

Beteiligung der Öffentlichkeit an der Bauleitplanung



Bezirk Mitte, Ortsteile Moabit und Mitte

Öffentliche Auslegung, § 3 Abs. 2 BauGB

Bebauungsplan 1-62b (Geltungsbereich vgl. Kartenausschnitt)

Ziel/Zweck: Allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, Kerngebiet, Sonstiges Sondergebiet „Kunst und Kultur“, Gemeinbedarfsfläche „Justiz“, öffentliche Grünflächen, Wasser- und Verkehrsflächen

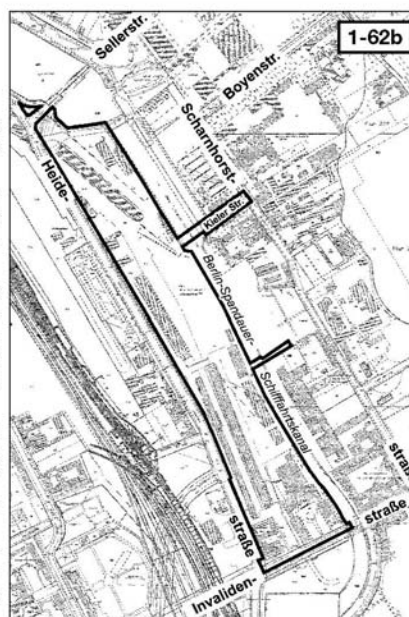
Sie haben die Möglichkeit, sich an der Planung zu beteiligen. Während der Auslegungsfrist können Stellungnahmen abgegeben werden. Diese sind in die abschließende Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander einzubeziehen.

Umweltbezogene Informationen liegen in Form des Umweltberichtes sowie umweltbezogenen Stellungnahmen zu Boden- und Grundwasserbelastungen, Erschütterungsimmissionen, Artenschutz-, Naturschutz-, Verkehrs-, Lärm-, Luftgüte-, Wasser- und Denkmalbelangen und Gutachten zu den Biotoptypen, zum Baumschutz, Artenschutz, Altlasten, Verkehr, Schallschutz, Lufthygiene, Gewässerökologie, Verschattung sowie Tagesbelichtung vor.

Nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen können unberücksichtigt bleiben. Ein Antrag nach § 47 der Verwaltungsgerichtsordnung ist unzulässig, soweit mit ihm Einwendungen geltend gemacht werden, die vom Antragsteller im Rahmen der Auslegung nicht oder nur verspätet geltend gemacht wurden, aber hätten geltend gemacht werden können.

Ort: Bezirksamt Mitte von Berlin, Abt. Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Ordnung, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung, Müllerstraße 146, 13353 Berlin, 1. Etage, Zi. 167, Tel.: 9018-45732

Zeit: Vom **11.06. bis einschließlich 11.07.2012** während der Dienststunden Montag bis Mittwoch von 8.00 Uhr bis 16.00 Uhr, Donnerstag von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr und Freitag von 8.00 Uhr bis 14.00 Uhr sowie nach telefonischer Vereinbarung auch außerhalb dieser Sprechzeiten. **Die Planunterlagen sind auch einzusehen unter:** www.berlin.de/ba-mitte/org/stadtplanung/bauleitplanung.html



Bebauungsplanverfahren 1-62b (östlich Heidestraße)

Öffentlichkeitsbeteiligung vom 11.06.12 bis 11.07.12:

STELLUNGNAHME - ANREGUNGEN - BEDENKEN

1. Zur Teilung in Straßen- und Gebietsbebauungspläne

Die Aufteilung in einen Straßen-Bebauungsplan Heidestraße (1-63) und mehrere B-Pläne für die angrenzenden Gebiete (1-62a, 1-62b...) führt zu einer nicht ausreichenden Information der Öffentlichkeit, denn damit werden Ursache und Wirkung getrennt.

Die mittige Verkehrsführung der Heidestraße, die Gegenstand des B-Planverfahrens 1-63 ist, wird im vorliegenden B-Plan nicht hinterfragt, obwohl sie eine flächenhafte Verlärmung des Gebietes mit erheblichen Nutzungskonflikten verursacht.

Im Umweltbericht (Begründung S. 53) wird die Alternative – Bündelung der Lärmtrassen durch eine bahnahe Trassenführung der Heidestraße – nicht einmal erwähnt.

2. Fehler bei der öffentlichen Auslegung

Gem. § 3 (2) BauGB sind, zusätzlich zum B-Plan-Entwurf, die „nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen“ öffentlich auszulegen. In der öffentlichen Auslegung fehlt die „Verkehrliche und immissionstechnische Untersuchung 1-63, VCDB VerkehrsConsult Dresden Berlin GmbH, April 2011, Auftraggeber Senatsverwaltung für Stadtentwicklung“. Erst mit diesem Gutachten wird erkennbar, in welchem Ausmaß eine flächenhafte Verlärmung nahezu des gesamten Entwicklungsgebietes Heidestraße durch den Schienenlärm im Westen und den Straßenlärm der mittig geplanten Heidestraße prognostiziert wird.

