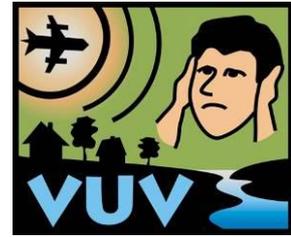


# Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs



Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

Abteilung für Bauen, Planen und Facility Management  
(Stadtentwicklungsamt)  
Yorckstraße 4 – 11,  
10965 Berlin

**Anschrift VUV**  
**Birkenweg 35**  
**15827 Blankenfelde**  
Internet [www.vuv-verein.de](http://www.vuv-verein.de)  
Email [info@vuv-verein.de](mailto:info@vuv-verein.de)  
Vorsitzender: 03064169918; 12589,  
Grünelinder Str.11  
M: [Eckhard.Bock11@googlemail.com](mailto:Eckhard.Bock11@googlemail.com)  
Konto 364 100 90 30  
Bank MBS Potsdam  
BLZ 160 500 00

Datum 07.2.2021

## **Bebauungsplanentwurf VI-140cab; Fassung Öffentliche Auslegung Januar/Februar 2021**

**Sehr geehrte Damen und Herren,**

der Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs ist ein durch das UBA bundesweit anerkannter Umweltverband und nimmt zu dem Bebauungsplanentwurf wie folgt Stellung:

Der Bezirk Friedrichshain –Kreuzberg beabsichtigt, für die geplante Bebauung des Bebauungsplangebiet „Urbane Mitte Süd“ vielfältige Nutzungen zu gewinnen und Büro- und Dienstleistungsnutzung ab der zweiten Geschossebene auch in einem Hochhaus mit 15 Geschossen zu realisieren. Der grundsätzliche Planungswille, an dieser Stelle quasi als Entlastung zum Potsdamer Platz oder auch zum ehem. Postscheckamt, Büronutzungen anzusiedeln soll nicht in Frage gestellt werden – zumal der Plangeber richtigerweise davon ausgeht, dass eine Wohnnutzung an diesem Standort aus Immissionsschutzgründen nicht in Frage kommt.

Es ist festzuhalten, dass der Bebauungsplan in einer Größenordnung von ca. 6000m<sup>2</sup> Flächen für Vergnügungsstätten ermöglicht und z.B. eine Diskothek mit dieser Fläche in der Begründung nicht ausgeschlossen wird.

Es ist bereits als Abwägungsausfall zu bezeichnen, dass die Auswirkungen einer im Wege der Ausnahme zulässigen Nutzung (auf S. 35 der Begründung wird explizit ausgeführt, dass man keine Bindungen vorgeben wolle), die in der Begründung als wünschenswerte Vergnügungsstättennutzung bezeichnet worden ist, nicht in allen Konsequenz durchdacht hat und hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen planerisch analysiert worden ist.

Wenn es beabsichtigt sein sollte, z.B. einen Entlastungsstandort für das RAW Gelände zu finden, sollte man mit einer derartigen planerische Absicht offen umgehen und die Frage stellen, ob dadurch die gerade entstandenen Wohnnutzungen am Rande des Parkgeländes aufgewertet oder belastet werden.

In der Begründung wird ausgeführt:

„Die Bestimmung der betriebsbedingten Auswirkungen des Gewerbelärms ist auf der Ebene des Bebauungsplans nur schwer möglich. Die Lösung der durch diese gewerblichen Nutzungen möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte muss daher weitgehend auf die Ebene der Baugenehmigung verschoben werden.“

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Der Plangeber muss die oben angesprochenen Konflikte erkennen, bewältigen und die verantwortlichen Bezirkspolitiker über die Hintergründe informieren, ansonsten läge – wie hier – ein Ermittlungs- und Abwägungsausfall vor, der den B-Plan angreifbar macht. Denn er kann keinesfalls derartige, die Grundstücksnutzung stark beeinflussenden Fragen ausklammern und Konflikte in das Baugenehmigungsverfahren schieben, denn er trägt selbst – auch ausweislich der Begründung – die Verantwortung dafür, dass er dem Grundstückseigentümer freie Hand bei der Auswahl von Nutzungen lässt und dieses offenkundig auch nicht steuern will.

Es ist überhaupt nicht ausreichend, in der Begründung ein Wunschkonzert an Nutzungen anzugeben, das einer kritischen wirtschaftlichen Betrachtung offensichtlich nicht standhalten kann. Unabhängig hiervon sind erheblichen Nachwirkungen der Coronapandemie auf Änderungen in der Nachfrage nach bestimmten Nutzungen (z.B. Büroflächen) nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Es wird in der Begründung des Bplans auf S. 113 ausgeführt:

„Um im Rahmen der weiteren Projektentwicklung auf Marktveränderungen reagieren zu können, sind die benannten Nutzungen überall zulässig. Es ist weder die Festsetzung einer horizontalen, noch eine vertikalen Nutzungsgliederung vorgesehen.“

Und an anderer Stelle:

„In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ soll im Sockelbau ein Sportschwerpunkt (Sport-/ Mehrzweckhalle) entstehen, hier können auch andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. Diese Nutzungen sind gemäß (Angebots-) Bebauungsplan zulässig, werden jedoch nicht im Einzelnen festgesetzt.“ (S. 31 Begründung Bplan)

Es wird in der Begründung zum Bebauungsplan festgestellt, dass eine Reihe von Fragen erst im Bauantragsverfahren geklärt werden soll. Dieses Vorgehen ist nur dann möglich, wenn keine bodenrechtliche Spannungen ausgelöst werden.

