsetzung der wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Grundstückes.

Der Antrag auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist durch das Stadtplanungsamt bereits im Januar 2006 gestellt worden, da auf planfestgestellten Flächen sich der Bebauungsplan ausschließt.

Das Eisenbahn-Bundesamt teilte dem Bereich Stadtplanung mit, dass die Flächen zwar entbehrlich sind und sich in der Vermarktung befinden, aber zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht freistellungsfähig sind. Über das Flurstück verläuft ein betriebsnotwendiges

unterirdisches Kabel vom Umformer südlich des Flurstücks zu einem Stellwerk, das sich westlich des Flurstücks befindet.

Lt. Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes dürfen sich auf freizustellenden Grundstücken keine betriebsnotwendigen Anlagen oder Leitungen befinden.

Das Bebauungsplanverfahren wurde weitergeführt und die öffentliche Auslegung vorbereitet, da mit der BauGB–Novelle im April 2005 mit § 9 Abs.2 BauGB grundsätzlich die Möglichkeit besteht, Nutzungen, die für einen bestimmten Zeitraum zulässig oder bis zum Eintritt bestimmter Umstände zulässig oder unzulässig sind, in Bebauungsplänen festzusetzen. Somit kann der Bebauungsplan jetzt bereits vor Freistellung in Kraft treten und so sehr früh Planungssicherheit hergestellt werden, insbesondere unter Berücksichtigung der Vermarktungsinteressen der Bahn selbst. Somit wird der Antrag auf Freistellung zurückgezogen.

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung merkte an, dass der B-Plan-Entwurf das Ziel 1.0.1 LEP e.V, zur Erneuerung und Verdichtung Vorrang vor der Ausweisung neuer Siedlungsflächen haben und brachgefallene Bauflächen beplant und einer neuen Nutzung zugeführt werden sollen, zwar unterstützt, aber zu befürchten ist, dass durch die angestrebten Festsetzungen im B-Plan eine mögliche BGF von bis zu 10.000 m<sup>2</sup> erreicht werden können und so ein erheblicher Kaufkraftabzug für andere Zentren erfolgt. Die wohnungsnaher Versorgung der Bevölkerung und die geplante Zentrenstruktur dürfen nicht gefährdet werden.

Daraufhin wurde zur Stärkung des Wohngebietszentrums und unter Berücksichtigung der Zentrenstruktur des Bezirkes die Verkaufsraumfläche begrenzt.

Beabsichtigt wird im Geltungsbereich des Bebauungsplans die Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Sinne der Stärkung des Wohngebietszentrums Kaulsdorf mit seinem vorstädtischen Charakter.

Mit einer textlichen Festsetzung soll innerhalb des Geltungsbereiches die Verkaufsraumfläche auf 2.000 m<sup>2</sup> begrenzt werden. Es soll eine verbrauchernahe Versorgung gewährleistet werden, die jedoch nicht die geplante Zentrenstruktur gefährdet.

Die Ausweisung von P+R-Flächen wird begrüßt, jedoch sichert die Ausweisung keine öffentlichen oder Flächen besonderer Zweckbestimmung für P+R.

Die Entfernung der Stellplatzanlage zum S-Bahnhof einschließlich der Wegelängen durch den Fußgängertunnel ist nicht attraktiv.

Die P+R-Fläche ist näher an den Bahnhofszugang zu legen und eine Ausweisung als öffentliche Verkehrsfläche anzustreben.

#### *Fazit:*

Ausgehend von denen im Rahmen der Trägerbeteiligung vorgebrachten Belangen und Hinweise wurden keine Aufgabenbereiche eines Trägers öffentlicher Belange erstmalig oder stärker als bisher berührt und somit ist keine nochmalige Trägerbeteiligung durchzuführen.

Die Ergebnisse der Beteiligung der TÖB wurden durch das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin in seiner Sitzung am 17.10.2006 mit BA-Beschluss Nr. 1871/II beschlossen.

Die BVV wurde in ihrer Sitzung am 16.11.2006 über die Auswertung der Beteiligung der Behörden mit Drucksache Nr. 0024/VI in Kenntnis gesetzt.

### *Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB*

Das Bezirksamt hat in seiner Sitzung am 19.12.2006 mit BA-Beschluss Nr. 17/III die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung des Bebauungsplanes 10-20 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB auf der Grundlage der Begründung mit Planungsstand November 2006 und des Entwurfes zum Bebauungsplan 10-20 beschlossen.

Die BVV wurde in ihrer Sitzung am 10.01.2007 über die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung mit Drucksache Nr. 0075/VI in Kenntnis gesetzt.

