



Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.

Potsdamer Str. 68, 10785 Berlin, Tel. (030) 2655 0864, Fax (030) 2655 1263, e-mail: bln_berlin@t-online.de

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. • Potsdamer Str. 68 • 10785 Berlin

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg v. Berlin
Abt. für Finanzen, Personal und Stadtentwicklung
Fachbereich Stadtplanung
Frau Obermann
Stapl 1
Yorckstraße 11/1206.2/B/5
10965 Berlin

Bearbeiter:
M. Bauer (AG Gleisdreieck)
E. Backhaus (BLN)

Berlin, den 08.11.2012

Öffentliche Auslegung - Bebauungsplan VI-140fa VE "Yorckdreieck" (Hellweg)

Stellungnahme der BLN, des BUND (LV Berlin), des NABU (LV Berlin), der Baumschutzgemeinschaft Berlin, der GRÜNEN LIGA Berlin, der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (LV Berlin), des Naturschutzzentrums Ökowerk Berlin, der NaturFreunde (LV Berlin) und der übrigen BLN-Mitgliedsverbände

Sehr geehrte Frau Obermann,

anbei unsere Stellungnahme zu den Planungen und Planungsunterlagen des Bebauungsplans VI-140fa VE "Yorckdreieck" (Hellweg).

Der Geltungsbereich des vorliegenden Planungsentwurfs umfasst eine Teilfläche von ca. 25.500 m² Fläche des Gleisdreiecks, die bereits beräumt ist. Geplant ist ein Bau- und Gartenmarkt und Zoohandel – letzterer sowie der Parkplatz für 230 PKW grenzen direkt an die Yorckstraße. (Östlich angrenzend ist die Anlage eines Lebensmitteldiscounters geplant – B-Plan VI-140fb.) Die gesamte Planung wird angeblich auf 1,5 m über Straßenniveau angelegt.

Der Gartenmarkt soll 2-geschossig werden und eine extensive Dachbegrünung erhalten (mindestens 4.020 m²). Auf dem Baumarkt soll auf 6.000 m² ein Sportplatz, Spielfeld 45 x 90 m, mit Tribüne, Nebenanlagen, 8-m-Umzäunung und Flutlicht entstehen, dessen Nutzungszeiten vertraglich geregelt werden sollen.

Am östlichen Rand wird ein mit Geh- und Fahrrechten zu belastender Streifen als mögliche Verbindung zum nördlichen Gleisdreieckpark fest gesetzt. Allerdings entnehmen wir der Begründung, S. 15, dass eine Entscheidung, welche Zugänglichkeit langfristig gesichert und realisiert werden soll, ob im vorliegenden B-Planentwurf VI-140fa oder dem benachbarten VI-140fb, noch nicht gefallen ist! Somit ist die vorliegende Planung nur vorläufig!

Die Planung erfordert v.a. durch erhebliche Neuversiegelung sowie Zerstörung von Flora / Fauna / Lebensräumen und durch die erhebliche Zunahme von Lärm- Licht- und Schadstoffemissionen viele unterschiedliche Maßnahmen, die teils in den textlichen Festsetzungen festgelegt sind, teils vertraglich geregelt werden sollen.

1 ALLGEMEINE VORBEMERKUNGEN

1. Zum Verfahren

Findet die Beteiligung zum richtigen Zeitpunkt statt?

Gem. § 3 BauGB ist die Öffentlichkeit möglichst frühzeitig zu unterrichten. Leider gab es für diesen B-Plan keine frühzeitige Beteiligung. Die Beteiligung zum Bebauungsplan Gleisdreieck (VI-140) im Jahre 2006 kann nicht als frühzeitige Beteiligung zu diesem Vorhaben gewertet werden, denn die wesentlichen Inhalte des Vorhabens sind in dieser Planung in keiner Weise erkennbar.

Anwohner berichten, dass es schon im Herbst 2010 teilweise Abrissarbeiten von 4 Kleingartenparzellen incl. Rodungen gab, die Begründung (S. 15, 24) spricht dagegen von Abrissarbeiten im Frühjahr 2011.

Vor Ort wird seit Ende 2011 intensiv gearbeitet. Spricht man mit den beteiligten Bauarbeitern, hat es schon einen Baubeginn gegeben. Auf der Internetseite des Büros Kemper, das für die Planung der Außenanlagen zuständig ist, ist der Baubeginn mindestens im Juni 2012 (s.u., Kopie der Webseite) erkennbar.



Bauphase im Juni 2012

Neubau eines Baumarktes in Berlin-Schöneberg/Kreuzberg

Planung der Außenanlagen und der auf dem Dach befindlichen Sportanlage

Baubeginn: bereits erfolgt

Am 20.12.2011 schrieb Bürgermeister Schulz an Matthias Bauer (Betreiber von gleisdreieck-blog.de) als Antwort auf den dort am 12.12.2011 veröffentlichten Artikel „Hellweg Baumarkt/Yorckdreieck: Die Eckpunkte werden in den Boden gerammt“:

„Am westlichen Rand des Grundstücks erfolgt der Bau einer Stützmauer. Die Baumaßnahme liegt auf der Fläche der DB auf planfestgestellter Eisenbahnfläche. Die DB ist somit genehmigende Behörde.

Am nördlichen Ende des Grundstücks auf der Fläche von Hellweg wurde ein Bauantrag bei dem Bezirksamt auf Bau eines (unter der Erde liegenden) Wassertanks gestellt, der später eine Sprinkleranlage speisen soll. Der Antrag war bauplanungsrechtlich zu genehmigen. Hellweg ist darüber informiert, dass der Bau auf eigenes Risiko hinsichtlich ausstehendem Bauplanungsrecht für einen Baumarkt erfolgt.“

Es ist zu hoffen, dass durch die damaligen und die späteren Baumaßnahmen keine Festlegungen erfolgt sind, die die Ergebnisoffenheit des jetzigen Verfahrens in Frage stellen!

2. Zu den Unterlagen

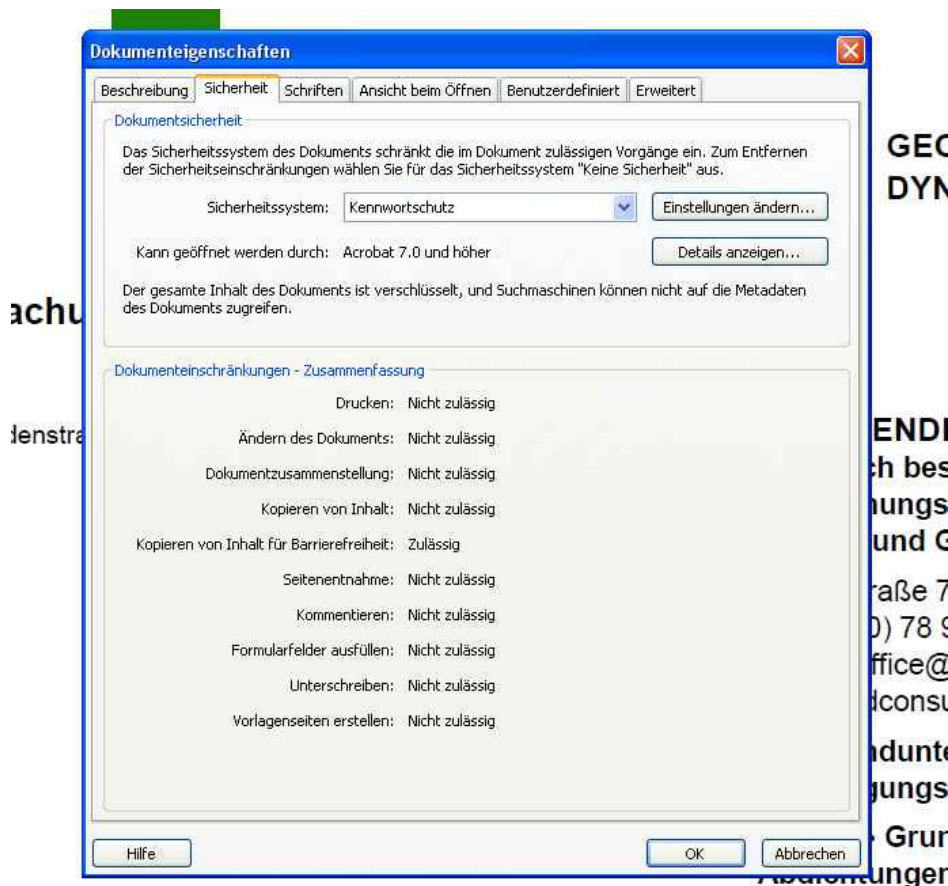
Die Darstellung der Unterlagen ab dem 08.10.2012 im Stadtplanungsamt und im Internet macht es Bürgern, die sich informieren und an der Planung beteiligen wollen, nicht einfach.

Die Präsentation der Gutachten, Texte und Pläne ist offensichtlich nicht vollständig. Beispielsweise fehlen die Anlagen A und B, auf die im Erschließungsvertrag Bezug genommen wird.

In den digitalen Unterlagen fehlen die Verträge vollständig.

Für die Internetpräsentation wurden die Gutachten in einem über 600 Seiten starken PDF-Dokument zusammengefasst - ohne Inhaltsverzeichnis.

Dessen Dokumenteinstellungen lassen ein Ausdrucken oder Kopieren von einzelnen Teilen nicht zu. Gleiches betrifft die „Projektunterlagen“, in denen die Lagepläne, Schnitte und Ansichten dargestellt werden.



Die Dokumenteigenschaften der Fachgutachten

Im Umweltinformationsgesetz §10, Absatz 3 heißt es: „(3) Die Verbreitung von Umweltinformationen soll in für die Öffentlichkeit verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten erfolgen. Hierzu sollen, soweit vorhanden, elektronische Kommunikationsmittel verwendet werden. Satz 2 gilt nicht für Umweltinformationen, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes angefallen sind, es sei denn, sie liegen bereits in elektronischer Form vor.“

Die vom Stadtplanungsamt ins Netz gestellten Dokumente entsprechen nicht den Anforderungen des Umweltinformationsgesetzes.

Außerdem sind entscheidende Parameter nicht nachvollziehbar bzw. werden falsch dargestellt.

Beispiel: Darstellung der Höhenlage über der Straße

Auf Seite 68 der Begründung heißt es, dass das gesamte Vorhaben auf einer Höhe von 1,5 m über der Straßenoberkante realisiert werden soll. Dass die verschiedenen Gutachten zum Lärm, Luftschadstoffen und Licht diesen Höhengsprung überhaupt nicht mit einbezogen haben, machte stutzig. Aber erst die Beschäftigung mit den Höhen beim Gutachten zur Niederschlag-sentwässerung machte deutlich, dass hier etwas nicht stimmt.

Die tatsächlichen geplanten Bauhöhen mussten erst mühsam aus verschiedenen Unterlagen herausgesucht werden.

Zu Berechnung der Höhen des Bürgersteigs und der Yorckstraße wurden die Höhenangaben aus dem Plan der Verkehrsplaner, Anlage zum Erschließungsvertrag herangezogen.

Die Höhen des nördlichen Bürgersteigs der Yorckstraße liegen zwischen 33,27 und 33,67 m über NN. Der Mittelwert von 33,44 m über NN wurde für die weiteren Berechnungen verwendet.

Die Höhen der Straßenoberfläche der Yorckstraße liegen zwischen 32,99 und 33,50 m. Der Mittelwert von 33,32 m über NN wurde für die weiteren Berechnungen verwendet.

Die Höhen für das Bauwerk wurden dem Grundrissplan im Ordner mit dem Durchführungsvertrag und Erschließungsvertrag entnommen. In diesem Plan gibt es Höhenangaben OKFF (Oberkante Fertigfußboden). Für die südwestliche Ecke des Gebäudes wurde ein OKFF von 35,04 m angegeben, in der Mitte des Gebäudes, wo sich der Haupteingang an der östlichen Fassade befindet, wurde ein OKFF von 35,34 m über NN angegeben, an der Nord-Ost-Ecke 35,88 und an der Nord-West-Ecke 35,94 m über NN.

Da für den Parkplatz in den Planunterlagen keine Höhenangaben zu finden waren, wird hier angenommen, dass der Parkplatz sich durchschnittlich auf der Höhe des Haupteingangs befindet, also bei OKFF von 35,34 m über NN.

Die folgende Tabelle zeigt die tatsächlichen Höhen auf Basis der oben genannten Zahlen aus den verschiedenen Planungsunterlagen.

Hellweg OKFF Mitte, laut Gundriss Projektunterlagen		35,34
durchschnittliche Höhe Bürgersteig		33,44
durchschnittliche Höhe Straße		33,23
Differenz OKFF Hellweg/Bürgersteig	1,90	
Differenz OKFF Hellweg/Straße	2,11	

Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Höhendifferenz zur Yorckstraße von 2,11 m und zum Bürgersteig der Yorckstraße von 1,9 m. Dass dies für die am Verfahren Beteiligten nicht deutlich dargestellt wurde, ist ein schwerer Mangel. Auch die Gutachter zu den Themen Licht, Luftschadstoffe, Entwässerung und Lärm haben mit falschen Höhenangaben, bzw. völlig ohne Höhenangaben zum Gelände gearbeitet.