Zusätzlich können Konflikte durch den Plangeber auch im städtebaulichen Vertrag angesprochen und einer Lösung zugeführt werden. Leider wird nur ganz grob aufgeführt, was im städtebaulichen Vertrag geregelt werden soll – eine Kongruenz zwischen den behaupteten Planungszielen und den planerischen Festsetzungen und vertraglichen Bindungen ist somit nicht nachvollziehbar.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass planerische Konflikte überwiegend unbewältigt sind und durch den Bebauungsplanentwurf z.T. sogar erst geschaffen werden. Der Plangeber ist zwingend aufgefordert, in der Begründung wie auch im schalltechnischen Gutachten sich mit den Auswirkungen aller geplanten und möglichen Nutzungen auseinandersetzen – auch den ausnahmsweise zulässigen Nutzungen. Allein die Nutzungen, die gemäß Bebauungsplan zwingend ausgeschlossen werden sind, bedürfen keiner immissionsschutz- und weitergehenden detaillierten planungsrechtlichen Betrachtung.

### **Bodenrechtliche Spannungen und Abgrenzung des Bebauungsplanes**

Zunächst fällt auf, dass das Bebauungsplangebiet äußerst knapp zugeschnitten ist und allein die Straßenerschließung und Anbindung an die Trebbiner Straße eine gewisse Aufweitung darstellt.

Dabei stellt sich bei genauer Lektüre der Begründung heraus, dass sogar überörtliche Wege und international bedeutsame Fahrradrouten direkt am Plangebiet vorbeiführen.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Es wird ausgeführt, dass man sich für die Verbesserung von Fuss- und Radwegeverbindungen einsetzen will. Als anliegendes Dokument (k3b Fuss- und Radwegverbindungen) wird sogar ein sehr gutes Maßnahmenkonzept der öffentlichen Auslegung beigefügt.

Da man aber den Bebauungsplanbereich – dieses ist eine bewusste Entscheidung des Plangebers – stark reduziert hat, ist die Nord-Süd Fahrradrouten nicht im Plangebiet enthalten. Konfliktpunkte und Schwachstellen der Führung werden insofern gar nicht behandelt – ob diese im städtebaulichen Vertrag auftauchen, kann nicht erkannt werden. Außerdem legt der Plangeber Wert auf die Feststellung, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits an anderer Stelle (Bunkerberge Friedrichshain) überwiegend realisiert worden seien.

Hier scheint es so zu sein, als ob die Abwägung bereits abgeschlossen sei – das würde nicht im Einklang mit einem zumindest bis zur Entscheidung über das Auslegungsergebnis notwendig offenen Abwägungsprozess sprechen.

Grundsätzlich findet man in der Begründung zu dem Bebauungsplanentwurf auch keine Aussage zu der Frage, mit welchen planerischen Maßnahmen man den Ost- und Westteil des Parks verbinden will bzw. ob man die im Radwegkonzept dargestellten Mängel der Verknüpfung beider Teile als planerische Aufgabe sieht. Da die Fernbahntrasse beide Parkgebiete durchschneidet, gibt es nur in Höhe der Yorckbrücken und nördlich des U Bahnhofs Gleisdreieck Verbindungsmöglichkeiten.

Das geplante Areal „Urbane Mitte Süd“ wäre – auch ausweislich des Landschaftsplanes und der Grünkonzeption des FNP – hervorragend geeignet, um eine Verknüpfungsmöglichkeit vorzusehen, da nur an dieser Stelle die S-Bahntrasse im Tunnel verläuft und insofern nur die Fernbahn überbrückt werden müsste. Zu diesem Themenbereich findet man aber keine Aussagen im Planentwurf und seiner Begründung.

### **Grundstücksituation und Planung**

Als Planungsziel wird in der Begründung (S. 32 ff.) ausgeführt:

„Grundstück und Parknutzung

Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei und für jeden zugänglich sein. Das gesamte Quartier ‚Urbane Mitte‘ ist als urbanes offenes Quartier im Scharnier zwischen dem West- und Ostpark konzipiert.

Maßnahmen am Gebäude / auf dem Baugrundstück:

Alle Freiflächen im Quartier ‚Urbane Mitte‘ sollen als halböffentliche Räume ausgestaltet werden, als Gemeinschaftsbereiche mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass Einfriedungen unzulässig sind, um die freie Zugänglichkeit und die Einbindung in den Ostpark zu gewährleisten.“

Diese durchaus des Unterstützens werten Planungsziele werden aber weder durch textliche Festsetzungen noch durch zeichnerische festgeschrieben. Es ist also möglich, dass genau das Gegenteil von dem in der Begründung dargestellten Planungsziel real baulich umgesetzt wird.

### **Innere Erschließung**

Weitere Probleme treten selbst bei der inneren Erschließung des Plangebiets auf. In der Begründung wird ausgeführt:

„Die Sicherung der öffentlichen Erschließung des Kerngebiets MK 7 lässt sich im Angebots-Bebauungsplan nicht festsetzen, da dazu ein unterirdisches Fahrrecht durch das Kerngebiet MK 6

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

erforderlich wäre. Da im Bebauungsplan nur die Möglichkeit für eine unterirdische Bebauung geschaffen wird, kann in einem potenziellen Untergeschoss kein Fahrrecht festgesetzt werden. Planergänzend wird daher im städtebaulichen Vertrag eine Regelung aufgenommen, die die Verpflichtung der Entwicklungsgesellschaft zur gemeinsamen Errichtung der Tiefgarage in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 als Voraussetzung für die Nutzungsaufnahme sowie zur dauerhaften Aufrechterhaltung der Tiefgarage und ihrer Durchfahrbarkeit in ganzer Länge, insbesondere der Durchfahrt vom Kerngebiet MK 6 in das Kerngebiet MK 7 zur Sicherstellung der öffentlichen Erschließung des Kerngebiets MK 7 enthält.“

Der Bebauungsplanentwurf erlaubt eine sehr hohe Grundstücksausnutzung mit höchsten GFZ und GRZ Zahlen. Wenn Stellplätze nicht zwingend als in einer Tiefgarage anzuordnende vorgegeben werden, verfehlt der Bebauungsplan wichtige Steuerungsfunktionen. Denn natürlich könnten Stellplätze auch in einer ganz anderen Form vorgesehen werden und damit zu Beeinträchtigungen der Parknutzung und der sonstigen Nachbarn führen.