In der Zeit vom 29. Januar bis einschließlich 01. März 2007 lag der Entwurf zum Bebauungsplan 10-20 mit der Begründung und der Umweltbericht mit seinen umweltbezogenen Informationen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im Rathaus Helene Weigel Platz 8 im Foyer 4: Etage des Stadtplanungsamtes öffentlich aus.

Die öffentliche Auslegung wurde ortsüblich im Amtsblatt von Berlin Nr. 3 vom 19.01.2007 bekannt gemacht. Weiterhin wurde in der Tagespresse in der Berliner Zeitung am 19.01.2007 die Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung veröffentlicht. Gemäß § 3 Abs.2 BauGB erging am 15.02.2007 eine Information an die Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind.

### *Auswertung der öffentlichen Auslegung*

Es liegen 28 schriftliche Stellungnahmen zum ausgelegten Plan vor.

Im Ergebnis der Prüfung dieser Stellungnahmen und Anregungen, die während der öffentlichen Auslegung vorgebracht wurden, werden folgende Änderungen und Ergänzungen vorgenommen:

- Der Geltungsbereich des B-Planes wird um 10 m in nördlicher Richtung erweitert, da der Eigentümer die DB Services Immobilien GmbH eine Vermarktung dieser Flächen im Zusammenhang mit den Flächen des Geltungsbereiches anstrebt. Der Geltungsbereich wird neu wie folgt beschrieben: Bebauungsplan 10-20 für die Grundstücke Wilhelmsmühlenweg 3, 9, für das Flurstück 538, für eine Teilfläche des Flurstückes 614 der Flur 174, Planitzstraße 1 / Wilhelmsmühlenweg 2, 4 sowie Teile des Mädewalder Weges zwischen Brodauer Straße und Planitzstraße im Bezirk Marzahn-Hellersdorf, Ortsteil Kaulsdorf
- Nördlich des Unterwerkes Kaulsdorf wird eine überbaubare Grundstücksfläche im Sinne der wirtschaftlichen Verwertbarkeit ausgewiesen. Diese begrenzte Ausweisung (Baufenster ca. 15 m x 40 m) in einem Abstand von 12 m zum Unterwerk Kaulsdorf dient zum einen der Sicherung der Biotopvernetzung entlang des Bahndammes, aber auch des Erhaltes der Blickbeziehungen zum unter Denkmalschutz stehenden Unterwerk Kaulsdorf.
- Unter Berücksichtigung der Belange des Eigentümers wird eine Erweiterung des Geltungsbereiches vorgenommen, dadurch erfolgt eine Verschiebung der Flächen zum Anpflanzen (7 m breit) in nördlicher Richtung. Somit kann die überbaubare Grundstücksfläche innerhalb der MK-Flächen erweitert werden.
- Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Grundstückes und der Erweiterung überbaubarer Grundstücksflächen werden eine GRZ von 0,6 und eine GFZ von 1,8 innerhalb der MK2-Flächen festgesetzt. Innerhalb der MK3-Flächen wird eine GRZ von 0,6, eine GFZ von 1,2 und damit eine 2geschossige Bebauung festgesetzt.
- Auf die Zielstellung des Bebauungsplanes der Ausweisung von Stellplatz und Garagenflächen innerhalb des Flurstückes 538 wurde verzichtet.

1. Diese Ausweisung sichert keine ursprünglich geplanten öffentlichen P+R-Flächen oder Flächen besonderer Zweckbestimmung, da durch die zuständige Fachabteilung, die auf Grund der wirtschaftlichen Bedingungen des Landes Berlin und unter Berücksichtigung der Lage dieser Flächen die Umsetzung und ein Grunderwerb nicht gewährleistet sieht.  
Die Entfernung der Stellplatzanlage zum S-Bahnhof einschließlich der Wegelängen durch den Fußgängertunnel ist zu groß. Die beim Wechsel des Verkehrsmittels zurückzulegenden Fußwege sollten entsprechend des Bahnhofskonzeptes Ostbahn S5 des Verkehrsverbundes Berlin- Brandenburg GmbH möglichst kurz sein. Entfernungen von mehr als 150m zwischen Parkstand und Haltestelle oder Bahnsteig lassen die Attraktivität merklich sinken.  
Der Bau einer Fußgängerbrücke über die S-Bahngleisanlage, die die Wegeverbindung merklich verringern würde, kann durch die zuständige Fachabteilung nicht in Aussicht gestellt werden. Ein Verlegen der P+R-Flächen an den Fußgängertunnel wird aus städtebaulichen Gründen im Sinne der räumlichen Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes ausgeschlossen werden. Durch die beabsichtigte Festsetzung einer möglichen VI-geschossigen Bebauung innerhalb der MK 1 Flächen soll an diesem Standort eine städtebauliche Raumkante (Dominante) geschaffen werden.
2. Die Deutsche Bahn AG in Berlin als Eigentümer der Flächen ist an eine derartige Bewirtschaftung nicht interessiert und sieht diese Ausweisung als eine ungerechtfertigte Einschränkung der privaten Belange.