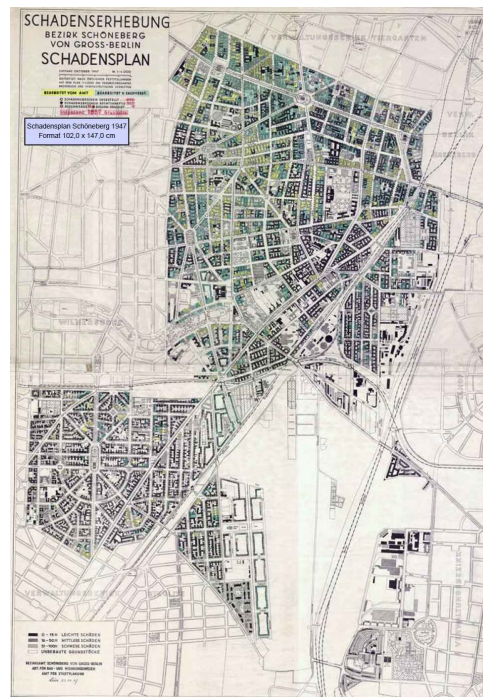
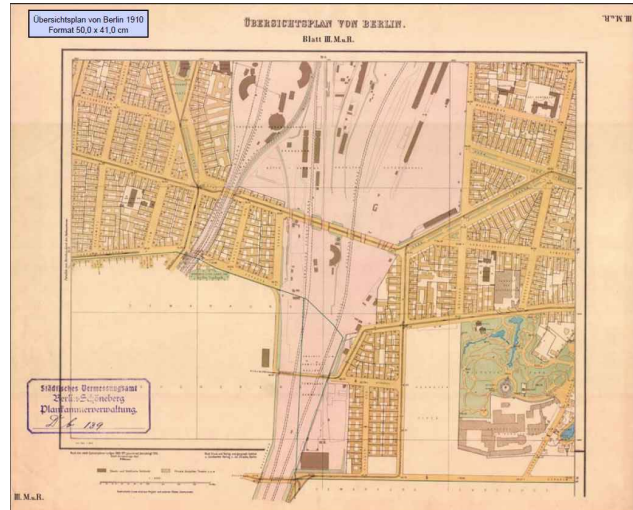
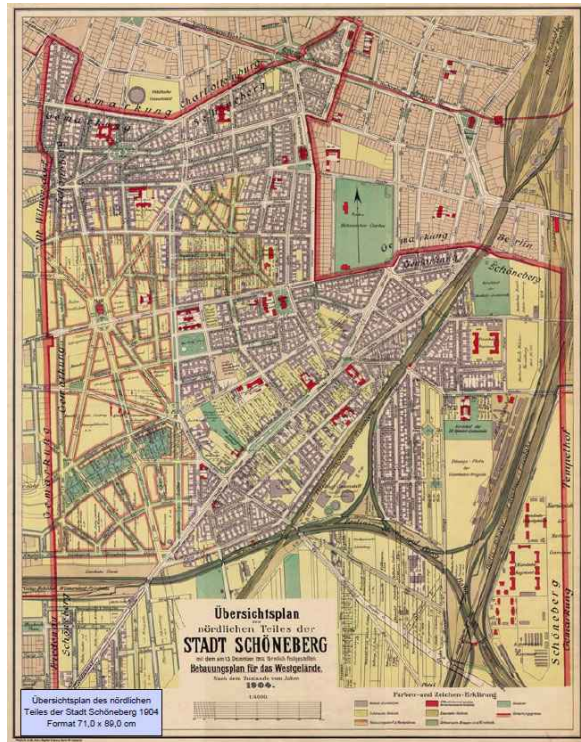
ZUR PLANUNG

1. Außenbereich nach § 35 BauGB

Das Stadtplanungsamt bewertet hier die gesamte Fläche nach § 34 BauGB als Innenbereich. Das einzige Argument hierfür ist der städtebauliche Rahmenplan von 2005. Dort haben die „Beteiligten“ vereinbart, die gesamte Fläche als Innenbereich nach § 34 BauGB einzustufen.

Für die Beurteilung, ob eine Fläche als Innenbereich nach § 34 BauGB oder als Außenbereich nach § 35 BauGB einzustufen ist, ist es aber nicht ausreichend, dass sich Grundstückseigentümer und Land Berlin/bzw. Bezirk in einem Vertrag auf eine Einstufung verständigen. Vielmehr ist es notwendig, die tatsächlichen Verhältnisse vor Ort zu beurteilen.

Der überwiegende Teil des Grundstücks war historisch immer Bahngelände. Nur ein Streifen von ca. 16 m Tiefe an der Yorckstraße war mit gründerzeitlichen Gebäuden bebaut. Der Rest der Fläche war unbebautes Bahngelände. Dies zeigen die historischen Karten von 1904, 1910 und 1947.



Auch die Topografie des Grundstücks ist bis vor kurzen von dieser Nutzung geprägt gewesen. Der 16 m tiefe Streifen an der Straße (Fläche A auf dem Luftbild) befand sich auf dem Niveau des Bürgersteiges, dahinter schloss sich eine Fläche an, die nach Norden hin ansteigend war (Flächen B 1 und B 2 auf dem Luftbild). Im östlichen Bereich des Grundstücks befand sich

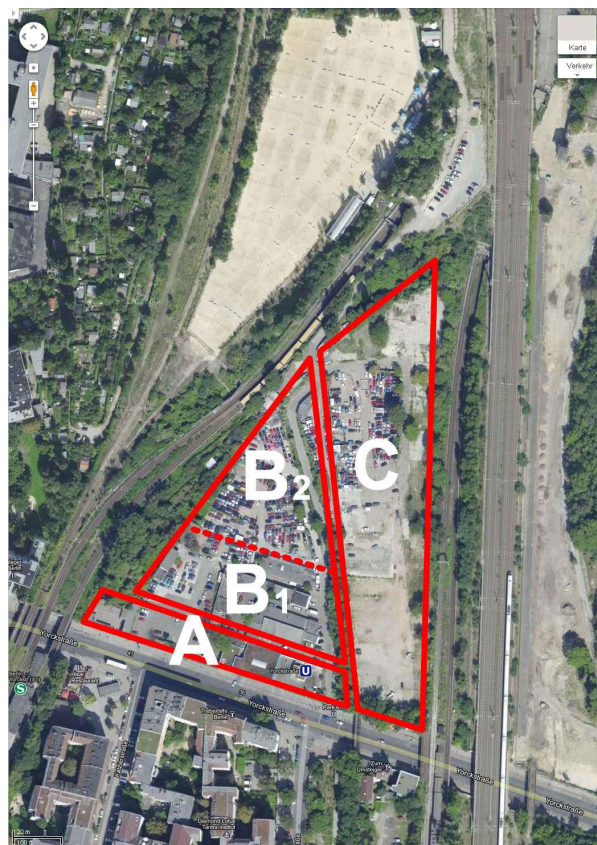
eine ca. 4 bis 5 m höher liegende Fläche, die von den beiden anderen Flächen durch eine Böschung getrennt war (Fläche C auf dem Luftbild).

Für den Bau der U-Bahnlinie 7 wurde in den 60er Jahren die im Krieg beschädigte Bebauung an der Straße (Fläche A) beseitigt. Danach wurde der 16 m tiefe Streifen an der Straße von verschiedenen Gewerbebetrieben genutzt: Autowerkstatt, Stahlhandel, später Spedition und durch die Tankstelle.

Die Fläche B wurde durch Autowerkstätten genutzt, der Teil B 1 zum Teil mit eingeschossigen Schuppen bebaut, die Fläche B 2 blieb überwiegend unbebaut.

Die höher liegende Fläche C ist bis zum Schluss unbebaut geblieben. Sie wurde genutzt als Lagerplatz für Bauschutt und als Abstellplatz für Auto- und Schrotthändler.

Fläche A ist eindeutig als Innenbereich nach § 34 BauGB einzuschätzen, die Flächen C und B 2 ebenso eindeutig als Außenbereich nach § 35 BauGB. Fläche B 1 war historisch Bahngelände und wie die Flächen C und B 2 unbebaut. Seit Mitte der 60er Jahre gab es hier jedoch eine niedrige, eingeschossige Bebauung. Bewertet man diese Bebauung als prägend, könnte Fläche B 1 als Innenbereich nach § 34 BauGB eingestuft werden.



Die Flächen C und B 2 machen ca. 2/3 der Gesamtfläche aus. Entsprechend muss die Kompensationsberechnung geändert werden.

Erhebliche Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Sehr richtig sind in der Begründung die Ziele für die Fläche im LaPro, im STEP Klima usw. zitiert, so dass wir hier wichtige Forderungen nur aufzählen: Das LaPro stellt die gesamte Flä-

che als Grünfläche dar, die Planung bedeutet das Gegenteil! Außerdem fordert das LaPro u.a. kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtung, den Erhalt von Freiflächen, Erhöhung des Vegetationsanteils, Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Tiere und Pflanzen, Entsiegelungen, Dach- und Fassadenbegrünungen, Entwicklung des gebietstypischen Baumbestands, Schaffung örtlicher Biotopverbindungen usw. Wenig bis nichts findet sich in der Planung wieder!

„Die erheblichen Umweltauswirkungen, die anlagebedingt durch die Planung verursacht werden, können durch Maßnahmen im Gebiet gemindert werden.“ (S. 34, Begründung)

Es fehlen jedoch Bemühungen, die Versiegelung der Außenanlagen so gering wie möglich zugunsten der Anlage von Grünflächen zu halten. „Die unversiegelten Flächen sind gärtnerisch anzulegen“, S. 34 Begründung, bedeutet gar nichts, da es laut Planungsunterlagen keine weiteren unversiegelten Flächen geben wird. Mit einer Ausnahme: Eine einzige Grünfläche wird es geben: „Entlang der Yorckstraße soll eine straßenbegleitende Grünfläche entstehen.“ (Begründung, S. 16) Diese Grünfläche ist vor dem Gartenmarkt nach Plan ganze 4 Meter breit, vor dem Parkplatz sogar 2,3 Meter! = Grünfläche???

Folgerungen aus faunistischen Untersuchungen

Leider wurden potenzielle Nist- und Lebensstätten für Gebäudebrüter und Fledermäuse bereits vor Beginn der Untersuchungen abgerissen. Am westlichen Rand gab es vier Kleingartenparzellen zwischen wildem Grün auf dem Bahndamm. Die Parzellen wurden zum 19.08.2010 gekündigt. – Herr Teige hat Ende Januar 2011 (4.KW) die Fläche begutachtet. Die Abrissarbeiten und Rodungen haben in diesem Bereich schon im Herbst 2010 stattgefunden, also bevor die Fläche begutachtet wurde. Dieser Zeitpunkt ist für die Ermittlung des Vorkommens von Brutvögeln sowieso zu früh!

Da also das Vorkommen von Lebensstätten von Fledermäusen nicht ausgeschlossen werden kann, müssen vom Vorhabenträger auch Fledermauskästen an geeigneten Stellen angebracht werden.

Die 10 geplanten Ersatzlebensstandorte für Gebäudebrüter (Mauerseglerkästen) reichen nicht aus.

„Im Planungsgebiet dominieren erwartungsgemäß Buschbrüter.“ S. 26, Begründung. Auch diese Lebensstätten konnte der Gutachter (s.o.) auf Teilen des Gebiets nicht mehr finden. Die Reviere im benachbarten Park sind belegt – aus weiteren Verdrängungen durch Baumaßnahmen am Rande des Gleisdreiecks besteht zudem zusätzlicher Bedarf an geeigneten Lebensstätten. Als Ersatz sind im Umfeld der Baumaßnahme dichte Gehölzstreifen anzulegen.

Die unbewiesene Feststellung (S. 34, Begründung), dass die Auswirkungen auf die Avifauna nicht erheblich sind, ist schlicht falsch! Die Parkanlage zum Ausgleich ist fertig, neue Strauchpflanzungen im Gebiet sind nicht geplant.

„Die geplante Bebauung wird nicht zu signifikanten Standortveränderungen für die Fauna führen. Im Bestand haben nur die Gehölzgruppen eine gewisse Bedeutung für Buschbrüter. Durch die Neuanlage von Vegetationsstrukturen können gleichwertige Strukturen geschaffen werden.“ (S. 40f Begründung) Unter Bezug auf obige Ausführungen können wir die Aussage nur mit einem F A L S C H versehen!

Zu den Festsetzungen

Festsetzung 11 bestimmt, dass je 5 Stellplätze ein Laubbaum, StU mind. 18-20, zu pflanzen ist. Leider fehlt auch hier eine Liste mit gebietsheimischen Arten zur Auswahl. Ferner fehlt die

Bestimmung, dass es großkronige Laubbäume sein müssen! Die Anzahl der Ersatzbäume wurde aufgrund der gefälltten Bäume nach Baumschutzverordnung Berlin berechnet. Hier stellt sich die Frage, ob der Baumbestand der vorher beräumten Kleingärten untersucht und bilanziert wurde. Ggf. müssen weitere Baumpflanzungen erfolgen.

Festsetzung 12 bestimmt, dass anfallendes Niederschlagswasser vollständig oberirdisch versickert werden muss – durch Mulden-Rigolen-Systeme oder gleichwertige.

Festsetzung 13 bezieht sich auf den 2,3 m breiten und über 30 Meter langen Pseudo-Grünstreifen vor den Parkplätzen. Hier sollen 5 Laubbäume mit gleicher Qualität wie in FS 11 gepflanzt werden. Auch hier fehlen eine Artenliste und die Bestimmung „großkronig“. „Die Verpflichtung zur gärtnerischen Anlage gilt nicht für Werbeanlagen.“ – Was dieser Zusatz soll, ist nicht erklärbar. Auf dieser „Grün“fläche haben Werbeanlagen keinen Platz. Für diese gibt es anderweitig genügend Raum!

Festsetzung 14 bestimmt, dass 4.020 m² der Dachflächen extensiv begrünt werden müssen. Da die Eingriffe erheblich sind, ist diese genaue Flächenzahl unnötig. Die übliche Formulierung ist dem vorzuziehen und muss hier übernommen werden: Außer der mit dem Sportplatz versehenen Dachfläche sind Dächer extensiv zu begrünen – ausgenommen technische Anlagen usw.