Selbstverständlich ist dann bei dem gegebenen baulichen Konzept auch dafür Sorge zu tragen, dass Rettungsfahrzeuge die Tiefgarageneinfahrt und –ausfahrt nutzen können, denn es gibt keinerlei sonstige – planerisch vorgesehene Wendemöglichkeit auf dem Grundstück.

Eine öffentlich rechtliche Sicherung durch eine Nebenzeichnung für das Untergeschoss ist also zwingend erforderlich, um keinen gravierenden Abwägungsausfall zu dokumentieren.

### **Äussere Erschließung**

Zusätzlich fällt auf, dass die in Bezug genommene Feuerwehrumfahrt um das nördlich des Baugebietes gelegene Station 25 Grundstück nicht planerisch gesichert wird, obwohl diese für das Baugebiet eine essenzielle Bedeutung hat. Es wird also überhaupt keine Notwendigkeit gesehen, dass vorhandene Bauareal an die vorhandene planerisch befürwortete Feuerwehrringumfahrt anzuschließen.

Dieses wäre aber bei der Nutzungsdichte auf dem geplanten Areal zwingend erforderlich.

Stattdessen wird in der Begründung zum Thema „Feuerwehr“ ausgeführt:

„Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts wurde in Abstimmung zwischen Architekten, Brandschutzplanern und Verkehrsplanern geprüft, inwieweit die Anforderungen des Brandschutzes und der Feuerwehr erfüllt werden. Im Ergebnis können alle Anforderungen insbesondere in Hinblick auf Feuerwehrwege und Aufstellflächen erfüllt werden. Der Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.“

Der Bebauungsplan muss in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt alle erforderlichen Flucht- und Rettungswege sowie Sammelpunkte vorsehen.

Es ist äußerst erstaunlich, dass bei einfachen – planungsrechtlich aber bedeutsamen – Fragen keine Konfliktlösung durch den Bebauungsplan vorgenommen wird, sondern wiederum die Konfliktbewältigung in das Bauantragsverfahren geschoben wird. In diesem kann der Bezirk aber nur zwingende bauordnungsrechtliche Anforderungen geltend machen. Ein Konfliktausgleich – wie ihn das Planungsrecht kennt, ist auf dieser Ebene gar nicht möglich.

Leider sind mit diesem Vorgehen auch bodenrechtliche Spannungen verbunden: Denn das Baukonzept sieht insbesondere im östlichen Bereich einen sehr eng an die Nachbargrenze herangerückten Baukörper vor. Eine Erschließung wird also bereits durch die Baukörperkonfiguration

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

vorgegeben. Das kann sogar zur Nichtrealisierung eines Vorhabens führen und auch Spannungen hinsichtlich der Belastung an den Grundstücksrändern erzeugen. Bei der gewählten Baukörperkonzeption des Bebauungsplanes können selbst Aufstellflächen der Feuerwehr für Bodenspannungen sorgen.

### **Anbindung an den ÖPNV**

Nachdem die besonders günstige Lage des Gebietes in der Nähe des U Bahnhofes Gleisdreieck beschrieben wird, wird in der Begründung des Bplans auf S. 105 ausgeführt:

„Die Entfernung zum bestehenden Zugang zum U-Bahnhof Gleisdreieck beträgt ca. 460 m. Damit ist der Toleranzwert zwar nicht mehr eingehalten, er ist aber nur unwesentlich überschritten. Bei Realisierung des südlichen Zugangs auf der Westseite des U-Bahnhofs Gleisdreieck würde sich die Entfernung auf ca. 310 m verkürzen, der Toleranzwert wäre eingehalten und der Zielwert fast erreicht.“

Es wird zwar ausgeführt, dass hier das Land Berlin zuständig sein würde – der Bezirk Friedrichshain Kreuzberg sieht sich aber anscheinend nicht als maßgeblicher Teil des Landes Berlin – ansonsten würde sicherlich ausgeführt werden, wann mit dem zusätzlichen Zugang zu rechnen sei und warum – falls die Realisierung nicht in Kürze absehbar ist – dieser im Rahmen des städtebaulichen Vertrages eingefordert wird.

Die Anbindung des neuen Baugebiets an den nächsten ÖPNV-Knotenpunkt müsste zumindest die direkte Absicherung des nächst gelegenen Gehwegs, der parallel zur internationalen Radroute verläuft, vorsehen. Selbst das ist nicht gegeben bzw. wird auch nicht als Teil des städtebaulichen Vertrages dargestellt.

Ausführungen werden allein zum Geh-, Fahr- und Leitungsrecht in der vorgesehenen Privatstraße gemacht. Auf S. 177 wird aber auch ausgeführt, dass damit keine Nutzungsrechte verbunden seien. Es stellt sich somit die Frage, ob der Bebauungsplan an dieser Stelle nicht eher öffentliches Straßenland hätte festsetzen sollen. Nutzungsrechte im städtebaulichen Vertrag sind möglicherweise nicht ausreichend.