**Fazit:**

Die Grundzüge der Planung wurden durch die erforderlichen Änderungen nicht berührt, weil das städtebauliche Leitbild, - die Sicherung öffentlicher Straßenverkehrsflächen und die Entwicklung eines Kerngebietes im Bereich des Bahnhofes Kaulsdorf- erhalten bleibt.

Ein Deckblatt ist zu erstellen.

Durch die Geltungsbereichsänderung ist eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB erforderlich.

Das Bezirksamt hat in seiner Sitzung am 22.05.2007 mit BA-Beschluss Nr. 181/III der Auswertung der öffentlichen Auslegung zugestimmt.

Die BVV wurde in ihrer Sitzung am 20.06.2007 über die Auswertung der öffentlichen Auslegung mit Drucksache: 0387/VI in Kenntnis gesetzt.

*Erneute öffentliche Auslegung*

In der Zeit vom 18. Juni 2007 bis einschließlich 2. Juli 2007 lag der Entwurf des Bebauungsplanes 10-20 vom 19. Dezember 2006 mit Deckblatt vom 22. Mai 2007 und der Begründung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB im Rathaus Helene Weigel Platz 8 im Foyer, 4. Etage des Bereiches Stadtplanung erneut öffentlich aus.

Die erneute öffentliche Auslegung wurde ortsüblich im Amtsblatt von Berlin Nr. 24 vom 08.06.2007, S. 1515 und in der Tagespresse der Berliner Zeitung vom 8. Juni 2007 bekannt gemacht.

Da der Entwurf des Bebauungsplanes nach dem Verfahren entspr. § 3 Abs. 2 BauGB geändert und ergänzt wurde, waren die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange erneut einzuholen. Mit Schreiben vom 28.06.2007 wurde der Entwurf des Bebauungsplanes mit der entsprechenden Begründung den Trägern öffentlicher

Belange gemäß § 4a Abs. 3 Satz 1 BauGB zur Verfügung gestellt und um ihre fachbezogene Stellungnahme gebeten.

Auf die Frist gemäß § 4a Abs. 3 Satz 3 BauGB wurde hingewiesen und des Weiteren daraufhin, dass nur zu den geänderten und ergänzten Teilen nach § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB Stellungnahmen abgegeben werden können.

Die Änderungen wurden für die erneute öffentliche Auslegung auf dem Deckblatt vom 22. Mai 2007 dargestellt.

#### *Auswertung der erneuten öffentlichen Auslegung*

Zwei Stellungnahmen von der Öffentlichkeit wurden in das Verfahren eingebracht.

Die Träger öffentlicher Belange haben zu den geänderten und ergänzten Teilen nach § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB insgesamt 16 Stellungnahmen abgegeben.

Die Hinweise bezogen sich auf die Versiegelung der Flächen des ehemaligen Kohlelagerplatzes und den daraus resultierenden Kompensationsbedarf.

Kompensationsbedarf besteht nicht, weil in Auswertung der fachgutachterlichen Stellungnahme nicht davon auszugehen ist, dass auf den Flächen ein Eingriff in die Ruderalvegetation und das daraus resultierende Potential an Artenvielfalt nicht vorhanden ist.

Der Eigentümer der Planitzstraße 1 sowie deren beauftragter Rechtsanwalt äußerten sich in ihrer Stellungnahme nicht nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen des Bebauungsplanes.

Eine Vielzahl der Anregungen wurden bereits mit BA-Beschluss 181/III vom 22.05.2007 in der Auswertung der öffentlichen Auslegung ausführlich dargestellt.

Auf Grund der Dringlichkeit dieser Belange, insbesondere unter Berücksichtigung von Artikel 14 des Grundgesetzes, sollen sie dennoch erneut ins Verfahren eingestellt werden.

Zum Grundstück Planitzstraße 1 wird vom Eigentümer dargelegt, dass es sich, entgegen der Annahme in der Begründung zum Bebauungsplan, nicht um gewidmetes Straßenland handelt.