Es fehlen weitere Grünfestsetzungen:

Es muss unbedingt festgesetzt werden, dass auf dem gesamten Gelände im Außenbereich (Märkte, Sportplatz und Parkplatz) die Außenbeleuchtung mit insektenfreundlichen Natriumdampflampen (oder gleichwertigen insektenfreundlichen Beleuchtungsmitteln) zu erfolgen hat.

An den Fassaden (insbesondere den nördlichen) muss festgesetzt werden, dass eine Fassadenbegrünung mit selbstklimmenden oder –rankenden Pflanzen erfolgen muss.

Sonstige Regelungen

Vorbemerken möchten wir, dass es gerade für einen Garten- und Baufachmarkt gute Möglichkeiten gibt, am Beispiel der verwendeten Pflanzen für die Dach- und Fassaden und sonstige Außenbegrünung Reklame für seine Produkte zu machen. Gleiches gilt für unterschiedliche Möglichkeiten von Nistanlagen für Vögel im und am Gebäude und in Außenanlagen – und natürlich für entsprechend auch für Fledermauskästen. – Der geplante Einbau von nur 10 Nistmöglichkeiten für Gebäudebrüter ist zu gering! – Gleiches gilt auch für Materialien wie insektenfreundliche Leuchtmittel, Fenstergläser, die Spiegelungen und Vogelschlag verhindern.

Beim Einbau größerer spiegelnder Glasfassaden (S. 15, Begründung) ist auf die Verhinderung von Vogelschlag zu achten. Hierfür gibt es Spezialgläser!

Große hell leuchtende, bewegte und flimmernde oder/und sich drehende Werbetafeln müssen unbedingt ausgeschlossen werden.

Besonders der Strahlungswinkel der Sportplatzbeleuchtung muss so eingestellt sein, dass eine Blendwirkung in die Umgebung ausgeschlossen werden kann. Die Höhe der Sportplatzbeleuchtung ist zu modifizieren. Ebenso muss es strengere Auflagen für die Betriebszeit geben.

Weitere Maßnahmen ergeben sich aus den artenschutzrechtlichen Folgerungen: Es können weit mehr Kästen für Vögel angebracht werden – z.B. für andere Arten. Für Buschbrüter sind Strauchpflanzungen vorzunehmen. Auch für Fledermäuse sollten Kästen oder Einflüge im Gebiet bzw. an den Gebäuden vorgesehen werden.

Zur Eingriffs- Ausgleichsbewertung

Pflichtgemäß geht der Umweltbericht auf die Auswirkung der Planung auf die Schutzgüter ein und stellt folgerichtig für dieses Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen auf nahezu alle Schutzgüter, ausgenommen Wasser, fest.

Dessen ungeachtet wird hier bei der Eingriffsbewertung nur die Neuversiegelung bewertet. Weder die Auswirkung auf Qualität und Quantität von Flora, Fauna, Lebensgemeinschaften, Biotopen noch auf die Schutzgüter sind damit bewertet und werden damit ausgeglichen!

Nahezu jeder Bebauungsplan sieht Neuversiegelungen (aufgrund von Bebauungen vor). Wenn die verbale Eingriffsbewertung schon nur Bezug auf die Neuversiegelung nimmt, so ist ein vollständiger Ausgleich für den Neuversiegelungseingriff allein durch eine gleich große zu entsiegelnde Fläche erreichbar!

Wozu wird der Umweltbericht erstellt, wenn dort festgestellte komplexe Auswirkungen im Eingriffsgutachten keine Berücksichtigung finden, d.h. methodisch nicht berechnet werden?

„In Berlin wird vom Land Berlin das sog. Ausführliche Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen/Auhagen-Verfahren zur Anwendung empfohlen. Dies kann jedoch allenfalls eine Ergänzung der verbalen Beschreibung sein um den Kompensationsumfang zu quantifizieren.“ (S. 39, Begründung) Auch im vorliegenden Fall wird quantifiziert (vgl. Tab. S. 43), aber nur und ausschließlich die Versiegelung! Alles andere bleibt außerhalb der Berechnungen!

Auf S. 52 findet sich ein Hinweis, warum das Berliner Verfahren nicht angewendet wurde: „Hintergrund ist, dass es fachlich geboten ist, die gleiche Methode zur Ermittlung des Eingriffs anzuwenden, wie zur Beurteilung der Ausgleichsfläche. Erst so lässt sich nachvollziehbar darlegen, wie der ermittelte Eingriff auch ausgeglichen werden kann. Die Umrechnung der ermittelten Wertpunkte nach dem Berliner Verfahren in Geld wäre sonst das gleiche wie die Umrechnung der Neuversiegelung in einen Geldwert.“ Der erste Satz stimmt, ist jedoch kein Argument, das Berliner Verfahren nicht anzuwenden. Der zweite Satz ist fachlich unrichtig!

Hinweis aus der Praxis: Das Berliner Verfahren wird in Berlin nahezu immer, selbst bei kleineren Projekten angewendet. Das verbal-argumentative Verfahren zur Eingriffsbewertung ist bei einfachen Bauvorhaben im Innenbereich ohne Beeinträchtigung von Natur und Landschaft richtig. Bei derart vielen betroffenen ökologischen Wertigkeiten ist es als Methode nicht angemessen!

Jedes angewandte Verfahren der Eingriffsbilanzierung muss außerdem vollständig und auch nachvollziehbar dargestellt werden. Dies ist für den B-Planentwurf leider nicht festzustellen!!!

Auch der Eingriffsausgleich muss vollständig sein, d.h. für alle Schutzgüter erreicht werden. Dies ist nicht gegeben. Damit ist der Eingriff als nicht ausgeglichen zu bewerten. Ausgeglichen ist einzig und allein die Neuversiegelung, nicht jedoch die Eingriffe in Natur und Landschaft.

Aber selbst diese Eingriffsbewertung stellt fest, dass durch die Planung erhebliche, nicht ausgleichbare Eingriffe bewirkt werden.

Eine Neuberechnung des notwendigen Ausgleichs ergibt sich auch aus der Tatsache, dass ein Großteil der Fläche nach § 35 BauGB als Außenbereich zu bewerten ist.

Zur Ausgleichsfläche

Durch die Planung wird eine Neuversiegelung von 5.732 m² Fläche vorbereitet (Seite 43, Begründung).

Wie oben zur Frage § 34/35 BauGB wird dargestellt, ist die Kompensationsberechnung falsch, da 2/3 des Grundstücks als Außenbereich nach § 35 BauGB zu beurteilen sind. Die notwendige Ausgleichsfläche ist demnach wesentlich größer.

Die 5.732 m² sollen im nördlichen Bereich des Potsdamer Güterbahnhofs ausgeglichen werden auf der Fläche J, die der städtebauliche Vertrag von 2005 als Sammelausgleichsfläche vorgesehen hat. Die Größe der Fläche J beträgt laut städtebaulichem Vertrag 1,7 ha.

Dort sind schon die Ausgleichsflächen für die Bebauung von Möckernkiez und den Flächen an der Flottwellstraße vorgesehen.

Auf Seite 87 der Begründung wird die Stellungnahme des Naturschutzamtes zitiert: „Auf der gesamten Geltungsbereichsfläche des ehemaligen Bebauungsplans VI-140 stehen 17.000 m² Fläche zur Verfügung, auf der Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden können. Durch das vorliegende Vorhaben entsteht in Summierung aller Vorhaben eine Fläche von 18.366 m². Eine Reduzierung der Versiegelung ist deshalb vorzunehmen.“ (Nr. 43b BA Friedrichshain-Kreuzberg Naturschutzamt)

Und auf der gleichen Seite die Antwort des Stadtplanungsamtes: „Die zur Verfügung stehenden Flächen wurden erneut geprüft. Auf Grund geänderter Flächenzuordnungen für die einzelnen Bebauungspläne stehen ausreichende Flächen in den Sammelausgleichsflächen für den Bebauungsplan VI-140fa VE zur Verfügung. Eine Reduzierung der Versiegelung ist nicht erforderlich“.

Es fehlt jedoch der nachvollziehbare Nachweis, dass die Fläche J tatsächlich 1,83 ha groß ist. Wie sehen die Flächenneuordnungen aus? Was hat sich wie geändert?

Die vorgesehene Fläche J ist außerdem als Ausgleichsfläche ungeeignet. Im Gutachten zum Niederschlagswasser zum B-Planverfahren Flottwellstraße (Seite 10) wird ein Schreiben der Grün Berlin GmbH zitiert, aus dem hervorgeht, dass die Fläche für Versickerung ungeeignet ist.

Die Fläche ist für Versickerung und für ökologische Ausgleichsmaßnahmen aus zwei Gründen ungeeignet:

1 Der überwiegende Teil der Fläche ist unterbaut mit den Anlagen der Eisenbahntunnel. Das Luftbild aus dem Jahre 1997 zeigt den Bau der Senkkästen, mit denen dort der Eisenbahntunnel gebaut wurde.

2 Die Gestaltung des Parks ist hier alles andere als naturnah. Breite Wege aus Asphalt und Beton, ein versiegelter Platz am nördlichen Ende, eine multifunktionale Spielfläche am südlichen Ende, die zu 100% versiegelt ist, siehe Abbildung Parkplanung von 2010.

Am westlichen Rand ist die Flottwellstraße zu sehen, am östlichen Rand die Strecke der U2. Zwischen U2 und Bahntunnel befindet sich heute das Parkhaus Debis. Westlich des Bahntunnels sind die Baufelder der Flottwellstraße vorgesehen.



- Luftbild von 1997, Abbildung aus Potsdamer Platz 1994 -2001, Oltmann Reuter, Luftbildverlag Berlin, 2001



Planungen für den Westpark des Gleisdreiecks, Atelier Loidl 2010

2 BODEN / ALTLASTEN

Zur orientierenden abfalltechnischen Untersuchungen und Altlastenuntersuchung, GuD vom 21.05.2011

Auf Seite 8 heißt es, „dass die Flächen der ehemaligen Araltankstelle und der ehemaligen Betriebstankstelle Schneider nicht mit untersucht wurden, da man durch Bohrungen nicht Tanks und andere Einrichtungen im Boden beschädigen wollte.“

„Zu der Betriebstankstelle der Fa. Schneider (Fläche B, siehe Anlage 2, Seiten 2 und 3) liegen Altgutachten vor /12 und 13/, die eine deutliche Belastung der Bodenluft mit 950 mg/m³ an aromatischen Kohlenwasserstoffen (BTEX) in diesem Bereich ausweisen. Diese wurden seinerzeit auch seitens der Bodenschutzbehörde als sanierungsbedürftig eingestuft. Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand ist mit hoher Wahrscheinlichkeit bis dato keine Sanierung durchgeführt worden.“ (S. 16)

Ferner sind nach Auskunft der Umweltbehörde (Telefonat mit Frau Lietz vom 20.05.2010) fünf Ölabscheider (Leichtflüssigkeitsabscheider) im Bereich der Werkstätten und Garagen vorhanden, die augenscheinlich nicht gewartet wurden, und in deren Umfeld erfahrungsgemäß Bodenverunreinigungen durch Überfüllen oder Undichtigkeiten vorhanden sind. Dort muss auch mit lokalen Beeinträchtigungen der Grundwasserqualität gerechnet werden. Bei der Begehung/Untersuchung wurden diese nicht gefunden, da sie wahrscheinlich mit Kfz, Schrott o.ä. zugestellt waren.

Die zum Zeitpunkt der Untersuchung (Mai 2010) noch versiegelten Flächen der beiden Tankstellen sind jedoch heute entsiegelt.

Im Winter 2011/12 konnte beobachtet werden, wie im Bereich der Araltankstelle Bodenproben entnommen wurden. Wahrscheinlich geschah dies auch im Bereich der Betriebstankstelle Schneider. In den Bebauungsplanunterlagen sind über die Sanierung der Böden unter den beiden Tankstellen-Flächen jedoch keine Informationen zu finden.

Zum Entsorgungskonzept zum Bodenmanagement, GuD vom 27.1.2011

Da das Projekt in erhöhter Lage über dem Straßenniveau realisiert werden soll, ist anzunehmen, dass Aushub aus dem nördlichen und östlichen Grundstücksbereich verwendet werden soll, um den südlichen Grundstücksbereich an der Yorckstraße auf das höhere Niveau anzuheben.

In der Anlage 5 des Gutachtens wird in tabellarischer Übersicht eine Grobschätzung der Aushubmengen vorgenommen, die dann nach den Einbauklassen Z0, Z1/Z1.2, Z2 und >Z2 klassifiziert werden. Die Einbauklasse Z0 könnte vor Ort wieder verwertet werden, die Einbauklassen Z1/Z1.2 könnten wiederverwendet werden bei ausreichendem Abstand vom Grundwasser und besonderer behördlicher Genehmigung.

Böden nach Einbauklassen Z2 und >Z2 können nicht wieder eingebaut werden und müssen in jedem Fall entsorgt werden.

	Einbauklassen			
	Z0	Z1/Z1.2	Z2	>Z2
Summe in t	46.683	13.680	23.800	12.743
Kosten Entsorgung €/t	8,00 €	12,00 €	25,00 €	50,00 €
Kosten	373.464,00 €	164.160,00 €	595.000,00 €	637.150,00 €
Gesamtkosten	1.769.774,00 €			

In dieser Tabelle werden die Mengen der verschiedenen Einbauklassen aus der Anlage 5 des Gutachten übernommen und die daraus resultierenden Kosten (Entsorgung €/t netto) überschlägig geschätzt.

Die Gesamtkosten für Entsorgung von Böden würden also ca. 1,8 Mio. € netto betragen. Diese Kosten sollen offensichtlich, soweit es geht, reduziert werden, in dem die Teilmengen Z0, Z1/Z1.2 vor Ort wieder verwendet werden.

Aus Sicht des Bodengutachtens gibt es – außer dem monetären – kein Argument für die Höherlegung des Projekts über das Straßenniveau.