### **An planfestgestellte oder genehmigte Emmissionorte / bzw. Schienentrassen heranrückende schutzwürdige Bebauung**

Im schalltechnischen Gutachten und ansatzweise aber nicht durchgängig in der Bebauungsplanbegründung wird der immissionsschutzrechtlich erforderliche Prüfprozess in Kaskadenform erläutert.

Zunächst ist zu prüfen, ob § 50 BImSchG zu beachten ist bzw. in welcher Form der Planungsleitsatz des Trennungsgebots beachtet werden kann. Dieses betrifft sowohl die Lage und Nutzungsart des Baugebietes als auch – so im hier vorliegenden Bebauungsplan auch die Baukörperkonfiguration und die Ausrichtung und Abschirmung schutzbedürftiger Räume.

Dieser Prüfprozess ist zwar im Ansatz angesprochen worden, aber in mehrfacher Hinsicht weder begonnen noch zu Ende geführt worden. Hierzu wird weiter unten im Detail erläutert werden.

Zunächst ist anzumerken, dass aufgrund der bewussten Zurückhaltung des Plangebers hinsichtlich der Nutzungsstruktur in allen Geschossen abzu prüfen ist, ob gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

eingehalten werden. Da Beherbergungsbetriebe und eine Hotelnutzung nicht ausgeschlossen werden und eine Nutzungseinschränkung für die unteren beiden Vollgeschosse den Planunterlagen nicht zu entnehmen sind, muss sowohl hinsichtlich des Schallschutzes und der Belichtungsanforderungen untersucht werden, mit welchen baulichen Maßgaben eine planungsrechtlich zulässige Nutzung möglich werden kann. Hierzu zählen auch abpuffernde, der Fassade vorgesetzte Bauteile wie auch gebäudestrukturierende Bauteile (gläserne Lärmschutzwände etc.).

Da eine derartige Gesamtbetrachtung unterblieben ist bzw. das schalltechnische Gutachten von Nutzungsvorgaben ausgeht, die der Bebauungsplan nicht kennt bzw. vorgibt, ist von einem Ermittlungsfehler und nachfolgendem Abwägungsausfall an dieser Stelle auszugehen. Dieses wäre allerdings über klare textliche Festsetzungen in einem ersten Schritt zu heilen.

Damit sind aber noch keine die unterschiedlichen Belange berücksichtigenden Prüfprozesse hinsichtlich der Baukörperstellung und der Nutzungsstruktur, die leider im Planverfahren zwingend zu erbringen sind, angesprochen. Der Verweis auf ein Wettbewerbsprodukt stellt den Plangeber nicht frei von Abwägungserfordernissen, die gerade an diesem lärmbelasteten Standort eigenes stadtplanerisches Handeln erfordert.

Es ist auch hier im Detail zu überprüfen, welche Nutzungsarten bauliche Öffnungen (quantitativ und qualitativ) und Ausrichtungen bedingen. Diese Prüfprozesse sind nicht oder nur sehr eingeschränkt (ausschließlich bezogen auf den passiven Schallschutz) durchgeführt worden.

Grundsätzlich darf angesichts der sehr hohen Immissionsbelastung und der Entscheidung des BVerwG vom 25. April 2018, 9 A 16.16, aus Gründen des Gesundheitsschutzes die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts in WA bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten (AUSSENWERTE) anzusetzen, bereits bezweifelt werden, dass hier wohnungsähnliche Nutzungen (Beherbergungsbetriebe) mit dem Gesundheitsschutz überhaupt noch vereinbar sind – die im Immissionsgutachten referierten Quellen, die höhere Grenzen vorsieht, sind jedenfalls durch diese aktuellere BVerwG-Entscheidung als überholt anzusehen.

Allein die Festlegung für passive Schallschutzmaßnahmen und die Ausrichtung von Betriebswohnungen zu bestimmten Fassadenbereichen in der textlichen Festsetzung 1.8 deutet daraufhin, dass der Plangeber für alle anderen Nutzungen (wie z.B. generell für zulässig angesehen Beherbergungsbetriebe wie auch Büronutzungen) keine Einschränkungen oder Festlegungen für erforderlich ansieht.

Dieses wäre aber ein offensichtlicher Abwägungsausfall.

### **Verursacher der Immissionen und Verantwortlichkeit der DB für weitere Maßnahmen**

Bevor den Baukörperfestsetzungen und Nutzungsfestlegungen detaillierter nachgegangen wird, ist der Ursache der Immissionsbeeinträchtigung auf dem Grundstück durch nahegelegene Schienentrassen nachzugehen. Der Plangeber führt selbst aus, dass das Grundstück im Zuge vertraglicher Regelungen von der Deutschen Bahn in das Eigentum der von Festlegungen des Bebauungsplanes betroffenen Eigentümer „Entwicklungsgesellschaft Urbane Mitte Süd“ übergegangen ist.

Es ist also der Deutschen Bahn – wegen des langen Planungsverlaufs und vermutlich auch aufgrund eigenen Einwirkens – immer deutlich gewesen, dass an dem Standort gebaut werden sollte. Allein

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

der Grundstücksübergang wird bereits dadurch gekennzeichnet, dass nicht bahnbetriebsnotwendige Flächen ausgeschieden werden, die als Bauflächen einen höheren Preis als Grünflächen bedeuten.