3. Nichtbewältigung der Immissionsproblematik

Die Überschreitung der zulässigen Immissionswerte in großen Teilen des Plangebietes ist ein erheblicher Planungsmangel.

Das betrifft insbesondere

- Überschreitung der städtebaulichen Orientierungswerte nach DIN 18005 für die Mischgebiete am Tag (60 dB(A) zulässig / bis zu 73 dB(A) prognostiziert) und in der Nacht (50 dB(A) zulässig / bis zu 66 dB(A) prognostiziert) (S. 27 der Begründung),
- Überschreitung der bei Straßenveränderungen geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV von tags 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) (siehe B-Plan 1-63),
- Unverträglichkeit mit den Intentionen der Europäischen Lärmschutzrichtlinie (Richtlinie 2002/24/EG vom 25.6.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm) und dem gemäß § 47d BImSchG aufgestellten Berliner Lärmaktionsplan 2008 (Hinweis der (damaligen) Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz im Rahmen der Behördenbeteiligung, Begründung S. 106)
- voraussichtliche Verschlechterungen bei den Luftschadstoffen (Stellungnahme der (damaligen) Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz im Rahmen der Behördenbeteiligung, Begründung S. 106)
- prognostizierte Lärmwerte liegen im gesundheitsgefährdenden Bereich (S.87 der Begründung: „..., spätestens bei einem Lärmpegel von 70 dB(A) sind konkrete Gesundheitsgefährdungen, z.B. ein ansteigendes Herzinfarktrisiko, zu befürchten.“) Bereits vorliegende Rechtsprechungen gehen von einer Gesundheitsgefährdung bereits ab 65 dB(A) aus.

4. Negative Folgen für die Wohnnutzung

Mit erhöhten Lärmschutzmaßnahmen für Außenbauteile, vorgeschriebenen Wohnungsgrundrissen und vorgeschriebenen Verglasungen der Außenwohnbereiche wird versucht, verträgliche Lärmpegel in den Innen- und Außenwohnbereichen sicherzustellen. Das mindert jedoch die Wohnqualität und steht im Widerspruch zum angestrebten hochwertigen Wohnen.

Hinzu kommt, dass eine Lärmabschirmung für die von der Heidestraße abgerückten Gebäude nicht gesichert ist, denn es besteht kein Baugebot für die beidseitige Straßenrandbebauung, die vermutlich schwierig zu vermarkten ist.

5. Entwertung öffentlicher Räume

Wesentlich höheres Störpotenzial jedoch hat die flächenhafte Verlärmung nahezu aller öffentlichen Räume.

Das betrifft

- den Straßenraum der Heidestraße, in dem eine Kommunikation aufgrund des Umgebungslärmes kaum möglich sein wird,
- die geplante öffentliche Grünfläche mit einer flächendeckenden Überschreitung des Orientierungswertes von 55 dB(A) bis zu 65 dB(A) (S.-41 der Begründung),
- den geplanten Stadtplatz um das Wasserbecken ebenfalls mit einer flächendeckenden Überschreitung des Orientierungswertes von 55 dB(A) (S.-41 der Begründung).

Die Zielsetzung des Masterplans – „Die Heidestraße wird zu einem Boulevard mit gesamtstädtischer Ausstrahlungskraft und Relevanz ausgebaut“ (Begründung, S.18) - , wird gründlich verfehlt. Vielmehr entsteht eine Verkehrsschneise mit über 40 000 KFZ pro Tag, an der der Aufenthalt aufgrund der Lärmbelastung **gesundheitsgefährdend** ist.

6. Prüfung der bahnnahen Trassenführung als Alternative erforderlich

Die Alternative liegt in der Bündelung der Lärmtrassen Schiene und Straße durch eine bahnahe Trassenführung der Hauptverkehrsstraße. Durch eine geschlossene Bebauung entlang dieser Trasse wäre das gesamte Gebiet vom Lärm abgeschirmt.

Hinzu kommt, dass das Quartier nicht durch eine Verkehrsschneise zerschnitten würde. Die Heidestraße könnte tatsächlich zu einer Quartiersstraße mit Boulevardcharakter umgestaltet werden.

Im B-Plan-Entwurf 1-63 wurde diese Alternative mit Verweis auf die vorhandene Beschlusslage nicht geprüft.

Angesichts der vorliegenden Ergebnisse der Verkehrs- und Immissionsprognose für die mittige Trassenführung der Heidestraße ist das jedoch unbedingt erforderlich.

Die Entscheidung für die Trassenführung entlang der heutigen Heidestraße erfolgte auf Grundlage des Masterplans Heidestraße und die vorbereitende Bauleitplanung (FNP). Das ist jedoch für die Abwägungsbegründung im aktuellen B-Plan-Verfahren nicht ausreichend, da zum Zeitpunkt dieser Beschlüsse das Lärmgutachten noch nicht vorlag.