4 ZUM GUTACHTEN NIEDERSCHLAGSWASSER

Die Berliner Wasserbetriebe beschränken die Einleitung für Niederschlagswasser vom Grundstück Yorckstraße in das Kanalnetz auf 27 l/sec für das gesamte Grundstück. Das entspricht einer Rechengröße von 1 l/sec/ha. Bei einer Grundstückgröße von ca. 27.500 m² fallen bei einem Starkregenereignis mit 360 l/sec/ha insgesamt 990 l/sec an. Nur 2,73 % dieser Menge kann nach Auskunft der Wasserbetriebe direkt vom Kanal unter der Yorckstraße aufgenommen werden.

Dabei ist zu bedenken, dass die Angabe 1 l/sec/ha der Wasserbetriebe nur eine Rechengröße ist. Die tatsächliche Aufnahmekapazität ist wahrscheinlich noch geringer.

Seit Jahren ist den Anwohnern bekannt, dass bei starken Regen unter den westlichsten Yorckbrücken Überschwemmungen auftreten. Die Yorckstraße hat hier einen Tiefpunkt, um ausreichend Durchfahrtshöhe unter den Brücken zu gewähren. Die regelmäßigen Überschwemmungen treten schon seit Jahrzehnten auf. Früher, als der Autoverkehr noch nicht so stark war, haben Kinder im Sommer die Überschwemmungen unter den Yorckbrücken zum Plantschen genutzt. Heute muss man hier als Fußgänger und Fahrradfahrer bei Regen aufpassen, nicht von vorbeifahrenden Autos und Bussen nass gespritzt zu werden.

Für das Niederschlagswasser der verschiedenen Grundstücksflächen ist folgendes vorgesehen:

- 1 die LKW-Zufahrt, ca. 3650 m² soll in das öffentliche Kanalnetz entwässert werden.
- 2 Der Parkplatz soll über Fugen im Straßenbelag und über Mulden zwischen den Stellplätzen entwässert werden.
- 3 Die Dachflächen und der Sportplatz sollen über Rigolen entwässert werden

Zu 1) Auf den 3650 m² der LKW-Zufahrt fallen beim starken Regen insgesamt ca. 130 l/sec an. Nur 27 l können direkt eingeleitet werden. Aufgrund der Einleitbeschränkung durch die Wasserbetriebe ist eine Regenrückhaltung notwendig, aus der dann verzögert das Wasser in den Kanal unter der Yorckstraße abgeleitet werden kann. Die Größe der Regenwasserrück-

haltung müsste dimensioniert und planerisch dargestellt werden. Es fehlt in den Unterlagen der planerische Nachweis, dass die Einleitbeschränkung eingehalten wird.

Zu 2) Auf Seite 3 des Hinweisblatts für Antragsteller (II) - Niederschlagswasserversickerung Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VIII D 2, Brückenstraße 6, 10179 Berlin - wird die Angabe der Größe der Verkehrsfläche in (m²) und die Angabe der durchschnittlichen täglichen Verkehrsdichte gefordert. Die Angaben zur Größe der Verkehrsfläche und zur Verkehrsdichte fehlen.

Für die Versickerung sind eine gewisse Fugendurchlässigkeit und eine belebte Bodenschicht von 30 cm nachzuweisen. In den Gutachten zum Lärm wird ein lärmarmer Belag auf dem Parkplatz vorausgesetzt. Das bedeutet möglichst wenig und möglichst schmale Fugen. Wie die beiden unterschiedlichen Ansprüche zusammengebracht werden, wird nicht dargestellt.

Für die Versickerungs-Mulden, die zwischen den Stirnseiten der Stellplätze angeordnet sind, sind keine weiteren Angaben enthalten, z. B. Flächen und Abstand zum Grundwasser.

Zu 3) Die Dachflächen sollen über Rigolen entwässert werden. Es sind insgesamt fünf Rigolen vorgesehen, die in den Projektunterlagen östlich, nördlich und westlich des Gebäudes eingezeichnet sind.

Eine Aussage, ob ein baurechtliches Genehmigungsverfahren notwendig ist, fehlt. Die Frage wäre zu beantworten, indem die Voraussetzungen aufgelistet werden und der Status der Notwendigkeit dokumentiert wird (siehe Hinweisblatt Abs. 1. für Antragsteller SenGesUmVerbr).

Das Gutachten macht zum erlaubnisfreien Verfahren keine Aussage.

Die dem Gutachten beiliegenden Berechnungen stellen die notwendigen Größen dar, machen jedoch keine Aussage über Möglichkeit des erlaubnisfreien Einbaus wie z.B. Höhe Grundwasserstand und UK Mulde / Rigole vor Ort (siehe Anlage 9 des Berichts).

Die Bauhöhen

Da in den gesamten Bebauungsplanunterlagen keine konsistenten Höhenangaben zu finden sind, bzw. in den verschiedenen Gutachten immer wieder andere, sich teils widersprechende Höhenannahmen getroffen werden, werden die relevanten Bauhöhen hier überschlägig berechnet:

Der HGW (höchste Grundwasserstand) liegt beim Yorckdreieck laut Gutachten bei 32,7 m über NN.

Zu Berechnung der Höhen des Bürgersteigs und der Yorckstraße wurden die Höhenangaben aus dem Plan der Verkehrsplaner, Anlage zum Erschließungsvertrag herangezogen.

Die Höhen des nördlichen Bürgersteigs der Yorckstraße liegen zwischen 33,27 und 33,67 m über NN. Der Mittelwert von 33,44 m über NN wurde für die weiteren Berechnungen verwendet.

Die Höhen der Straßenoberfläche der Yorckstraße liegen zwischen 32,99 und 33,50 m. Der Mittelwert von 33,32 m über NN wurde für die weiteren Berechnungen verwendet.

Die Höhen für das Bauwerk wurden dem Grundrissplan im Ordner mit dem Durchführungsvertrag und Erschließungsvertrag entnommen. In diesem Plan gibt es Höhenangaben OKFF (Oberkante Fertigfußboden). Für die südwestliche Ecke des Gebäudes wurde ein OKFF von 35,04 m angegeben, in der Mitte des Gebäudes, wo sich der Haupteingang an der östlichen

Fassade befindet, wurde ein OKFF von 35,34 m über NN angegeben, an der Nord-Ost-Ecke 35,88 und an der Nord-West-Ecke 35,94 m über NN.

Da für den Parkplatz in den Planunterlagen keine Höhenangaben zu finden waren, wird hier angenommen, dass der Parkplatz sich durchschnittlich auf der Höhe des Haupteingangs befindet, also bei OKFF von 35,34 m über NN.

Beim Einbau der Rigolen spielt die Höhe des Geländes über dem höchsten angenommen Grundwasserstand (HGW) eine entscheidende Rolle. Die Unterkante der Rigolen soll sich in der Regel 1 m über dem HGW befinden.

Die Bauhöhe der angenommenen Rigolen liegt bei 0,8 m, dazu ist eine Überdeckung von 0,3 m zu rechnen.

Tabelle 1 zeigt die tatsächlichen Höhen auf Basis der obgenannten Zahlen aus den verschiedenen Planungsunterlagen.

Tabelle 1		Höhen über NN
Hellweg OKFF Mitte, laut Gundriss Projektunterlagen		35,34
Überdeckung der Rigole, Höhe Unterkante über NN	0,30	35,04
Bauhöhe der Rigole, Höhe Unterkante über NN	0,80	34,24
Abstand Unterkante Rigole zum HGW	1,54	
HGW, höchster Grundwasserstand		32,70
durchschnittliche Höhe Bürgersteig		33,44
durchschnittliche Höhe Straße		33,23
Differenz OKFF Hellweg/Bürgersteig	1,90	
Differenz OKFF Hellweg/Straße	2,11	

Damit wird deutlich, dass Entwässerung über Rigolen funktionieren könnte, dass jedoch die Angaben auf Seite 68 der Begründung zum B-Plan falsch sind. Dort heißt es im zweiten Absatz: „dem künftigen Gebäude, das ca. 1,5 m über der Straßenoberkante liegen wird. Der Höhenunterschied ist erforderlich, da auf Grund der vorhandenen bewegten Geländetopographie ein Kompromiss für die Höhe des künftigen Baukörpers gefunden werden musste“.

Die tatsächlichen Höhen liegen bei durchschnittlich 2,11 m über der Straßenoberkante!

Welcher Spielraum besteht, um die städtebauliche ungünstige Höhenlage zu beeinflussen?

Erster Versuch

Tabelle 2		Höhen über NN
Hellweg OKFF Mitte, 0,54 m tiefer gesetzt		34,80
Überdeckung der Rigole, Höhe Unterkante über NN	0,30	34,50
Bauhöhe der Rigole, Höhe Unterkante über NN	0,80	33,70
Abstand Unterkante Rigole zum HGW	1,00	
HGW, höchster Grundwasserstand über NN		32,70
durchschnittliche Höhe Bürgersteig über NN		33,44
durchschnittliche Höhe Straße über NN		33,23
Differenz OKFF Hellweg/Bürgersteig	1,36	
Differenz OKFF Hellweg/Straße	1,57	

Bei der bestehenden Planung beträgt der Abstand zwischen den Rigolen und dem HGW (höchster Grundwasserstand) 1,54 m. In Berlin wird jedoch nur ein Mindestabstand von 1 m gefordert. Reduziert man diesen Abstand auf einen Meter, ergeben sich o.a. Höhen.

Zweiter Versuch

Die vorhandene Planung geht aus von Rigolen mit einer Bauhöhe von 0,8 m. Es gibt jedoch auch Rigolen mit einer Bauhöhe von 0,33 m. Natürlich muss dann die Ausdehnung der Rigolen in der Fläche größer werden. Da die Rigolen begehbar und überfahrbar auf dem Parkplatz eingebaut werden, ist dies bei der Parkplatzfläche möglich. Durch diese Maßnahme würde das Projekt insgesamt um 1,01 m tiefer kommen, die Höhendifferenzen zum Bürgersteig und zur Straße würden um ca. die Hälfte reduziert, siehe Tabelle 3.

Tabelle 3		Höhen über NN
Hellweg OKFF Mitte, 1,01 m tiefer gesetzt		34,33
Überdeckung der Rigole, Höhe Unterkante über NN	0,30	34,03
Bauhöhe der Rigole, Höhe Unterkante über NN	0,33	33,70
Abstand Unterkante Rigole zum HGW	1,00	
HGW, höchster Grundwasserstand über NN		32,70
durchschnittliche Höhe Bürgersteig über NN		33,44
durchschnittliche Höhe Straße über NN		33,23
Differenz OKFF Hellweg/Bürgersteig	0,89	
Differenz OKFF Hellweg/Straße	1,10	

Dritter Versuch

Der notwendige Abstand der Rigolen zum höchsten Grundwasserstand wird von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich gehandhabt. An manchen Orten wird nur ein Abstand von 0,5 m gefordert. Wenn dies in Berlin so möglich wäre, was zu prüfen ist, läge der Parkplatz nur noch 39 cm über dem Niveau des Bürgersteigs Yorckstraße, siehe Tabelle 4.

Tabelle 4		Höhen über NN
Hellweg OKFF Mitte, 1,51 m tiefer gesetzt		33,83
Überdeckung der Rigole, Höhe Unterkante über NN	0,30	33,53
Bauhöhe der Rigole, Höhe Unterkante über NN	0,33	33,20
Abstand Unterkante Rigole zum HGW	0,50	
HGW, höchster Grundwasserstand über NN		32,70
durchschnittliche Höhe Bürgersteig über NN		33,44
durchschnittliche Höhe Straße über NN		33,23
Differenz OKFF Hellweg/Bürgersteig	0,39	
Differenz OKFF Hellweg/Straße	0,60	

Wenn aus städtebaulichen Gründen sowie aus Gründen des Lärmschutzes, der Minderung von Luftschadstoffen und Lichtemissionen das Vorhaben sinnvollerweise auf dem Niveau des Bürgersteigs gebaut werden soll, könnten weitere Lösungen zum Umgang mit dem Regenwasser untersucht werden.

Möglichkeiten:

- Reduzierung der Gebäudefläche um ca. 650 m², wie in der Stellungnahme der Quartiersräte vorgeschlagen. Die freiwerdenden 650 m² stünden dann u.a. zur Versickerung zur Verfügung.
- In der nördlichen Spitze des Grundstücks könnte ein Teil der historischen Aufschüttung des Bahngeländes (ca. 4-5 m über Straßenniveau liegend) erhalten bleiben. Das Wasser der Dachflächen müsste gesammelt und dann dorthin zu Versickerung gepumpt werden. Eventuell könnten für diese Versickerung auch Flächen nördlich des Baugrundstücks zwischen S1 und S2 und der späteren S21 genutzt werden. Im städtebaulichen Rahmenvertrag zwischen Vivico und dem Land Berlin von 2005 wurden diese Gleisinseln als potenzielle Ausgleichsflächen festgelegt – aber bisher nicht in Anspruch genommen. Denkbar wäre hier sogar ein Regenwasserteich und / oder eine Schilfkärlanlage.

- Vertikale Gärten an den Fassaden zum Parkplatz, zur S-Bahn und zur Yorckstraße. Der Vorschlag setzt eine Wasserrückhaltung für das auf den Dachflächen anfallende Regenwasser voraus. (Aus dieser Wasserrückhaltung könnten auch die WCs versorgt werden). In Phasen ohne Niederschlag wird dann das Wasser aus den Rückhaltetanks in die vertikalen Gärten gepumpt. Die ökologischen Vorteile dieser Konstruktion sind :
 - 1 Kühlungseffekt durch die Verdunstungsleistung der Pflanzen (im Gegensatz zur Versickerung über Rigolen wird das Wasser vor Ort verdunstet!).
 - 2 Emissionsreduktion, die Pflanzen absorbieren Kohlendioxid, Staub und schädliche UV-Strahlen.