In Übereinstimmung mit dem Tiefbauamt und unter Berücksichtigung der vorhandenen Untersuchungen wird von einer öffentlichen Widmung i.S. § 3 (7) BerlStrG ausgegangen. Maßgeblich ist hier die öffentliche Begehbarkeit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Einigungsvertrages von 1990. Hier wird auf den BA-Beschluss 181/III vom 22.05.2007 zur Auswertung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanverfahrens 10-20 verwiesen.

Die öffentliche Begehbarkeit kann anhand alter Bestandsunterlagen aus den 30er Jahren belegt werden, es wird vermutet, dass sie bereits seit Errichtung des Gebäudes Ende der 20er Jahre bestand.

Diese Auffassung bestätigte ebenfalls das Verwaltungsgericht Berlin "Deutlicher Indiz dafür ist, neben den seit dem Bau des Hauses bestehenden faktischen Nutzungsverhältnissen, der Auszug aus dem Liegenschaftsbuch von 1980, der eine Teilfläche von 140 m<sup>2</sup> als Verkehrsfläche ausweist..."

Die Differenzierung der Widmung nach Verkehrsarten innerhalb einer gesamten Verkehrsanlage wie im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung angeregt wurde (hier: des gesamten Knotenpunktes) ist i.d.R. unüblich und städtebaulich auf Grund des Gesamteindrucks des Vorplatzes nicht zu begründen.

Basierend auf dem endgültigen Plan zur baulichen Ausführung des Kreisverkehrs wurde der Vorschlag vom Eigentümer der Planitzstraße 1 geäußert, den ovalen

Kreisverkehr von 76 m auf 68,5 m zu verkürzen. Dadurch ergebe sich die Möglichkeit, den Vorplatz Planitzstraße 1 um 5 m zu vergrößern. Bei Einhaltung erforderlichen Schleppkurven (für 15 m lange Busse) kann ein Großteil des Vorplatzes vom Straßenverkehr freigehalten werden. Die Vermutung im Rahmen der erneuten öffentlichen Auslegung, dass nur Fahrzeuge kürzer als 15m den Kreisverkehr benutzen ist falsch. Grundsätzlich müssen entsprechend dem Stand der Technik auch 18 m lange Gelenkbusse die Kaulsdorfer Brücke passieren können. Es wurde durch die zuständige Fachabteilung lediglich ausgesagt, dass nach dem gegenwärtigen Linienkonzept der BVG hier zunächst nur ein Einsatz von 12 m langen Bussen vorgesehen ist.

Auf Grund der vorgetragenen Anregung zur Verkürzung des Kreisverkehrs erfolgte durch die zuständigen Fachabteilungen des Bezirkes, der Senatsverwaltung nochmals eine Prüfung der vorliegenden Konzepte unter Berücksichtigung der technischen Überarbeitung durch das beauftragte Gutachterbüros (Funktionalität der Schleppkurven).

Den Vorteilen einer Abrückung vom Haus Wilhelmsmühlenweg 2 und der geringfügigen Verlegung der Fußgängerquerung über den Wilhelmsmühlenweg stehen wesentliche Nachteile in der Begreifbarkeit und Unterscheidung der verschiedenen klassifizierten Straßen sowie fahrdynamische Nachteile gegenüber. Im Einzelnen sind das:

- Die Fläche für die Anbindung des Mädewalder Weges als eindeutig der Planitzstraße untergeordnetem Bereich (Tempo 30-Zone) wird viel zu breit. Die aus dem Mädewalder Weg in den Kreisverkehr einfahrenden Fahrzeuge können sich zu zweit nebeneinander aufstellen, die eindeutig einstreifige Zuführung wird untergraben, der geschwindigkeitsreduzierende Effekt der Aufpflasterung nicht erreicht.
- Die getrennte Anbindung der Planitzstraße und des Mädewalder Weges an die Kreisverkehrsfahrbahn ist nicht mehr vorhanden. Die Verschmelzung beider zuführenden Straßen erschwert die Begreifbarkeit der Verkehrslösung und führt zu uneindeutigen Vorfahrtsverhältnissen.
- Das Abbiegen von Fahrzeugen aus dem Mädewalder Weg in die Planitzstraße ist durch den ungünstigen Winkel beider Straßen zueinander für keine Fahrzeugart mehr konfliktfrei möglich.

Insofern ist die bisher verfolgte Verkehrslösung des Tiefbauamtes vor allem im Interesse der Verkehrssicherheit und Funktionalität weiterzuverfolgen. Eine Reduzierung der Gehwegfläche vor dem Gebäude Wilhelmsmühlenweg 2 kann gegebenenfalls durch eine Reduzierung der öffentlichen Gehwegflächen auf eine Breite von 3 m erreicht werden

Im Rahmen der nochmaligen Prüfung der o.g. beiden Verkehrslösungen, muss aus Sicht der Verkehrslenkungsbehörde die Verkehrsbeziehung Mädewalder Weg - Planitzstr. aufrechterhalten bleiben. Bei dem vorgelegten Entwurf reichten die Schleppkurven nicht einmal für einen Pkw, so dass ein Rechtsabbiegen nicht möglich ist. Eine entsprechende Beschilderung ist jedoch nicht möglich. Darüber hinaus stellt sich der Einmündungsbereich als großflächig und ungeordnet dar.