Die Deutsche Bahn ist also als Verkäufer des Grundstücks, Nutznießer der baulichen Entwicklung und an der Grundstücksentwicklung beteiligt gewesen. Dieses geht aus der Begründung hervor:

„Städtebaulicher Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005

Die Deutsche Bahn hat das heutige Grundstück der 'Urbanen Mitte' über das Tochterunternehmen Vivico Real Estate bzw. als Nachfolger über die CA Immo auf Grundlage des Städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck von 2005 als Bauland verkauft. Im Rahmenvertrag ist die Anbindung an die öffentliche Trebbiner Straße wesentlicher Bestandteil der zwischen der Vivico, dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vertraglich vereinbarten Nutzungs- und Entwicklungsziele.“

Es handelt sich also hier keineswegs um eine Fachplanungsbehörde, der ohne ihr Wissen und ohne Ihr Handeln eine schutzwürdige Nutzung direkt vor in ihrem Eigentum stehende, überörtlich bedeutsame Infrastruktur mit emittierender Wirkung „vorgesetzt“ worden ist.

Genau das Gegenteil ist der Fall. Dieses ist auch dem Plangeber bekannt, da er die nach langjährigen Verhandlungen abgeschlossenen Verträge von 2005 mit dem damaligen Grundstückseigentümer der DB zitiert.

Da diese Verträge offenkundig zentraler Ausgangspunkt jeder Planung sind, ist die Frage zu stellen, ob sich die Bahn durch diese Verträge einer öffentlich-rechtlichen Verantwortung entziehen kann und öffentlich rechtliche Maßstäbe missachten kann. Denn Grundstücksverkäufe, die zum einen von einer Bebaubarkeit ausgehen und auf der anderen Seite von hinzunehmenden Immissionen ausgehen, die zur Beeinträchtigung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen führen können, sind sittenwidrig. Der öffentliche Planungsgeber kann und darf zudem nicht, nur um der privaten DB AG profitable Grundstücksgeschäfte und-gewinne zu ermöglichen, reduzierte Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse stellen, zu Lasten der im geplanten Baugebiet lebenden und arbeitenden Menschen.

Wenn sich die DB weiterhin weigern sollte, an der konkreten Stelle des Bebauungsplangebietes Belastungen zu reduzieren (wobei noch nicht einmal ausgeführt worden ist, ob der Plangeber das versucht hat), kann der jetzige Grundstückseigentümer bis hin zur Revision und Rückgabe der Grundstücksverträge aktiv werden.

Auf jeden Fall ist der Plangeber respektive der Gutachter der schallschutztechnischen Untersuchung von falschen Annahmen ausgegangen: die DB ist an dieser Stelle weit über ihre eigentliche Rolle als Fachplanungsträger in der Verpflichtung.

Aktive Schallschutzmaßnahmen an der Quelle können nicht mit Verweis auf fehlende Zuständigkeit des Plangebers und fehlenden Willen auf Seiten der Bahn einfach ausgeklammert werden.

In der Begründung wird zutreffend ausgeführt: „Im Bebauungsplanverfahren kann allenfalls eine Prüfung erfolgen, ob sich mit der Deutschen Bahn eine Vereinbarung zur Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen treffen lässt.“ Diese Aussage weist in die richtige Richtung – es sollten aber darauf basierend auch Handlungsschritte erforderlich und erfolgreich dokumentiert werden.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Es ist dem Plangeber an dieser Stelle auch zuzustimmen, dass Festlegungen nicht im Bebauungsplan getroffen werden können. Es steht ihm allerdings frei, das Bebauungsplanverfahren bis zur Klärung der erforderlichen Fragen ruhen zu lassen. Der Plangeber ist an dieser Stelle – aufgrund der grundstücksbezogenen Vorgeschichte - verpflichtet, die DB aufzufordern, folgende Maßnahmen durchzuführen:

An der Fernbahntrasse wären unterschiedliche aktive Maßnahmen nach Aussage des Planungsgebers möglich:

- Bau einer (transparenten) Einhausung
- Einbau von Schienenstegdämpfern
- Einbau von Absorbern auf dem Abschnitt der festen Fahrbahn im Bereich der Zufahrt zum Nord-Süd-Tunnel
- Absorbierende Auskleidung der Wände im Bereich der Zufahrt zum Tunnel und der Tunnelwände nahe der Tunnelmündung
- Bau von Lärmschutzwänden

Es ist allgemein bekannt, dass die DB in den letzten Jahren noch nicht einmal die Lärmsanierungsmittel in vollem Umfang abgerufen hat. Die DB kann also noch nicht einmal mit Unzumutbarkeit oder finanzieller Überforderung argumentieren.

Außerdem stellt sich die Frage, warum die DB nicht bereits beim Neubau der Fernbahnstrecke aufgefordert worden ist, erforderliche Schutzvorkehrungen zu treffen, da bereits der Flächennutzungsplan von 1994 ausreichende Bindungen vorgesehen hat und die DB selbst bei einer reinen Parknutzung verpflichtet gewesen wäre, Schutzmaßnahmen zu treffen.

Etwaige Schadensersatzforderungen des jetzigen Grundstückseigentümers aufgrund von Verzögerungen im Bebauungsplanverfahren können direkt an den ehemaligen Grundstückseigner – die DB – gerichtet werden.

Überdies steht es dem Planungsträger frei, Grundstücke zum richtigen Zeitpunkt zu entwickeln – insofern ist ihm ein weiterer Ermessensspielraum gegeben, der etwaige Schadensersatzanforderungen auch ins Leere laufen lassen kann.

### **Gliederung der Baukörper und Abschirmung von Immissionen**

Es wird davon ausgegangen, dass nur die absolut unvermeidlichen Emissionen an den Schienentrassen im Gebiet des Bebauungsplans abzuschirmen sind, da die DB gezwungen sein wird, Maßnahmen umzusetzen.