Die bisherige planerische Ignoranz gegenüber der Lärmproblematik im Gebiet Heidestraße erinnert an die Standortentscheidung zum Flughafen Schönefeld, der aufgrund der Verlärmung großer Siedlungsgebiete im Vergleich zu anderen Standorten als am schlechtesten eingestuft worden war, aber aus politischen Gründen trotzdem ausgewählt wurde. Dieser „Geburtsfehler“ führt heute zu erheblichem öffentlichen Widerstand, langwierigen gerichtlichen Auseinandersetzungen, teuren passiven Lärmschutzmaßnahmen...

Um solch eine Entwicklung für die Heidestraße zu verhindern, müssen die verkehrlichen Rahmenbedingungen für dieses wichtige innerstädtische Gebiet noch einmal auf den Prüfstand.

7. Schulweg zur Grundschule

Zur Grundschulversorgung wird auf S.61 der Begründung folgendes ausgeführt:

*„Der für das gesamte Neuordnungsgebiet errechnete Bedarf an Grundschulplätzen begründet nicht die Tragfähigkeit einer eigenen (mindestens zweizügigen) Grundschule. Er soll deshalb an vorhandenen Standorten in den Nachbarquartieren abgedeckt werden. Derzeit sind westlich des Plangebiets in Moabit noch freie Grundschulkapazitäten vorhanden, während im Ortsteil Mitte Versorgungsengpässe absehbar sind. Zur Verbesserung der Versorgungssituation im Bebauungsplangebiet ist deshalb eine bauliche Qualifizierung und konzeptionelle Profilierung der Kurt-Tucholsky-Grundschule in der Rathenower Straße in Moabit (**Luftlinie weniger als 1 km Entfernung**) geplant.“*

Die Angabe der Schulweglänge in Luftlinienentfernung ist unzutreffend und damit fehlerhaft. Vielmehr beträgt der tatsächliche Weg zur Kurt-Tucholsky-Grundschule **2 bis 3 km** (bis zum Döberitzer Grünzug, entlang der Seydlitzstraße, Rathenower Straße).

Das steht wiederum im Widerspruch zum sog. Schulwegurteil des Berliner Verwaltungsgerichts aus 2011, nach dem der Schulweg für Grundschüler nicht länger als etwa einen Kilometer sein dürfe, Prinzip "Kurze Beine - kurze Wege".

Angesichts der absehbaren Versorgungsengpässe im OT Mitte wird daher vorgeschlagen, im Gebiet doch eine Grundschule vorzusehen und gleichzeitig eine attraktive Brückenverbindung über den Kanal zum OT Mitte zu schaffen.

8. Zu öffentlichen Flächen am Wasser

Im Masterplan Heidestraße war ein großer Stadtplatz mit Hafen vorgesehen, obwohl allgemein bekannt war, dass kein Sportbootbetrieb auf dem Berliner Schifffahrtskanal zulässig ist. Nachdem die (damalige) Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz und das Wasser- und Schifffahrtsamt (WSA) in der TÖB-Beteiligung das noch einmal schriftlich mitgeteilt hatten (Begründung, S. 107), nehmen nun auch die Planer zur Kenntnis, dass eine Hafennutzung nicht möglich ist.

Die Zweckbestimmung der festgesetzten Wasserfläche als „Hafen“ wird nunmehr nicht weiter verfolgt. Zielsetzung bleibt aber weiterhin *ein großzügig dimensionierter Stadtplatz zwischen Heidestraße und Schifffahrtskanal (Hafenplatz)* mit einer *etwa 40 x 100 m großen Wasserfläche* (Begründung, S.24).

Dabei werden die Warnungen von zwei Senatsverwaltungen (Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. X) vor Problemen mit der Gewässergüte und dem Durchströmverhalten zwischen Wasserbecken und Kanal ignoriert (Begründung, S. 108).

Gleichzeitig ist die geplante Uferpromenade entlang des Kanals viel zu schmal, Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr sind vorprogrammiert. Daher wird vorgeschlagen, auf die große Platzfläche mit Wasserbecken zu verzichten zugunsten einer Vergrößerung der öffentlichen Räume entlang des Kanals. Damit kann eine Hinwendung des Gebietes zum Wasser ohne Verlust an Bauflächen, ohne Risiko einer schlechten Gewässerqualität in einem stehenden Gewässer und ohne teure Investitions- und Unterhaltungskosten erreicht werden. Die Uferpromenade würde in einer Erschließungsfunktion für den Fuß- und Radverkehr gestärkt und in ihrer Aufenthaltsqualität verbessert werden. Die Abweichung vom Masterplan ist damit zu begründen, dass mit der Entscheidung für einen Hafen bereits zum damaligen Zeitpunkt von falschen Voraussetzungen ausgegangen wurde.

Frank Bertermann, BVV Mitte, Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

10.07.2012 über Onlineformular http://www.berlin.de/ba-mitte/org/stadtplanung/onlineformular_3-2.php