Die Stellungnahme der zuständigen Fachabteilung stellt die Erforderlichkeit der Erschließungsflächen nachvollziehbar dar und ist damit weiterhin Grundlage der städtebaulichen Planung.

**Fazit:**

Im Ergebnis der erneuten öffentlichen Auslegung ergeben sich keine Änderungen oder Ergänzungen, die eine erneute öffentliche Auslegung oder eine Betroffenenbeteiligung entsprechend § 4a (3) BauGB erfordern.

*Anzeigeverfahren gem. § 6 Abs. 4 AGBauGB und die Ergebnisse*

Durch die zuständige Senatsverwaltung wurde mit Schreiben vom 30. April 2008 mitgeteilt, dass der Bebauungsplan beanstandungsfrei ist und durch das Bezirksamt festgesetzt werden kann.

Unter Bezugnahme auf die aktuelle Rechtsprechung des OVG Berlin – hier, dass die Beschlussfassung durch die Bezirksverordnetenversammlung die Letztentscheidung darstellt, wurde von der zuständigen Senatsverwaltung empfohlen, den Bebauungsplan nach Einarbeitung der gegebenen Hinweise zur Verbesserung der Rechtssicherheit und Nachvollziehbarkeit der Abwägung der Bezirksverordnetenversammlung nochmals zur vorzulegen.

Es wird empfohlen, das verspätet eingegangene Schreiben des Landesdenkmalamtes in die Abwägung einzubeziehen insbesondere deshalb, da seitens der unteren Denkmalschutzbehörde Stellungnahmen mit gegensätzlichen Aussagen zur Betroffenheit des unter Denkmalschutz stehenden Gebäudes Planitzstraße 1 vorliegen.

Entsprechend dem Hinweis des Landesdenkmalamtes wurde:

- nochmals im Punkt I1.2.1. auch auf den Denkmalschutz des Unterwerkes neben dem Gebäude Planitzstraße 1 hingewiesen,
- Unter Punkt II 2.a.7. die genaue Bezeichnung der Denkmäler ergänzt,
- unter Punkt I.1. Fachgesetze wurde das DSchG Bln eingefügt

Nicht erforderlich war die Aufnahme der laufenden Nr. des Baudenkmal in die textliche Festsetzung. Hier handelt es sich um die nachrichtliche Übernahme, dass es sich hier um ein Denkmal handelt. Die Systematik der Denkmalliste ist dabei unerheblich.

Der Bebauungsplan sieht für das Baudenkmal auf dem Grundstück Planitzstraße 1 eine Baufensterausweisung vor auf Grund der für den gesamten südlichen Bahnhofsvorplatz prägenden städtebaulichen Funktion des Gebäudes. Gleichzeitig wird die Festsetzung damit dem Erhalt des für eine bestimmte geschichtliche Entwicklung und städtebauliche Gegebenheit gesteigerten Zeugniswertes dieses Ensembles ausreichend gerecht. Auf die Festsetzung einer Baulinie kann auf Grund dieser restriktiven Festsetzung verzichtet werden.

Im Übrigen geht das Landesdenkmalamt davon aus, dass die Festsetzungen des Bebauungsplanes denkmalverträglich und denkmalschützend sind. Das Landesdenkmalamt stellt fest, dass die Festsetzungen des Bebauungsplanes mit seinem Wirkungsbereich auf erhaltenswerte städtebauliche Zusammenhänge Rücksicht nimmt und die denkmalgerechte Erhaltung und Entwicklung stützt.

**FAZIT**

Die nachträglich ins Verfahren eingestellte Stellungnahme führt nicht zu einer Änderung des Bebauungsplanes.

Die redaktionellen Hinweise der Senatsverwaltung wurden in die Begründung und den Plan eingearbeitet.

Entsprechend der Empfehlung der Senatsverwaltung wird der Bebauungsplan der Bezirksverordnetenversammlung nochmals zur Beschlussfassung vorgelegt.