Die veränderte Sachlage führt zu einem wesentlich einfacheren Abwägungsprozess, da die Konfliktsituation durch dem Bebauungsplan vorgreifende Maßnahmen zum Teil entschärft werden kann. Die Ausgangslage, dass ausschließlich Büronutzungen und unter bestimmten Voraussetzungen auch Beherbergungsbetriebe zulässig sein können, wird zwar bleiben – es wird aber eine wesentliche Aufwertung des Standortes aufgrund durchzuführender aktiver Schallschutzmaßnahmen geben.

Im Schallschutzgutachten und in der Bebauungsplanbegründung wird zutreffend ausgeführt, dass die wesentlichen Emissionen von der Fernbahntrasse westlich des Baugebietes herrühren, aber auch Emissionen der Hochbahnen und der Straßen, wenn auch in geringerem Umfang zu betrachten sind. Eine Summenbetrachtung aller Lärmarten ist den Unterlagen allerdings nicht zu entnehmen.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Die Stellung der Baukörper ist möglichst derart zu wählen, dass

1. Der auf das Grundstück einwirkende Schall abgeschirmt wird.
2. Zusätzliche Reflektionen und Lärmeinträge in das Grundstück oder auf die Nachbarschaft vermieden werden
3. Schutzwürdige Nutzungen durch vorgesezte Bauteile (z.B. Wintergärten; Laubengänge, Glasfassaden) abgeschirmt werden.
4. Lücken zwischen Bauteilen keine negativen Schalleinträge und zusätzliche Reflektionen auslösen.

Wie bereits ausgeführt, ist der Planungsleitsatz des Trennungsgebots auch bei der konkreten baulichen Gestaltung maßgeblich.

Es ist also an dieser Stelle dem Plangeber nicht freigestellt, beliebige Baukonfigurationen, die in irgendeinem Wettbewerbsverfahren ausgegeben wurden, zu wählen. Er ist verpflichtet, die Wahl des Baukörpers zu begründen und die planungs- und immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen der Baukörperstellung im Detail darzustellen.

Die notwendigen Verfahrensschritte sind im Planungsverfahren unterblieben.

Es ist sogar festzustellen, dass weder Abschirmwirkungen noch Reflektionswirkungen der Gebäudekonfiguration im schalltechnischen Gutachten untersucht worden sind. Denn obwohl in der Legende von Planunterlage angegeben worden ist, dass Schalleintrag in einer Höhe von 18m rechnerisch und zeichnerisch dargestellt werden soll, ist das konkrete zu bebauende Grundstück mit der aufstehenden Gebäudekonfiguration nur bezüglich des baulichen Schallschutzes im Detail erfasst worden.

Es ist also weder erkennbar, welche zusätzlichen Reflektionen oder Abschirmungen durch die Gebäudestellung erreicht werden.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Gebäudekonfiguration zu massiven Verschlechterungen für die geplanten Nutzungen und die Nachbarschaft führt. Das wäre bei einem umfassenden Abwägungsprozess, der keineswegs von einem festgelegten „Ergebnis“ eines Wettbewerbsverfahrens ausgehen darf, herausgekommen. Zunächst ist aber festzustellen, dass diese Abwägung gar nicht stattgefunden hat.

Die Darstellung von Immissionswerten an den jeweiligen Gebäudefassaden – also die reine Betrachtung des passiven Schallschutzes - ersetzt diesen notwendigen Abwägungsprozess keinesfalls.

Zwingend zu überprüfen wären auch schallabsorbierende Gebäudestrukturen und Fassaden, um angrenzende Nutzungen des Parks nicht zusätzlichen Immissionen auszusetzen.

Der Abwägungsausfall wiegt umso schwerer, weil sich andere Planungsalternativen (vorausgesetzt, man folgt dem Planungsziel, an dieser Stelle eine Bebauung zu realisieren) geradezu aufdrängen und die gewählte Baukonfiguration sich beinahe als problematischste Variante darstellt.

Denkbar wäre ein in Nord-Süd Richtung durchlaufender Baukörper mit einer abschirmenden vorgesezten Baustuktur oder untergeordneten Bauteilen wie z.B. einer Vorsatzkonstruktion (analog zu Passivhäusern statt Energievorgaben Schallschutzanforderungen beachtend).

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Auf jeden Fall wäre im Zuge der Abwägung die Resilienz vor und die Abschirmung von Schall durch die Bebauungsstruktur zu prüfen gewesen. Dieses ist leider aus der Bebauungsplanbegründung nicht zu erkennen.

Die Berliner Verfahrensweise, Bauwettbewerbe durch den Senat durchzuführen und dann davon auszugehen, dass die Ergebnisse ohne weitere Abwägung in einen Bebauungsplan des Bezirks übernommen werden, ist allgemein bekannt. Das bedeutet allerdings nicht, dass der Plangeber davon befreit sein würde, die notwendigen Abwägungsprozesse durchzuführen und seine Entscheidungen nachvollziehbar zu begründen.

Alternative Baukörperstellungen und ihre Auswirkungen auf gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse im Baugebiet hätten untersucht werden müssen.

Angesichts des Planungsstandes wird an dieser Stelle der Hinweis gegeben, dass in anderen Städten in vergleichsweise belasteten Baugebieten mit transparenten gebäudehohen Schallschutzwänden (siehe die Bebauung am Münchner Ring)

gearbeitet wird. Es wäre auch hier problemlos möglich, zwischen den beiden Baukörpern – also exakt definiert zwischen den Punkten 6f und 7a – eine transparente, gebäudehohe Schallschutzwand zu errichten. Der Bebauungsplan muss natürlich derartiges zwingend vorsehen.

Da der Plangeber selbst davon ausgeht, dass er die hohe Aufenthaltsqualität im Außenbereich des Baugebietes fördern will, müsste er auch ein Interesse an der Realisierung von unbelasteten Terrassen und Außenbereichen haben. Diese sind nur bei Realisierung einer Schallschutzwand sinnvoll.