Beispiele:

- <http://www.verticalgardenpatrickblanc.com>
- <http://www.90egreen.com/die-innovation.html>
- IASP, CD zur Tagung „Grüne Dächer 2.0“
- Galerie Lafayette, Friedrichstraße, siehe Abbildung unten



5 ZUM VERKEHRSGUTACHTEN

Auf Seite 5 werden die Bestandszahlen des Verkehrs ermittelt. Sie basieren auf einer vom Gutachter durchgeführten Zählung am Donnerstag, den 25.11.2010 zwischen 15 und 18 Uhr

und am Samstag, den 27.11.2010 zwischen 10 und 13 Uhr im Abschnitt auf der Yorck- und Goebenstraße zwischen Kulmer- und Katzbachstraße.

Auf Basis der Zählung werden 3055 Kfz/h angegeben. Es wird im Verkehrsgutachten jedoch keine Gesamtzahl für die tägliche Belastung genannt. Die Gesamtzahl wird aber in der Begründung zum Bebauungsplan genannt auf Seite 4 und mit 35.800 KFZ / 24 h beziffert. Diese Zahl wird auch in den Gutachten zum Lärm und den Luftschadstoffen verwendet mit Hinweis auf das Verkehrsgutachten und zu den fachlichen Berechnungen verwendet. Da sie im vorliegenden Verkehrsgutachten nicht zu finden ist, ist anzunehmen, dass es noch eine andere, umfangreichere Fassung des Gutachtens gibt, die nicht ausgelegt wurde. Oder?

Ein Vergleich mit den im Sommer dieses Jahres ausgelegten Unterlagen zum Bebauungsplan Möckernkiez ergibt Differenzen. Dort wird die Gesamtzahl des Verkehrs in der Yorckstraße westlich der Katzbachstraße mit 37.100 DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr) angegeben. Diese Zahlen entstammen einer Knotenstromzählung der VLB (7-19 Uhr) aus dem Jahre 2009, die für 2010 hochgerechnet wurden.

In der Begründung zum Bebauungsplan wird auf diese Zählung der VLB verwiesen. Dort heißt es, dass die Zählung durch die VLB 2009 stattfand und die Zählung durch die Gutachter IGS zum Yorckdreieck im Jahr 2011. Die Differenz zwischen den beiden Verkehrszählungen könne mit dem allgemeinen Rückgang des Verkehrs innerhalb von zwei Jahren erklärt werden. Tatsächlich fand die Verkehrszählung durch den Gutachter nur ein Jahr nach der Zählung durch die VLB statt, nämlich in 2010 und nicht in 2011. Die in der Begründung zum B-Plan gezogene Schlussfolgerung, dass die Differenz zwischen den beiden Zählungen einen Verkehrsrückgang aufzeige, ist lediglich eine unbewiesene Vermutung, die im Übrigen mit den Erfahrungen der vor Ort lebenden Menschen nicht übereinstimmt. Die Differenz kann genauso durch unterschiedliche Wetterbedingungen, bzw. durch eine andere Zählweise oder den kürzeren Zeitraum (3 Stunden statt 12 Stunden), in dem gezählt wurde, verursacht worden sein.

Im Gutachten heißt es, *„dass an beiden Tagen die Temperaturen um den Gefrierpunkt lagen. Es lag aber kein Schnee.“* Zu bemerken ist jedoch, dass im Wetterbericht an den Tagen zuvor winterliches Wetter vorausgesagt wurde, so dass zu bezweifeln ist, dass in diesen 2 x 3 Stunden tatsächlich repräsentative Zahlen erhoben wurden.

Nicht berücksichtigt wurde im Verkehrsgutachten zum Yorckdreieck die Zunahme des Verkehrs durch das Projekt Möckernkiez. Auf Seite 12 des Verkehrsgutachtens zum Möckernkiez heißt es: Das erzeugte Verkehrsaufkommen für das Planungsgebiet beträgt 677 Kfz/h.

Dieser zusätzliche Verkehr wird überwiegend über die Yorckstraße laufen und hätte im Gutachten zum Yorckdreieck mit berücksichtigt werden müssen.

Zum Lieferverkehr

In der Literatur werden für den Lieferverkehr Werte angenommen zwischen 0,2 und 0,3 Lkws/Tag pro 100 m² Verkaufsfläche. Die im Verkehrsgutachten und im Durchführungsvertrag angenommenen 18 täglichen LKW-Fahrten ergeben bei 12.600 m² Verkaufsfläche nur einen Faktor von 0,14. Sollte es zu einer Überschreitung der täglichen 18 LKW-Fahrten kommen, sieht der Durchführungsvertrag keine Sanktionsmöglichkeiten vor!

Zum Vergleich sei das Gutachten zu OBI an der Frankfurter Allee 216 genannt, (Dittrich Verkehrsplanung, Stand Mai 2012,

<http://www.berlin.de/imperia/md/content/balichtenberghohenschoenhausen/bebauen/beteiligen/verkehrsgutachten1165ve.pdf>).

Dort wird in vergleichbarer Lage mit vergleichbarem Sortiment ein Bau- und Gartenmarkt mit 5.460 m² Verkaufsfläche geplant. Das Gutachten von Dittrich geht dort von einem Faktor 0,25 LKW-Fahrten pro 100 m² Verkaufsfläche aus und kommt so auf einen Wert von 14 LKW-Fahrten am Tag. Würde man diese Zahl auf das Vorhaben im Yorckdreieck hoch rechnen, **käme man dort auf die Zahl von 31,5 LKW-Fahrten am Tag.**

Zum Kundenverkehr

Zur Berechnung der Kundenparkplätze geht das Gutachten von Dittrich für die Frankfurter Allee von einem Stellplatz je 27 m² Verkaufsfläche aus. Würde man diese Zahl auf das Yorckdreieck hoch rechnen, käme man auf über 460 Stellplätze allein für den Baumarkt, ohne den Discounter, also auf das Doppelte der vom Gutachten der IGS für das Yorckdreieck vorgesehenen 230 Parkplätze.

Auf Seite 4 des Verkehrsgutachtens wird die Hellweg-Niederlassung in Dortmund-Kley als Beispiel aufgeführt für die Anzahl der Besucher pro m² Verkaufsfläche. Leider wird jedoch nicht berichtet, wie dort der tatsächliche Stellplatzschlüssel und die Ausnutzung der Stellplätze aussehen. Es ist jedoch anzunehmen, dass dort nach den Richtlinien der Bauordnung NRW gebaut wurde. Diese sieht in der Anlage § 51, Absatz 1 Richtzahlen vor für die Einrichtung von Stellplätzen bei Verkaufsflächen über 700 m², und zwar einen Stellplatz jeweils für 10 m² bis 30 m². (Anlage zu Nr. 51.11 VV BauO NRW in Ergänzung des §51 Abs, 1 BauO NRW) Bei dem niedrigsten Ansatz, also bei einem Stellplatz für 30 m² Verkaufsfläche käme man beim Yorckdreieck auf 420 Stellplätze.

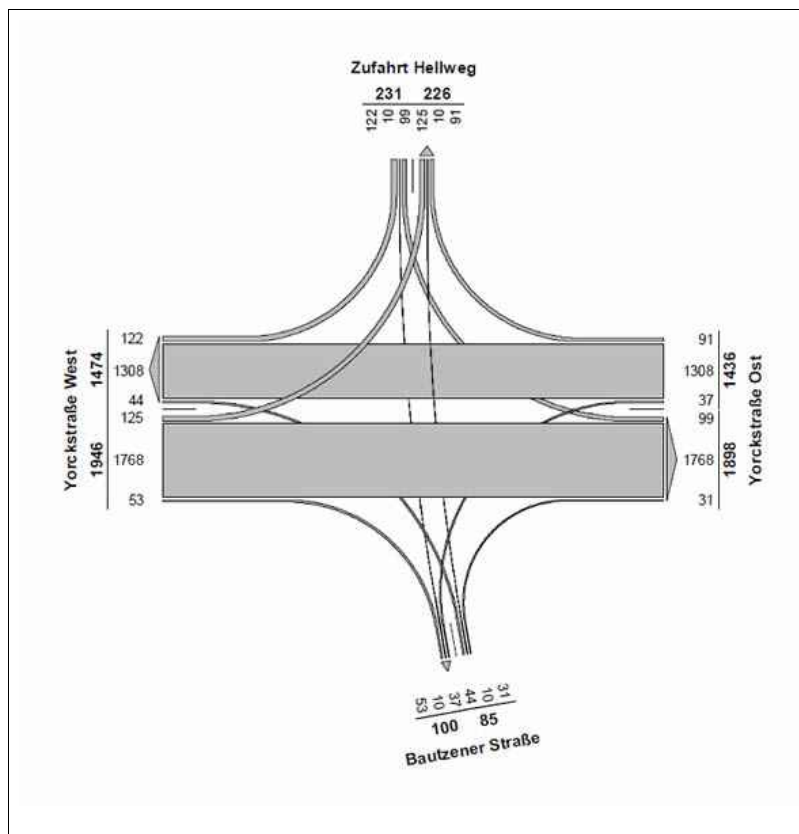
Die Zahlen für den Kunden- und Lieferverkehr beim Yorckdreieck liegen weit unter vergleichbaren Projekten in Berlin und in NRW. Geht die Firma Hellweg hier von einem wesentlichen niedrigeren Umsatz pro m² Verkaufsfläche aus als an anderen Standorten? Oder gilt hier schon die sich im Entwurf befindliche „Stellplatzobergrenzenverordnung“? Dies zumindest hätte im Gutachten und in der Begründung zum Bebauungsplan klargestellt werden müssen.

Zu vermuten ist jedoch, dass Hellweg Umsatzzahlen anstrebt, die ungefähr denen der anderen Baumärkte entsprechen und dass im hier vorliegenden Gutachten die Zahlen für den Bestandsverkehr, ebenso wie den Kunden- und Lieferverkehr tief gerechnet wurden.

Für diese Vermutung sprechen weitere Punkte in dem Gutachten.

Auf Seite 5 heißt es, dass der durch den Sport verursachte Verkehr überwiegend außerhalb der Betriebszeiten des Baumarktes stattfinden würde und deswegen vernachlässigt werden könne. Das Gegenteil ist richtig. Laut Durchführungsvertrag kann der Sportplatz zwischen 8 und 20 Uhr genutzt werden. Von Sonn- und Feiertagen abgesehen, findet der Sport gleichzeitig mit den Öffnungszeiten des Baumarktes statt.

Auf Seite 12 heißt es zur Kreuzung Yorck/Bautzener Straße: Für die Abwicklung der Linksabbieger in die Bautzener Straße kann aufgrund der Einschränkungen durch die denkmalgeschützte S-Bahn-Brücke lediglich ein auf 4,75 m verbreiteter linker Fahrstreifen angeboten werden, so dass Geradeausfahrer an bis zu drei Linksabbiegern vorbeifahren können.



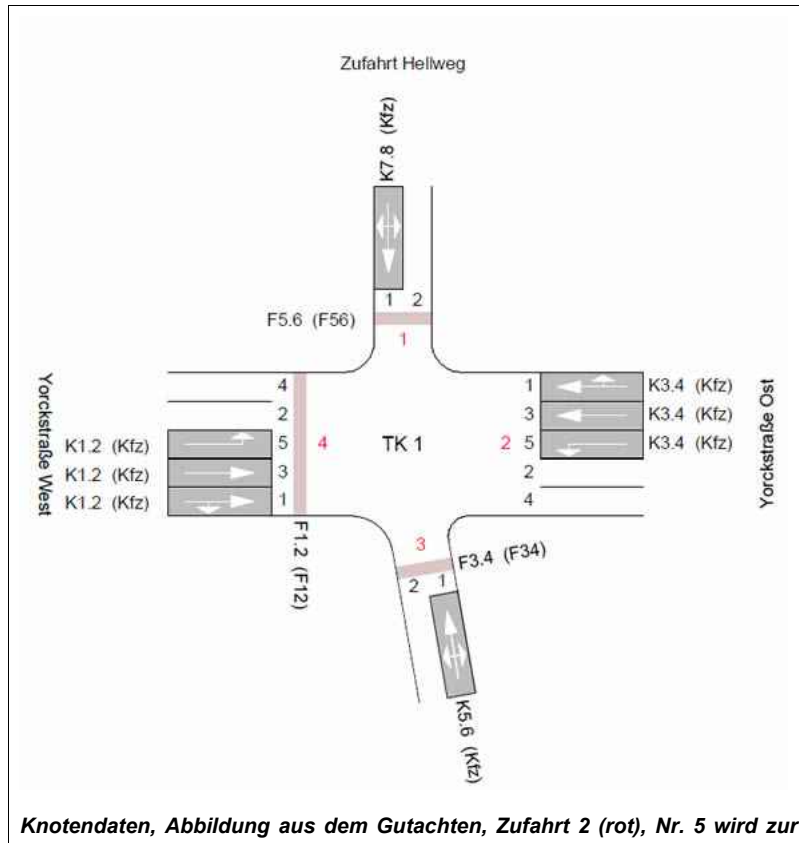
In der zeichnerischen Umsetzung des Verkehrsgutachtens wird diese Linksabbiegerspur jedoch nicht dargestellt. Dargestellt wird dort lediglich die Linksabbiegerspur auf der Yorckstraße aus Richtung Westen kommend für fünf in den Baumarkt abbiegende Fahrzeuge.

In der Leitungsberechnung zum Knotenpunkt Bautzener Straße wird dieser Linksabbiegestreifen jedoch dargestellt und zur Berechnung der Knotenleistungsfähigkeit mit herangezogen. Die Leistungsberechnung geht also davon aus, dass diese Linksabbiegespur gebaut wird.