#### Verordnung zur Festsetzung

In seiner Sitzung am 14.05.2008 stimmte das Bezirksamt mit BA-Beschluss Nr. 0523/III im Umlaufverfahren dem Bebauungsplan 10-20 vom 19. Dezember 2006 mit Deckblatt vom 22. Mai 2007 mit Begründung (Stand Mai 2008) und dem Entwurf der Rechtsverordnung zu seiner Festsetzung zu.

Das Bezirksamt beschloss die Beschlusspunkte 2 und 4 des Bezirksamtsbeschlusses 0404/III aufzuheben.

Am 22.05.2008 hat die BVV mit Drucksache Nr. 0933/VI beschlossen, der Rechtsverordnung über die Festsetzung des Bebauungsplanes 10-20 im Bezirk Marzahn-Hellersdorf, Ortsteil Kaulsdorf, mit Begründung zuzustimmen.

#### Veröffentlichung

Vom Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf ist mit Beschluss-Nr. 0535/III vom 27.05.2008 der nach § 6 Abs. 5 AGBauGB erforderliche, für die Wirksamkeit des Bebauungsplanes, konstitutive Beschluss über die Festsetzung des B-Planes 10-20 gefasst worden.

Die Verordnung über die Festsetzung des Bebauungsplanes 10-20 im Bezirk Marzahn-Hellersdorf, Ortsteil Kaulsdorf vom 28. Mai 2008 ist im Gesetz- und Verordnungsblatt von Berlin, 64. Jahrgang, Nr. 12, Seite 135 am 31. Mai 2008 veröffentlicht worden.

### **Teil IV - Zusammenfassende Erklärung gemäß § 10 Abs. 4 BauGB zum Bebauungsplan 10-20**

#### **1. Berücksichtigung der Umweltbelange**

Mit dem Bebauungsplan werden die Voraussetzungen für die Bebauung eines brachliegenden Grundstückes unter Berücksichtigung der in der maßgeblichen Umgebung vorhandenen baulichen Strukturen ermöglicht. Gleichzeitig werden öffentliche Verkehrsflächen gesichert.

Auf den Grundstücken Wilhelmsmühlenweg 3 und 9 befanden sich bis Anfang der 90er Jahre ein Kohlelagerplatz und ein Verladebahnhof. Seit Aufgabe dieser Nutzung liegen diese Flächen im Wesentlichen brach. Es ist festzustellen, dass dieses Grundstück einen ökologisch gestörten Eindruck hinterlässt. Das Grundstück ist weitgehend versiegelt, so dass Bodenfunktionen so gut wie nicht existent sind. Auf den Grundstücken befindet sich kein nennenswerter Baumbestand.

Erhebliche Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Mensch einerseits und Tieren, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima andererseits sowie Kultur- und Sachgütern sind in dem bereits weitgehend bebauten Innenbereich nicht zu erwarten.

Für die geäußerte Vermutung, dass nach langjährigem Brachfallen der teilversiegelten Fläche des ehemaligen Kohlelagerplatzes ein Vorkommen von Arten, hier die

Zauneidechse und blauflügelige Ödlandschrecke, die nach § 10 Abs. 2 Nr. 10 und 11 BNatSchG besonders bzw. streng geschützt sind, konnte durch die Erarbeitung eines Gutachtens kein Nachweis erbracht werden.

Entlang der nördlichen Geltungsbereichsgrenze verläuft eine historische, vegetationsgeprägte Bahntrasse. Durch entsprechende Festsetzungen sind Flächen von Bebauung freizuhalten und sie werden durch Pflanzbindungen entlang der Trasse aufgewertet, dadurch wird eine Verbesserung der Bodenfunktion und die Stärkung der Bahntrasse im Biotopverbund angestrebt.

In Übereinstimmung mit den Zielstellungen des LAPRO geht der Bebauungsplan zur Sicherung der Naturhaushaltfunktionen prinzipiell für die privaten Grundstücke von einer dezentralen Regenwasserversickerung auf den Grundstücken selbst aus. Bei vollständiger Versiegelung war bisher die Versickerung nur eingeschränkt möglich. Der Eingriff hinsichtlich der Grundwassersituation und eine geringfügige Reduzierung der Oberflächenwasserversickerung aufgrund der möglichen Versiegelung sind als unerhebliche Umweltauswirkungen zu beurteilen.

Durch die beabsichtigte Entwicklung der baulichen Nutzungen innerhalb der an den Geltungsbereich angrenzenden, vorhandenen Strukturen werden negative Auswirkungen auf die Frischluftzufuhr für die Innenstadtbereiche vermieden. Die beabsichtigte straßenbegleitende Bebauung entlang des Wilhelmsmühlenweges wird keine Barrierewirkung entwickeln und sie wird zu einer Minderung der Beeinträchtigungen der südlich angrenzenden Wohngebiete durch den zu erwartenden Verkehrslärm führen.