Ob es dann noch sinnvoll und wünschenswert sein würde, einen „belasteten“ und allseits ungeschützten Hochhausturm zu realisieren, ist dem Plangeber überlassen. Etwaige Normenkontrollverfahren wären aber bei ungeschützten Hochhaustürmen nicht auszuschließen.

### **Passiver baulicher Schallschutz**

Erst wenn die erforderlichen Schritte, die in den vorausgehenden Abschnitten behandelt worden sind, erfolgreich durchgeführt worden sind, kann der Grundstückseigentümer auf den passiven baulichen Schallschutz verwiesen werden.

Allerdings ist hier der Stand der Technik einzuhalten und auch Vorsorgemaßstäbe, denn der Plangeber ist nicht gezwungen, Baugebiete in belasteten Stadtbereichen zu entwickeln.

Leider wird weder der Stand der Technik noch werden Vorsorgemaßstäbe in den Abwägungsunterlagen ausreichend behandelt und zur Grundlage von textlichen oder zeichnerischen Festlegungen genommen. Die 24.BImSchV reflektiert keine Vorsorgemaßstäbe, sondern ausschließlich den Schutz vor erheblichen Belästigungen bei Verkehrslärm.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Der Berliner Lärmleitfaden, der vorschlägt, sich maßgeblich auf die 24.BImSchV zu stützen, setzt sich mit vielerlei Fragen auseinander und stellt sicherlich ein ansprechendes Dokument zu Lärmfragen dar – allerdings hilft er bei der Definition von Vorsorgemaßstäben nicht unbedingt.

Grundsätzlich handelt es sich um eine an genehmigte Schieneninfrastruktur heranrückende schutzwürdige Bebauung (mit Ausnahme einer möglichen Diskothekennutzung oder anderen lärmemittierenden Nutzungen in den ersten beiden Vollgeschossen, die dann ihrerseits detailliert als potentielle Lärmverursacher zu betrachten sein würden).

Die TA Lärm ist hier sicherlich ein heranzuziehender Maßstab, der zu beachten wäre (Wertepaar 60 dB tags und 45 dB nachts). Allerdings wäre es zu einfach, allein aufgrund einer gewählten Gebietskategorie – im konkreten Fall des Kerngebiets – von zulässigen Grenzwerten auszugehen.

Die TA Lärm geht nämlich – wie auch alle Kommentatoren des Immissionsschutz- und Planungsrechts davon aus, dass Kerngebiete sich im Innern von Städten befinden und eine Fülle von Zentrums spezifischen Nutzungen bereits in ihnen anzutreffen sein würden. Im konkreten Fall handelt es sich aber überhaupt nicht um ein klassisches Kerngebiet mit zentrumspezifischen Nutzungen. Der Plangeber schließt – nach dokumentierter Planungsdebatte auch vollkommen zurecht – bestimmte kerngebietstypische Nutzungen wie großflächige Verbrauchermärkte geradezu aus. Das Plangebiet kann aufgrund seiner Insellage überhaupt nicht als selbstständiges, innerstädtisches Kerngebiet betrachtet werden. Selbst wenn man sich den noch zu realisierenden Teil der „Urbanen Mitte“ noch räumlich dazu denkt, kommt man nicht auf eine typische Kerngebietstruktur. Allein der Plangeber möchte eine Nutzungsmischung unterschiedlicher gewerblicher Strukturen vorgeben und will anscheinend nicht das aufgrund der Nachbarschaft eher vorliegende Gewerbegebiet sich als Planungsmaßstab nehmen.

Diese planerische Entscheidung ist grundsätzlich denkbar – bedeutet aber auf der anderen Seite, dass nicht eine planungsrechtlich kaum begründbare Gebietskategorie Maßstab für die Zulässigkeit nach TA Lärm werden kann. Vielmehr wird man sich – vorausgesetzt der Plangeber definiert zumindest für die ersten beiden Vollgeschosse Nutzungen und mögliche Nutzungen der darüberliegenden Geschosse (wie Büro- und Dienstleistungsnutzung bzw. auch alternativ oder kumulativ Hotelnutzung) – für einen Schutzmaßstab entscheiden, der entsprechend den beabsichtigten Nutzungen auf einen Orientierungswert von 60 dB am Tag und 45 dB in der Nacht liegt. Die gewählten Werte, die allein für klassische Kerngebiete und nicht für heranrückende Bauungen gedacht sind, sind als zu hoch zu bezeichnen, falls diese nicht auch für andere Lärmeinträge angesetzt werden.

Da der Bebauungsplan Vorsorgemaßstäbe für die beabsichtigten Nutzungen beinhalten muss, sind auch weitere Parameter in der Abwägung einzubeziehen.

Da sich die 16. BImSchV und die 24. BImSchV nur an Dauerschallpegeln orientieren und insofern nicht mehr den Stand der Technik widerspiegeln können, sind für den baulichen Schallschutz bei intermittierenden Geräuschen wie Zugvorbeifahrten auch die Kriterien der DIN 4109 und weitere Regelwerke (VDI 4100 etc.) zu beachten.

Ausweislich der europäischen Normen sind für alle Bauteile im Prüfstand C tr Werte anzugeben. Die besondere Störwirkung von tieffrequentem Schall des Verkehrslärms (tr steht für traffic) ist also

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

europäisch anerkannt und auch quantitativ angebbare. Es ist also gerade an Schienenstrecken eine bauliche Ausführung von Bauwerken sicherzustellen, deren Bauteile hohe Dämmwerte gerade im niederfrequenten Bereich aufweisen. Dieses ist in die textlichen Festsetzungen aufzunehmen.