Laut Gutachten fahren am Nachmittag 226 Fahrzeuge auf den Parkplatz, 231 fahren wieder aus. Die Differenz wird im Gutachten nicht erklärt, genauso wenig wie die anderen Zahlen. Laut Gutachten fahren von den 231 ausfahrenden Fahrzeugen 10 geradeaus in die Bautzener. Wie die Gutachter auf die Zahl kommen, bleibt unklar. Laut Gutachten biegen im gleichen Zeitraum 37 Autofahrer von der Yorckstraße aus Osten kommend in die Bautzener Straße ein. Auch diese Zahl wird nicht erklärt. Aber bei der mündlichen Präsentation des Gutachtens am 24.09.12 im Ausschuss im Rathaus Tempelhof-Schöneberg wurde von den Gutachtern berichtet, dass während der Verkehrszählung am 25.11.2010 etwa 37 Fahrzeuge in der Zeit zwischen 15 und 18 Uhr in die Bautzener Straße abgebogen sein, obwohl es zu diesem Zeitpunkt verboten war. Wenn das Linksabbiegen nun erlaubt würde und zusätzlich noch ein Linksabbiegestreifen angeboten würde, kann dann die Zahl bei 37 Fahrzeugen bleiben, wie in der Kontenberechnung angenommen? Würde das Linksabbiegen an dieser Stelle erlaubt und noch dazu mit einer Linksabbiegespur visuell deutlich angeboten, würden nicht nur die Autofahrer, die die Verkehrsregeln missachten, sondern wesentlich mehr diese Möglichkeit nutzen.

Ebenso wird die angenommene Zahl von 10 Geradeausfahrern vom Baumarktparkplatz in die Bautzener Straße nicht erläutert. Diese Zahl scheint zu niedrig angesetzt. Viele Ortskundige werden – wenn der Verkehr auf der Yorckstraße im Stau steht – vom Baumarktparkplatz geradeaus die Bautzener Straße fahren, um von dort über die Monumentenstraße nach Westen

zur Hauptstraße oder nach Osten zu Katzbachstraße zu kommen. Offensichtlich verfügen die Gutachter, die ihr Gutachten mit „Berlin-Tempelhof/Schönefeld“ betitelt haben, über zu wenig Ortskenntnisse.



Ohne die Möglichkeit von der Yorckstraße aus links in die Bautzener und vom Parkplatz geradeaus in die Bautzener würde die Knotenberechnung anders aussehen. Der sogenannte Sättigungsgrad der anderen Spuren wäre höher, die Staugefahr ebenso. Es sieht so aus, also solle die Möglichkeit zur Einfahrt in die Bautzener Straße als Überdruckventil für überbordenden Verkehr auf der Yorckstraße genutzt werden.

Welche Lösung nun gebaut werden soll, bleibt letztlich unklar. Das Verkehrsgutachten geht von zwei Linksabbiegespuren auf der Yorckstraße aus. In den Projektunterlagen ist jedoch nur eine Linksabbiegerspur eingezeichnet. Im Erschliessungsvertrag wird Bezug genommen auf das vorliegende Verkehrsgutachten und auf die Projektunterlagen. Beides ist Teil des Vertrages. Klarheit könnte hier die Anlage A (§ 2 des Erschließungsvertrages) und die Anlage B (§ 11 des Erschließungsvertrages) bringen. Beide Anlagen wurden aber nicht öffentlich ausgelegt. **Auf Rückfrage bei Frau Obermann, Stadtplanungsamt, waren sie nicht zu finden!**

Auch die Gutachter zum Lärm und zu den Luftschadstoffen schätzen die Verkehrssituation am Knoten Yorck/Bautzener Straße als schwierig ein. Auf Seite 79 Begründung heißt es: Der Gutachter empfiehlt: „Die Luftschadstoffkonzentration auf dem Gehweg an der Lichtsignalanlage Richtung West kann verringert werden, indem der Bau des Nahversorgers mindestens 10 m vom Fahrbahnrand entfernt erfolgt. Außerdem sollte die Ampelschaltung an das Verkehrsaufkommen angepasst werden und ein Überqueren der Fahrbahn durch die Fußgänger über die ehemalige Eisenbahnbrücke bzw. nur auf der westlichen Seite der Lichtsignalanlage ermöglicht wird.“

Im Klartext: einfach mal einen Fußgängerüberweg wegzulassen, damit der Autoverkehr flüssiger laufen kann. Aber einen Fußgängerüberweg soll es doch geben. Damit der Verkehr aber nicht zu lange aufgehalten wird, sollen die Fußgänger, nachdem sie minutenlang gewartet haben, möglichst schnell über die Fahrbahn huschen:

Die Fußgänger sollen ca. 2/3 der Fahrbahn bei Grün überqueren können schreibt die Verkehrslenkung Berlin am 09.03.11 an den Vorhabenträger, siehe Anlagen zum Erschließungsvertrag.

Auf Seite 85 Begründung zum Bebauungsplan heißt es:

Durchgangsverkehr, der durch das Vorhaben entsteht, ist in oder aus der Bautzener Straße nicht zu erwarten. Die Erforderlichkeit verkehrsberuhigender Maßnahmen in der Bautzener Straße sind durch das Vorhaben nicht begründet.

Das Gegenteil ist aber richtig.

Zusammenfassung:

Die tatsächlichen Zahlen, sowohl für den vorhandenen Verkehr, als auch für den neuen Kunden- und Lieferverkehr liegen wahrscheinlich höher als im Gutachten angenommen. Für den Betrieb des Baumarktes bedeutet dies, dass die Kundenparkplätze sehr oft an die Auslastungsgrenze stoßen werden. Parksuchverkehr durch einen Teil der Kunden und durch die Besucher des Sportplatzes in den angrenzenden Straßen könnte die Folge sein. Umso wichtiger erscheint ein Verkehrsberuhigungskonzept für diese Straßen. Für den Lieferverkehr ist zu fordern, dass die im Durchführungsvertrag festgeschriebene Beschränkung auf 18 LKW-Fahrten am Tag durch Sanktionsmöglichkeiten gestärkt wird. Ansonsten wäre die Beschränkung auf 18 tägliche LKW-Fahrten nichts wert. Die Gutachten zum Lärm und zu den Luftschadstoffen beruhen auf den durch das Verkehrsgutachten ermittelten Zahlen und arbeiten somit mit zu niedrigen Werten sowie mit unstimmen Leistungsnachweisen, wie am Knotenpunkt Yorck/Bautzener gezeigt. Die Interessen der Fußgänger wurden nicht berücksichtigt.

6 ZU DEN LÄRMGUTACHTEN

es liegen vor:

- Schallimmissionsprognose, Beratung zum Schallschutz
- Schallimmissionsprognose des Sportanlagenbetriebs
- Untersuchung Straßen- und Schienenverkehrslärm
- Untersuchung des Straßenlärm gemäß 16. BImSchV

Die Untersuchungen gehen aus von den Zahlen des Verkehrsgutachtens. Diese Zahlen sind wahrscheinlich zu gering angenommen. Dies gilt für den Bestandsverkehr, den neuen Anliefer- und den Kundenverkehr.

Die in den Gutachten angenommenen Höhen sind falsch. Die Höhenstufe von 2,1 m von der Yorckstraße auf den Parkplatz sowie von der Yorckstraße in die LKW-Zufahrt wurde nicht berücksichtigt. Es ist offensichtlich, dass PKWs und LKWs zur Überwindung der Höhenstufe

mehr Energie aufwenden müssen als auf ebener Strecke, so dass auch mehr Lärm entsteht. Hier müsste ein Zuschlag für „Bergauffahren“ gerechnet werden.

Die Lärmarten werden alle getrennt beurteilt.

Sport und Gewerbe sind beides „Anlagen“. Für den Sport kann es zu erheblichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte kommen (Szenario A ist am Immissionsrichtwert). Für die unterschiedlichen Quellen (Sport und Gewerbe) gibt es unterschiedliche Beurteilungsgrundlagen (18.BImSchVV und TA Lärm) aber beides sind "Anlagen" und nicht "Verkehr".

Dazu kommt noch die bereits hohe Verkehrslärmvorbelastung. Die Pegel sind hier bereits durch den vorhandenen Verkehr in einem Bereich, der eine gesundheitliche Gefährdung nicht ausschließt.

Bei den Betroffenen addieren sich die verschiedenen Lärmarten. Aus dieser Sicht wäre eine Gesamtlärmbetrachtung geboten, die jedoch in den Gutachten nicht vorgenommen wurde.

Zur Schallimmissionsprognose, Beratung zum Schallschutz

Die TA Lärm, die zur Beurteilung herangezogen werden muss, gibt Immissionsrichtwerte für die Gesamtbelastung = Vorbelastung + Zusatzbelastung vor. Vorbelastung bereits bestehender gewerblicher Betriebe - dazu zählen auch Einzelhandelbetriebe, Gaststätten, Imbisse - und die gibt es vor Ort.

Untersucht wurde nur die Zusatzbelastung und es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Vorbelastung nicht existiert. Wenn es Vorbelastungen gibt und diese nicht untersucht werden, müsste der Immissionsrichtwert -6dB eingehalten werden, was hier nicht der Fall ist.

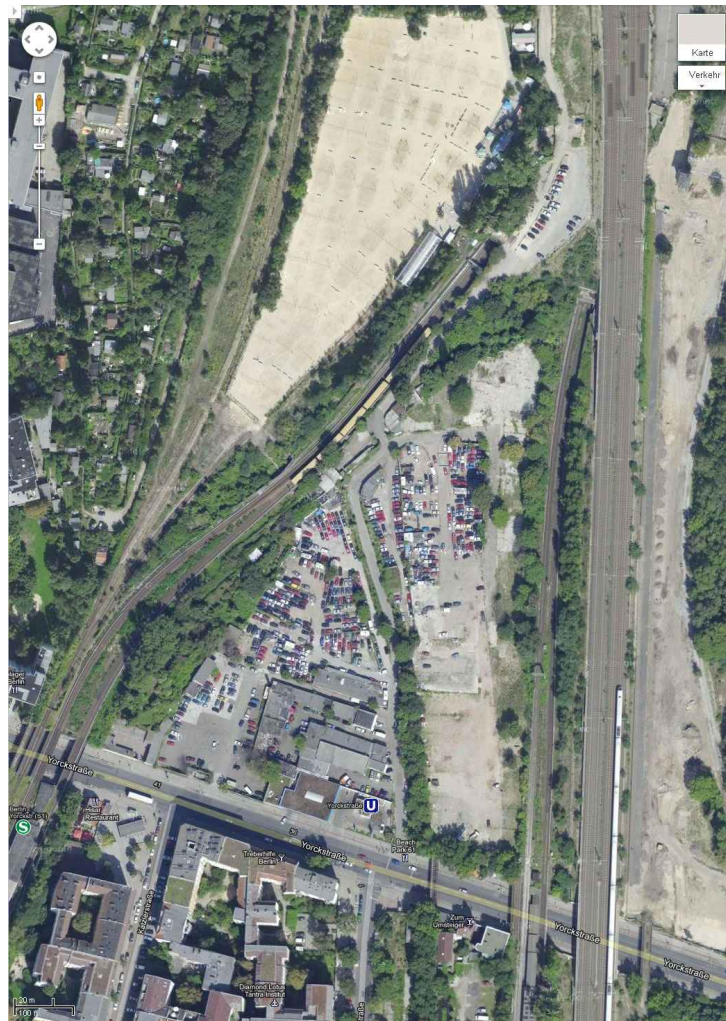
Auf Seite 7 heißt es: Ansatz nach /6/ für Fahrgeräusch bei Lkw 105 kW, je m-Wegelement, bezogen auf 1 Stunde, LWA, 1h = 60,0 dB(A).

Laut Hessische Landesanstalt für Umwelt, Technischer Bericht zur Untersuchung der Lkw- und Ladegeräusche auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern und Speditionen, Heft 192, 1995. Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen von Lastkraftwagen auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern, Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche insbesondere von Verbrauchermärkten, Heft 3, 2004 ISBN 3-89026-572-3, muss aber eine höhere Schallleistung angenommen werden. Statt 60dB(A)/h/m müssen 63dB(A)/h/m angenommen werden. Die 3dB könnten schon einen nicht unerheblichen Anteil bei dem "Nahversorger" und dann an der Yorckstraße 53 liefern.

Zur Schallimmissionsprognose des Sportanlagenbetriebs

Auf Seite 4 des Gutachten heißt es: Im näheren Umfeld des Bauvorhabens befinden sich keine weiteren Sportanlagen mit relevanten Geräuschemissionen.

Das ist falsch. Unmittelbar nordwestlich angrenzend, durch die Bahnlinie der S1 vom Vorhaben getrennt, befindet sich eine Beachvolleyballanlage mit ca. 30 Spielfeldern. Die Anlage ist von Mai bis Oktober täglich im Betrieb, bis in die Abendstunden. Die Geräuschemissionen der Beachvolleyballanlage sind relevant, insbesondere für die rückwärtigen Häuser der Bülowstraße.



Das Luftbild zeigt die Beachvolleyballfelder in unmittelbarer Nachbarschaft des Vorhabens.

Seite 6 des Gutachtens heißt es „Der Betreiber des Baumarktes wird dem Sportplatzbetreiber maximal 20 Pkw-Stellplätze während der Öffnungszeiten des Marktes zur Verfügung stellen. An Sonn- und Feiertagen ist der Parkplatz geschlossen. Bei einer Gesamtzahl von 295 Stellplätzen für den Baumarkt und erwarteten 2.065 Kunden-Pkw pro Tag, können die dem Sportplatz zuzuordnenden Parkbewegungen bei der Ermittlung der Geräuschemissionen vernachlässigt werden.“

Der von einem der Sportanlage zugeordneten Parkplatz ausgehende Lärm gehört mit zur Sportanlage und ist in die Beurteilung einzubeziehen. Im Verkehrsgutachten wurde der Anteil der Stellplätze für den Sport nicht in die Berechnung einbezogen, sondern völlig vernachlässigt. Siehe dazu auch Kapitel der Stellungnahme zum Verkehr.