Eine erhebliche Lärmbelastung im Geltungsbereich und den angrenzenden Wohngebieten liegt bereits vor.

Durch den Ausbau der Überführung der Bahntrassen wird der Durchgangsverkehr, insbesondere durch den zurzeit fehlenden durchfahrenden LKW-Verkehr, auf Grund des technischen Zustandes der Brücke, zunehmen. Damit wird sich auch die Lärmbelastung erhöhen. Da sich das Verkehrsaufkommen jedoch nicht verdoppeln wird, sind keine lärmrelevanten Auswirkungen gegenüber der derzeitigen Situation zu erwarten.

Außerhalb des Bebauungsplanverfahrens wäre deshalb zu prüfen, ob Einschränkungen des LKW-Verkehrs, wie zum Beispiel Tonnagebeschränkung oder Geschwindigkeitsbeschränken – insbesondere in den Nachtstunden – durch die Verkehrsbehörde für die neue Straßenbrücke zu veranlassen sind.

Auswirkungen auf den Bebauungsplan sind hieraus nicht zu erwarten.

## **2. Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung**

### ***Behördenbeteiligung***

Im Rahmen der Behördenbeteiligung gingen 16 schriftliche Äußerungen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange im Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf ein.

Die für die Verkehrslösung notwendigen Flächen zur Umsetzung einer verkehrssicheren Erschließung waren bahnhofsgestaltete Flächen, die zwar entbehrlich sind und sich in der Vermarktung befinden, aber zum damaligen Zeitpunkt noch nicht freistellungsfähig waren.

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung unterstützt den B-Plan-Entwurf und hier das Ziel 1.0.1 LEP e.V, dem zufolge Erneuerung und Verdichtung Vorrang vor der Ausweisung neuer Siedlungsflächen hat.

Mit dem B-Plan war zu sichern, dass entsprechend einem Wohngebietszentrum –3.000 m<sup>2</sup> VKRF nicht überschritten und das städtische Zentrum durch Kaufkraftabzug nicht beeinträchtigt wird. Mit einer textlichen Festsetzung wurde innerhalb des Geltungsbereiches die Verkaufsfläche auf 2.000 m<sup>2</sup> begrenzt. Es soll eine verbrauchernahe Versorgung gewährleistet werden, die jedoch nicht die geplante Zentrenstruktur gefährdet.

Hinsichtlich der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege stehen dem Plan oder spätere Vorhabensverwirklichungen keine Hinderungsgründe aufgrund der artenschutzrechtlichen Verbote des § 42 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG entgegen.

Die ursprünglich beabsichtigte Festsetzung von P+R-Flächen wurde durch die zuständige Senatsverwaltung begrüßt, jedoch wurde auf Grund der wirtschaftlichen Verwertbarkeit und der finanziellen Situation des Landes Berlin auf eine Festsetzung verzichtet.

Durch die Planung des Anschlusses der zuführenden Straßen südlich der Kaulsdorfer Brücke in Form eines ovalen Platzes wird die Verkehrsführung sicherer und für alle Verkehrsteilnehmer übersichtlicher gestaltet.

### ***Abwägung zur Öffentlichen Auslegung***

Aus der Beteiligung der Öffentlichkeit liegen 28 schriftliche Stellungnahmen zum ausgelegten Plan vor.

Zum Grundstück Planitzstraße 1 wird vom Eigentümer dargelegt, dass der Vorplatz des Grundstückes kein gewidmetes Straßenland ist.

Es wird hier jedoch von einer öffentlichen Widmung i.S. § 3 (7) BerlStrG ausgegangen. Darüber hinaus ist hier die planungsrechtliche Sicherung der erforderlichen Verkehrsflächen im Sinne einer verbesserten Verkehrsführung und der notwendigen Verkehrssicherheit erforderlich. Eine geringe Restfläche wird entsprechend der derzeitigen städtebaulichen Situation als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und bleibt damit Bestandteil des vorhandenen öffentlichen Fußweges, da ihr die Privatnützigkeit fehlt.

Der Eigentümer die DB Services Immobilien GmbH stellte dar, dass eine Vermarktung von Flächen erfolgen soll, die sich nicht im Geltungsbereich befinden. Daraus ergab sich für einen möglichen Investor ein Hindernis in der effektiven wirtschaftlichen Umsetzung eines Gesamtkonzeptes. Im Ergebnis der Prüfung soll im Sinne einer wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Grundstückes die Fläche in den Geltungsbereich einbezogen werden.

Innerhalb der Flächen des Kerngebietes wird angeregt eine GRZ-Ausweisung von 0,6 vorzunehmen. Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verwertbarkeit des Grundstückes und der Erweiterung überbaubarer Grundstücksflächen wird der Anregung gefolgt und eine GRZ von 0,6 und eine GFZ von 1,8 innerhalb der MK2-Flächen festgesetzt.

Entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes besteht das Ziel der Planung in der Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Sinne der Stärkung des Wohngebietszentrums Kaulsdorf mit seinem vorstädtischen, städtebaulichen Charakter.

Des Weiteren wurde für die hinter dem Umformer gelegene Grundstücksfläche aus wirtschaftlich nachvollziehbaren Gründen eine bebaubare Grundstücksfläche ausgewiesen.

Die Grundzüge der Planung wurden durch die erforderlichen Änderungen nicht berührt, weil das städtebauliche Leitbild, die Sicherung öffentlicher Straßenverkehrsflächen und die Entwicklung eines Kerngebietes im Bereich des Bahnhofes Kaulsdorf, erhalten bleiben. Jedoch auf Grund der Geltungsbereichsänderung wurde eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB erforderlich.

### ***Abwägung erneute Beteiligung der Öffentlichkeit***

Zwei Stellungnahmen der Öffentlichkeit wurden in das Verfahren eingebracht.

Die Träger öffentlicher Belange haben zu den geänderten und ergänzten Teilen Stellungnahmen abgegeben.

Die Hinweise bezogen sich auf die Feststellung der fast vollständigen Versiegelung der Flächen des ehemaligen Kohlelagerplatzes und den daraus resultierenden Kompensationsbedarf. Kompensationsbedarf besteht nicht, weil in Auswertung der fachgutachterlichen Stellungnahme nicht davon auszugehen ist, dass auf den Flächen ein Eingriff in die Ruderalvegetation und das daraus resultierende Potential an Artenvielfalt nicht vorhanden ist.

Durch die hier vorliegende Planung wird kein Eingriff im Sinne des § 21 BNatSchG vorbereitet. Damit werden keine Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im B-Plan vorgesehen.

Auf Grund der vorgetragenen Anregung zur Verkürzung des Kreisverkehrs erfolgte nochmals eine Prüfung der vorliegenden Konzepte unter Berücksichtigung der technischen Überarbeitung durch das beauftragte Gutachterbüro (Funktionalität der Schleppkurven).

Den Vorteilen einer Abrückung vom Haus Wilhelmsmühlenweg 2 und der geringfügigen Verlegung der Fußgängerquerung über den Wilhelmsmühlenweg stehen wesentliche Nachteile in der Begreifbarkeit und Unterscheidung der verschiedenen klassifizierten Straßen sowie fahrdynamische Nachteile gegenüber.

Die ursprüngliche Verkehrslösung wurde vor allem im Interesse der Verkehrssicherheit und Funktionalität weiterverfolgt.

Die Lärmproblematik wurde auch in diesem Zusammenhang geprüft. Unter Berücksichtigung der Inanspruchnahme aktueller Messungen und deren Auswertung führte das Ergebnis jedoch nicht zu einer Änderung der Planung.

### **3. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten**

Alternativen zur Planung bestehen nicht. Diese Alternativen beziehen sich nicht auf die inhaltliche Gestaltung der Verkehrslösung oder der überbaubaren Grundstücksflächen, sondern sie beziehen sich auf die Ausweisung der Flächen innerhalb des Geltungsbereiches als Bauland. Bereits der Flächennutzungsplan weist diese Flächen als Bauflächen aus.

Neben den vorhandenen Querungen der Bahntrasse stehen, mit Ausnahme der Landsberger Straße, die langfristig ebenfalls benötigt wird, keine weiteren Möglichkeiten zur Verfügung.

Die während der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung eingegangenen Variantendarstellungen zur Kreisverkehrslösung ergaben nach eingehender Prüfung, dass zum einen die Inanspruchnahme weiterer privater Flächen erforderlich wäre und zum anderen die Verkehrssicherheit durch die Verkehrsführung nicht gegeben ist. Auf die Umsetzung einer verkehrlich sinnvollen Lösung und die damit gesicherte Erschließung des Gebietes unter Berücksichtigung der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung kann nicht verzichtet werden.

## **V. Rechtsgrundlagen**

Baugesetzbuch in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 21. Dezember 2006 (BGBl. I S. 3316)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung-BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatSchG) in der Fassung vom 25. März 2002 (BGBl. I, S. 1193)

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. November 2005 (GVBl. S. 692)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz- NatSchGBln) in der Fassung vom 09. November 2006 (GVBl. S. 1073)