Es erschließt sich nicht, wo die Besucher sonntags, immerhin bis zu 200, parken sollen, wenn der Parkplatz geschlossen ist. Ob das im öffentlichen Straßenraum stattfinden kann (ohne Stellplatznachweis), ist zu bezweifeln.

Bei Sport und Gewerbe rechnet man nach der ISO 9613-2. Dazu muss ein Bodeneffekt angegeben werden. Da frequenz aufgelöst gerechnet wurde, ist aber sicher eine Bodendämpfung eingegangen. Je nachdem, ob man die 1 (schallhart) oder die 0 (schallweich) wählt, können die Ergebnisse unterschiedlich ausfallen. Da die ermittelten Werte an der "Grenze" sind, wäre das wichtig zu wissen, was angenommen wurde. Dies betrifft außer dem Sportlärm auch den Gewerbelärm.

Die Zuschauerränge sind an der Ostseite des Spielfeldes angeordnet. Dies bedeutet, dass die Rufe der Zuschauer nach Westen in Richtung der rückwärtigen Häuser der Bülowstraße gerichtet sind. Wären die Zuschauerränge auf der Westseite des Spielfeldes würden die Rufe Richtung Osten gehen und wären nicht direkt auf Wohnhäuser gerichtet. Dies hätte außerdem den Vorteil, dass bei Nachmittagsspielen die Zuschauer nicht von der im Westen stehenden Sonne geblendet würden.

Untersuchung Straßen- und Schienenverkehrslärm

und

Untersuchung des Straßenlärms gemäß 16. BImSchV

Im Verkehrsgutachten wurde der Straßenabschnitt der Yorckstraße von den Knotenpunkten Neue Kulmer/Goebenstraße im Westen bis Yorckstraße/Katzbachstraße im Osten untersucht. Laut Gutachten handelt es sich um einen erheblichen Eingriff durch die Anlage neuer Linksabbiegespuren und die Neugestaltung des Knotens Bautzener Straße. Damit zusammen hängt die Veränderung der Ampelschaltung am Knoten Yorckstraße/Katzbachstraße. Dort wird der Verkehrsdurchfluss in Richtung Yorckstraße um 2 sec verringert, der der Linksabbieger von der Yorckstraße in die Katzbachstraße wird verlängert.

Der Umbau des Knotens Yorck/Bautzener Straße und die Anlage der Linksabbiegespuren hat also auch Einfluss auf die Anlieger an den östlich und westlich des Vorhabens liegenden Verkehrsknoten.

Als Immissionsorte wurden jedoch nur die unmittelbar benachbarten Gebäude der Yorckstraße 43, 51, 53 und 54 untersucht. Die Zunahme des Verkehrs wird jedoch auf dem gesamten Abschnitt zwischen Yorck/Goeben/Neue Kulmer Straße westlich und Yorck/Katzbachstraße östlich wirksam werden. Die Immissionsberechnungen müssten für alle Anlieger des Straßenabschnitts durchgeführt werden.

In Anhang A1 der Untersuchung des Straßenlärms gemäß 16. BImSchV wird auf die **VLärm-SchR 97** verwiesen.

Dort heißt es in (1): Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ist über den Neubau- bzw. Ausbauabschnitt (z.B. Planfeststellungsabschnitt) hinaus für den Bereich zu prüfen, auf den der vom Verkehr im Bauabschnitt ausgehende Lärm ausstrahlt.

Das betrifft also den gesamten Abschnitt zwischen Yorck/Katzbachstraße und Yorck/Goeben/Kulmer Straße.

Als Ausbauabschnitt wird hier jedoch nur der Abschnitt zwischen Yorck/Bautzener Straße und Yorck/Mannsteinstraße angenommen. In diesem Abschnitt gilt also der zweite Absatz aus der **VLärmSchR 97**.

Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Bauabschnitt wird die volle Verkehrsstärke (Verkehrsbelastung des Bauabschnittes und des sich anschließenden, baulich nicht veränderten Bereichs) zugrunde gelegt.

Für die anderen Abschnitte gilt: für die Ermittlung des Beurteilungspegels des vorhandenen, baulich nicht geänderten Bereichs ist jedoch nur die Verkehrsbelastung des Bauabschnitts maßgeblich, die Verkehrsbelastung des sich anschließenden, baulich nicht geänderten Bereichs der vorhandenen Straße ist außer Acht zu lassen, d.h. mit Null anzusetzen.

Für alle Abschnitte sagt die **VLärmSchR 97**

Für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen sind wieder beide Abschnitte mit ihrer vollen Verkehrsstärke zu berücksichtigen.

Dazu müssten Immissionsorte an allen Abschnitten berechnet werden, was nicht erfolgt ist.

Für den Abschnitt zwischen den Knoten Yorck/Bautzener Straße und Yorck/Katzbachstraße ist zu prüfen, ob es sich nicht ebenfalls um einen Neubauabschnitt handelt.

Denn im Verkehrsgutachten wird hier eine weitere Linksabbiegerspur für den Verkehr auf der Yorckstraße von Osten kommend in die Bautzener Straße vorgesehen. Die Leistungsberechnung für den Knoten geht von dieser bisher nicht vorhandenen Spur aus. In den Projektunterlagen ist sie jedoch nicht eingezeichnet.

Würde diese Linksabbiegespur tatsächlich gebaut, müsste auch der Abschnitt auf der Yorckstraße zwischen Bautzener Straße und Katzbachstraße als „Ausbauabschnitt“ behandelt werden.

7 ZUR UNTERSUCHUNG DER LUFTSCHADSTOFFE.

Die Untersuchung geht von den Daten des Verkehrsgutachtens für die Anzahl der Fahrzeuge und für die Verkehrsqualität aus. Sie nimmt für die überwiegenden Straßenabschnitte einen Zustand von „HVS-50-f“, an, das bedeutet flüssig laufender Verkehr. Die Anzahl der Fahrzeuge wurde im Verkehrsgutachten jedoch wahrscheinlich zu tief gerechnet, die Verkehrsqualität zu positiv dargestellt (siehe Text zum Verkehrsgutachten)

Nicht berücksichtigt wurden in der Untersuchung die Höhenlage des geplanten Baumarktes und des Parkplatzes. Kfz (Kunden und Lieferverkehr) müssen von der Yorckstraße kommend ca. 2,1 m Höhenunterschied überwinden, um auf das Grundstück zu kommen. Für dieses Bergauffahren muss mehr Energie aufgewendet werden, als auf ebener Strecke, was zu einem erhöhten Schadstoffausstoß führt. Dieser erhöhte Schadstoffausstoß wurde nicht berücksichtigt.

In dem dreidimensionalen nicht-hydrostatischen numerischen Strömungs- und Ausbreitungsmodell MISKAM wurde die Geländehöhe ebenfalls nicht berücksichtigt. Es ist offensichtlich, dass die Höhenstufe die Ausbreitung der Luftschadstoffe Richtung Norden bremsen wird. Deswegen sind die Berechnungen und Darstellungen auf den Karten nicht realistisch. Die Höhenstufe stellt ein Hindernis dar für die Durchlüftung. Deswegen wird die Konzentration der betrachteten Schadstoffe im Straßenraum noch etwas höher sein als im Gutachten dargestellt.

Trotz dieser Mängel kommt die Untersuchung zu einer erheblichen Belastung. Hier folgt Tabelle 10 aus dem Gutachten. Die Werte wurden an zwei Stellen auf dem Bürgersteig jeweils mittig vor dem Baumarkt und dem zukünftigen Nahversorger ermittelt. Da der Verkehr im gesamten Abschnitt zwischen den Knoten Yorck/Goeben/Neue Kulmer Straße im Westen und Yorck/Katzbachstraße im Osten ansteigen wird, sollten die Belastungen auf der gesamten Strecke ermittelt werden.

Tabelle 10: Berechnungsergebnisse der NO₂-, PM₁₀- sowie PM_{2,5}-Immissionen im Bereich der beiden neu geplanten Gebäude					
	Luftschadstoff	Immissions-grenzwert Jahresmittel in µg/m³	Tagesgrenzwert- Äquivalent in µg/m³	Analyse in µg/m³	Planfall in µg/m³
Bau- und Gartenmarkt	Stickstoffdioxid NO ₂	40		40 - 41	47 - 48
	Feinstaub PM ₁₀	40		33 - 34	36 - 37
			30	33 - 34	36 - 37
	Feinstaub PM _{2,5}	25		20 - 21	22 - 23
Nahversorger	Stickstoffdioxid NO ₂	40		41 - 42	> 49
	Feinstaub PM ₁₀	40		34 - 35	40 - 41
			30	34 - 35	40 - 41
	Feinstaub PM _{2,5}	25		21 - 22	23 - 24

Die Grenzwerte für NO₂ werden in der Analyse (Bestand) etwas, bei einer Realisierung des Projekts jedoch erheblich überschritten.

Die Grenzwerte für Feinstaub PM₁₀ und PM_{2,5} bleiben beim Baumarkt knapp unter den Grenzwerten, beim Nahversorger, der erst in einem späteren B-Planverfahren realisiert werden soll, liegen sie jedoch eindeutig über den Grenzwerten. Deswegen schlagen die Gutachter ja für den Nahversorger vor, dass das Gebäude um 10 m von der Straßenseite zurückzusetzen.

Eine ähnliche Wirkung wie das Gebäude des Nahversorgers hat die an der Yorckstraße geplante Höhenstufe von 2,1 m zwischen Straße und Parkplatz. Durch diese wird sich ebenfalls die Schadstoffkonzentration im Straßenraum erhöhen.

Das Gutachten beschreibt die Situation, Seite 19: Für die weitere Planung des Bauvorhabens ist es **wichtig, dass der Aufenthalt der Fußgänger an den neu geplanten Gebäuden so kurz wie möglich gestaltet wird.**

Die daraus gezogenen Schlussfolgerungen sind laut Gutachten folgende: Dies könnte erreicht werden, in dem die Lichtsignalanlage (LSA) für Fußgänger nur auf der westlichen Seite gestattet wird sowie die Eingänge der zu errichtenden Gebäude nicht im Bereich der Yorckstraße (Hauptverkehrsstraße) geplant werden.

Eine weitere Maßnahme zur Reduktion der hohen Luftschadstoffkonzentrationen auf dem Gehweg an der LSA Yorckstraße / Bautzener Straße Richtung West könnte erreicht werden, indem der Bau des Nahversorgers ähnlich wie der Bau des Baumarktes mindestens 10 m vom Fahrbahnrand entfernt errichtet wird.

Also eine Fußgängerampel weniger, den Nahversorger zurücksetzen von der Straße!

Da die Schwelle der Gesundheitsgefährdung hier überschritten ist, müssen weitere Maßnahmen in Betracht gezogen werden. Eine größere Minderung der Luftschadstoffe könnte erreicht werden durch:

- Vermeidung der Höhenstufe zwischen Straße und Parkplatz
- Zurücksetzen des Baumarktgebäudes von der Straße wie in der Stellungnahme der Quartiersräte Schöneberger Norden vorgeschlagen.

- Begrünung der Fassaden des Baumarktes
- Tempolimit auf der Yorckstraße 30 km/h
- Verkehrsberuhigung der angrenzende Straßen

8 ZUM LICHTGUTACHTEN

Das Gutachten beschreibt das Umfeld als städtische Umgebung mit einem relativ hohen Umgebungslicht. Dies trifft für den von der Straße zum Vorhaben abgewandten Teil der Nachbarschaft nicht zu.

Diese eher wenig beleuchteten Flächen sind auch Rückzugsgebiet für bestimmte Tierarten.

In der Begründung auf Seite 26 heißt es: Vor Abriss der Gebäude erfolgte eine Untersuchung hinsichtlich geschützter Nist- und Lebensstätten für Vögel und Fledermäuse. Es konnten keine Lebensstätten festgestellt werden. Das Potenzial dieser Gebäude für das Vorhandensein von Brutplätzen oder Fledermausquartieren wurde als nicht hoch eingeschätzt (Teige 2011). Es konnte jedoch auch nicht ausgeschlossen werden, dass es vereinzelt Brutplätze von z.B. Haussperling, Blaumeise oder Kohlmeise an den Gebäuden gibt. Daher erfolgte der Abriss der Gebäude außerhalb der Brutzeit.

Während der dem Park zugewandte Teil des Grundstücks eher dunkel ist, gibt es zur Yorckstraße hin eine additive Wirkung von verschiedenen Lichtern: Sportplatz + Werbung + Parkplatz + Straßenbeleuchtung + Autoscheinwerfer + S-Bahn + beleuchtete Fenster. Die additive Wirkung der verschiedenen Lichtquellen wurde nicht untersucht.

Ebenso wurden nicht untersucht mögliche Reflexionen, z. B. durch den beleuchteten Kunstrasen.

Auf der letzten Seite des Gutachtens werden in der Tabelle Höhen genannt für die Leuchten.

Z = 25 für die Höhe der Leuchten für den Sportplatz auf dem Dach und Z = 8 für die Höhe der Leuchten auf dem Parkplatz.

Die angenommenen Höhen sind falsch, da das Vorhaben auf der Ebene + 2,1 m realisiert werden soll.

Es müsste also für die Höhe der Leuchten so gerechnet werden:

Auf dem Dach: 2,1 m (Aufschüttung) + 9,5 m (Gebäudehöhe) + 16 m (Lampenhöhe) = 27,6 m.

Auf dem Parkplatz: 2,1 m (Aufschüttung) + 8,0 m (Lampenhöhe) = 10,1 m

Mit fast 28 m wäre die Höhe für die Sportplatzleuchten ca. 10 m über der Traufhöhe der meisten benachbarten Gebäude. Sie hätten aufgrund ihrer Höhe eine **weite Wirkung in den Bereich des zukünftigen Parks hinein** und wären von zahlreichen Fenstern der Gebäude an der Bülow- und Yorckstraße sichtbar.

Die Leuchten des Parkplatzes wären in Höhe zwischen zweiten und dritten Obergeschoss der gegenüberliegenden Gebäude der Yorckstraße.

Die Berechnung der Blendungswirkung ist nicht nachvollziehbar. Zwar wird auf Seite 13 des Gutachtens eine Formel für die Berechnung der Blendwirkung angegeben, $L_{ax} = k \sqrt{L_u / \Omega_s}$.

Mit welchen Werten dann aber tatsächlich gerechnet wurde und wie die Höhen darin verarbeitet wurden, ist aus den Tabellen nicht nachvollziehbar.

Zum besseren Schutz der Umgebung vor Lichtemissionen ist zu fordern, dass die Leuchten so niedrig wie möglich installiert werden, dass sie nicht stärker als notwendig dimensioniert werden und nicht länger als notwendig in Betrieb sein sollten.

Dies ist durch die vorliegende Planung nicht gewährleistet.

Der Durchführungsvertrag beschränkt die Nutzung des Sportplatzes auf die Zeit zwischen 8 und 20 Uhr. Die Beleuchtung des Sportplatzes darf laut Durchführungsvertrag aber bis 22 Uhr in Betrieb sein. Der Betrieb der Sportplatzbeleuchtung ist ebenfalls auf den Zeitraum bis 20 Uhr zu beschränken. Im Anschluss könnte es eine kleine Beleuchtung für die Umkleidekabinen geben.

Auf Seite 3 des Lichtgutachtens heißt es:

Mit den 4 Flutlichtmasten mit je zwei Planstrahlern 2000 W wird auf dem Spielfeld eine mittlere horizontale Beleuchtungsstärke von $E = 147 \text{ lx}$ erreicht. Damit werden die Empfehlungen der DIN EN 12193 Licht und Beleuchtung Sportstättenbeleuchtung für eine notwendige Mindestbeleuchtungsstärke von $E = 75 \text{ lx}$ für Training und Freizeitsport deutlich übertroffen.

Das bedeutet, dass auch mit einer geringeren Beleuchtungsstärke noch ausreichend gut Sport ausgeübt werden könnte.

Die Beleuchtungsmasten des Spielfeldes sind 16 m hoch. Dies ist eine übliche Höhe für Sportplatzbeleuchtung.

Es ist jedoch zu fragen, ob hier nicht auch eine geringere Höhe ausreichen würde. Denn der Fußballplatz ist nicht 60 m breit wie in Berlin oft üblich, sondern nur 45 m. Bei 16 m hohen Masten würde der Einfallswinkel des Lichts in der Mittelachse des Sportplatzes ca. 35 Grad betragen. Würde man die Masten auf 12 m Höhe begrenzen, wäre der Einfallswinkel mit ca. 28 Grad immer noch über dem geforderten Mindestwinkel von 25 Grad.

Der etwas niedrigere Abstand der Leuchten über dem Spielfeld hätte noch weitere Vorteile. Bei einer geringeren Höhe könnte das Spielfeld mit Leuchtmitteln geringerer elektrischer Leistung und dementsprechend geringerem Lichtstrom beleuchtet werden bei gleicher Qualität der Ausleuchtung. Die Beleuchtungsstärke (lx) verhält sich nämlich umgekehrt proportional zum Quadrat der Entfernung, entsprechend kann der Energieverbrauch reduziert werden. Hier wäre eine wesentliche Energie- und Kosteneinsparung möglich. Die Leuchten sollten auch einzeln schaltbar sein, damit – wenn nur Teile des Spielfeldes genutzt werden – auch nur diese Teile beleuchtet werden.

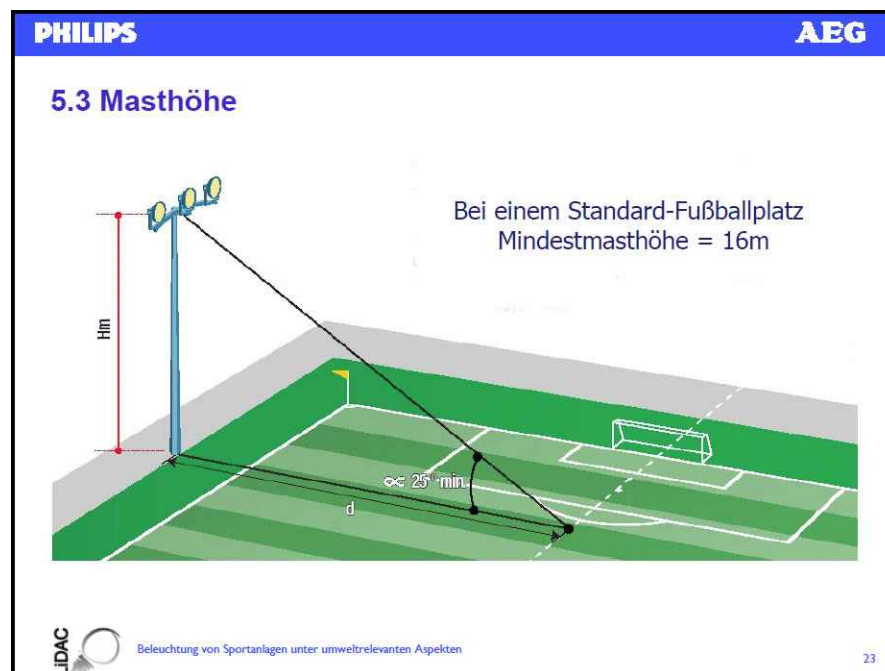


Abbildung aus <http://www.sportstaetten.info/files/veranstaltungen/mittelstandstagung-2007/dbuforum2-260607/2.%20Herr%20Barth%20Fa.%20Philips%20GmbH.pdf>

Der Sportplatz soll ja in Zukunft von den bezirklichen Sportämtern verwaltet werden. Wahrscheinlich müssen dann auch die Betriebskosten des Sportplatzes vom Bezirk getragen werden. Durch die Veränderung der Beleuchtung wäre hier eine Kostenersparnis für die Bezirkskasse möglich.

9 FORDERUNGEN

Aus der Beschäftigung mit den Gutachten und der Begründung ergeben sich zahlreiche Forderungen, manche beziehen sich auf Details und sind in der Stellungnahme zu den einzelnen Gutachten enthalten. Die wichtigsten sollen hier zusammengefasst werden:

Verkehr

Das Gutachten zum Verkehr geht von zu niedrigen Zahlen aus, was den vorhandenen Verkehr und den neuen Verkehr betrifft. Die Leistungsberechnung für den Knoten Yorck/Bautzener Straße geht von einer zweiten Linksabbiegerspur von der Yorckstraße in die Bautzener Straße aus. In den Projektunterlagen wird aber nur eine Linksabbiegerspur von der Yorckstraße auf den Parkplatz des Baumarktes dargestellt. Wir fordern ein zweites Gutachten, dass die tatsächlichen Verhältnisse betrachtet.

Lärm und Luftschadstoffe

Die Gutachten zum Lärm und zu den Luftschadstoffen belegen Belastungen, die über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung liegen. Im Planungsverfahren werden daraus keine Konsequenzen gezogen, im Gegenteil. Zur Minderung des Lärms und der Luftschadstoffe fordern wir

- Vermeidung der Höhenstufe zwischen Straße und Parkplatz

- Zurücksetzen des Baumarktgebäudes von der Straße wie in der Stellungnahme der Quartiersräte Schöneberger Norden vorgeschlagen.
- Evaluierung der Immissionen am gesamten Straßenabschnitt zwischen Yorck/Goeben/Neue Kulmer Straße im Westen und Yorck/Katzbachstraße im Osten
 - Tempolimit auf der Yorckstraße 30 km/h
 - lärmindernden Belag auf der Yorckstraße
 - Verkehrsberuhigung der angrenzenden Straßen

Licht

Wie gesagt ist es unabdinglich, insektenfreundliche Leuchtmittel im gesamten Gebiet festzusetzen. Auf dem Sportplatz ist der Leuchtwinkel der Lampen so einzustellen, dass eine Beeinträchtigung in der Umgebung vermieden wird. Zum besseren Schutz der Umgebung vor Lichtemissionen fordern wir, dass die Leuchten nicht höher als notwendig installiert werden, dass sie nicht stärker als notwendig dimensioniert werden und nicht länger als notwendig in Betrieb sind. Auch für Werbetafeln/-anlagen muss es o.g. Beschränkungen geben.

Es geht hier auch um den Schutz der Bewohner, die das Licht aus ihren Wohnungen wahrnehmen werden.

Niederschlagswasser

Aus dem Gutachten zum Niederschlagswasser ergibt sich das einzige Argument für eine eventuelle Erhöhung des Baugrundstücks über das Straßenniveau um 2,1 Meter. Wie oben dargelegt, könnte diese wesentlich weniger betragen, als z. Zt. Für die Regenwasserversickerung geplant ist. Ferner hat die vorgeschlagene Versickerung über Rigolen auch Nachteile, denn es gibt weniger Verdunstung vor Ort.

Wir schlagen vor, dass Alternativen zur Versickerung über Rigolen untersucht werden, z. B. Versickerung auf den höher gelegenen Flächen des angrenzenden Bahngeländes und durch Nutzung des Regenwassers für vertikale Gärten an den Fassaden. Diese Gärten könnten auch zur Verminderung der Luftschadstoffe und des Lärms beitragen.

Naturschutz

Wie oben erläutert sind die Planungen aus ökologischen Gründen zu ändern. Eine ausreichende und nachvollziehbare Eingriffsbilanzierung nach dem Berliner Verfahren ist vorzunehmen.

Die Kompensationsberechnung des notwendigen naturschutzrechtlichen Ausgleichs ist falsch, da das gesamte Gelände als Innenbereich nach § 34 Baugesetzbuch eingestuft wird. Stattdessen sind 2/3 des Geländes als Außenbereich nach § 35 Baugesetzbuch anzusehen. Daraus ergibt sich eine wesentlich höhere Kompensationsanforderung.

Es müssen die textlichen Festsetzungen 11, 13 und 14 wie beschrieben ergänzt /geändert werden. Textliche Festsetzungen zur kompletten insektenfreundlichen Außenbeleuchtung und zur Fassadenbegrünung sind aufzunehmen.

Weitere Maßnahmen wurden z.B. unter dem Punkt „sonstige Regelungen“ beschrieben (Vergrößerung der Vegetationsfläche, Verringerung der Fläche des Gartenmarktes, Änderung der Geländehöhe, Strauchpflanzungen, Erhöhung der Nisthilfenanzahl, Kästen / Einfluglöcher für Fledermäuse an den Gebäuden, keine Werbeanlage in der „Grün“fläche, Modifizierung der

Werbeanlagen, Modifizierung der Sportplatzbeleuchtung, optimierte Regelung der Sportplatznutzung, nicht spiegelnde Glasfassaden usw.).

Die vorgeschlagene Ausgleichsfläche im Westpark des Gleisdreiecks nördlich der U1 wird im städtebaulichen Rahmenplan zwischen Vivico und Land Berlin als Fläche J bezeichnet. Die Fläche J ist laut Vertrag 1,7 ha groß. Zusammen mit den dort verorteten Ausgleichsflächen der Flottwellstraße und des Möckernkiezes ergibt sich schon eine Inanspruchnahme der Fläche von 1,83 ha.

Die vorgeschlagene Ausgleichsfläche ist außerdem als ökologische Ausgleichsfläche ungeeignet. Sie ist vollständig mit den Tunnelanlagen für die Fernbahn unterbaut. Die über dem Tunnel realisierte Parkgestaltung sieht zahlreiche versiegelte Fläche mit asphaltierten Wegen und Plätzen vor.

Schlussbemerkung

Selbst städtebaulich ist das geforderte Zurücksetzen der Fassade des Baumarktes zur Yorckstraße auf die durch die Häuser Yorckstraße 45 bis 43 vorgegebene Linie sinnvoll und schafft einen großzügigeren Straßenraum mit etwas mehr Aufenthaltsqualität, in dem auch die denkmalgeschützten Yorckbrücken besser zur Geltung kommen.

Das geforderte Tieferlegen des Projekts auf Straßenniveau ist nicht nur optisch vorteilhafter, sondern fördert den Abzug von Lärm und Luftschadstoffen Richtung Norden.

Der Vorschlag allein löst aber nicht die Probleme des Lärms und der Belastung mit Luftschadstoffen. Das Maß des Lärms und der Luftschadstoffe überschreitet hier weit die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung.

Deswegen muss über eine grundsätzliche Verkleinerung des gesamten Vorhabens nachgedacht werden: Weniger Verkaufsfläche ergibt weniger Verkehr, weniger Lärm und Luftschadstoffe und erleichtert das Problem der Entwässerung durch mehr unversiegelte Flächen auf dem Gelände und bietet Raum für Flora und Fauna.

Fazit

Wir lehnen die vorliegende Planung aufgrund der aufgezeigten erheblichen vielfältigen Mängel ab, fordern den Verzicht auf den geplanten Bau sowie entsprechende Planungsänderungen und behalten uns rechtliche Schritte vor.

Mit freundlichem Gruß

Manfred Schubert

Geschäftsführer

für unsere nach § 63 BNatSchG anerkannten Mitgliedsverbände:

gez. C. Arns	(Bund für Umwelt und Naturschutz, LV Berlin)
gez. Dr. H. Berger	(Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin)
gez. T. Hauschild	(Naturschutzbund Deutschland, LV Berlin)
gez. L. Miller	(GRÜNE LIGA, Berlin)
gez. O. Schworck	(Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Berlin)
gez. A. Solmsdorf	(Baumschutzgemeinschaft Berlin)
gez. G. Strüven	(NaturFreunde, LV Berlin)