Unabhängig hiervon hat sich die maßgebliche Norm der DIN 4109 weiterentwickelt. Sie ist bereits in den Teilen 1 und 2 mit Stand DIN 4109:2018 als technische Bauvorschrift 2020 in Berlin eingeführt worden.

Allerdings geht aus der Überschrift der DIN 4109-1:2018 hervor, dass es sich hier nur um Mindestanforderungen an den baulichen Schallschutz handelt. Da der Bebauungsplan aber Vorsorgemaßstäben verpflichtet ist, sind die Werte der DIN 4109 um mindestens 3 dB hinsichtlich des maßgeblichen Außenlärmpegels anzupassen, um auf der sicheren Seite zu liegen.

Diese Herangehensweise wird bei dem zugegebenermaßen noch mit älterem Datum erstellten Schallschutzgutachten vermisst. Es werden dort die Anforderungswerte bezüglich der TA Lärm zutreffend formuliert aber leider nicht allgemein angesetzt – stattdessen orientiert man sich an einem Lärmleitfaden, der selbst nicht dem Stand der Technik entspricht.

Wie bereits erläutert, ist das Wertepaar 60 dB bzw. 45dB Dauerschallpegel tags/nachts nach TA Lärm aufgrund der Nutzungsstruktur im Gebiet zu beachten.

Da die Züge intermittierende Geräusche mit erheblichen Maximalpegeln aufweisen und auch die Werte der TA Lärm für die lauteste Nachtstunde mühelos überschritten werden, müssen Schutzansprüche auch diese besondere Immissionslage berücksichtigen. Es ist entweder nach der DIN 4109-2:2018 der maßgebliche Außenlärmpegel unter Berücksichtigung der Maximalpegel oder mit einem anderen geeigneten Verfahren der Schutz vor Maximalpegeln sicherzustellen.

Hilfreich ist in diesem Zusammenhang der Entwurf der DIN 4109-1:2020, in dem anhand von Berechnungsbeispielen gerade an Schienenwegen aufgezeigt wird, wie man definierte Schutzmaßstäbe in der Praxis bei unterschiedlichen Immissionslagen anwendet. Auch die VDI 2719 sieht Werte für Maximalpegel vor.

Da Berlin die DIN 4109:2018 mit ihren Teilen 1 und 2 als technische Verwaltungsvorschrift eingeführt hat, dürfen textliche Festsetzungen diesen nicht entgegenstehen. Beherbergungsbetriebe haben einen Schutzanspruch im Rauminnen von 30 dB tags und sind somit Wohnräumen gleichgestellt.

Im Bebauungsplan wird noch von 35 dB als Schutzmaßstab für den Tag und von 30 dB als Schutzmaßstab für die Nacht ausgegangen. Das widerspricht selbst den Mindestanforderungen, die in der DIN 4109:2018 definiert sind. Außerdem ist bei Tag- und Nachtnutzung immer der Schutzmaßstab anzusetzen, der den höheren Schutz mit sich bringt. Der zulässige Nachtwert liegt gemäß DIN 4109:2018 unter 30 dB.

Es empfiehlt sich deshalb eine klare Trennung von Planungsszenarien: wenn sich der Grundstückseigentümer bzw. dieser in Abstimmung mit dem Plangeber nur auf eine Dienstleistungsnutzung konzentrieren will, reicht der Schutzmaßstab der Tagnutzung; will er auch

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Beherbergungsbetriebe nicht ausschließen, muss der bauliche Schallschutz den Nachtschutzstandard umfassen.

Der Bebauungsplanentwurf trifft Festlegungen zum baulichen Schallschutz und zur Orientierung von Betriebswohnungen – dieses Vorgehen ist grundsätzlich richtig.

Wenn die richtigen Schutzstandards zugrunde gelegt werden würden und auch die in den vorherigen Abschnitten angeführten Punkte beachtet werden, könnte der Bebauungsplan Rechtssicherheit entwickeln.

Im Moment ist allerdings darauf hinzuweisen, dass er dieses Stadium noch nicht erreicht hat.

### **Erschütterungen und Schutz vor Sekundärschall**

In der Begründung (basierend auf dem Fachgutachten zum Sekundärschall wird zusammenfassend ausgeführt:

„Hinsichtlich der Sekundärluftschallimmissionen aus dem Fern- und Regionalbahnverkehr wurden Überschreitungen der empfohlenen Grenzwerte für die Tag- bzw. Nachtzeit für Entfernungen bis zu 44 m bzw. 47 m zur Bahntrasse prognostiziert. Die westliche Fassade der geplanten Bebauung in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 liegt zwar mindestens 38 m von der Fernbahntrasse entfernt. Es können aber auch hier Sekundärluftschallimmissionen auftreten. Auch aus den Registrierungen von S-Bahn-Überfahrten bis zu einem Abstand von 12 m zum Tunnelbauwerk wurden Sekundärluftschallpegel prognostiziert, die oberhalb der empfohlenen Grenzwerte für die Tag- und Nachtzeit liegen.“

Die Quellen möglicher Belastungen stammen von einer direkt im Plangebiet sich befindenden Tag und Nacht frequentierten Nord-Süd S-Bahntrasse in Tunnellage; von der beschriebenen Fernbahntrasse und von einer geplanten S-Bahntrasse, deren Lage anscheinend noch überhaupt nicht feststeht. Denn das nördliche Baugebiet Urbane Mitte ist mit der Begründung zurückgestellt worden, dass genaue Angaben zur Lage der S-Bahntrasse zur Zeit nicht von der DB bzw. dem EBA mitgeteilt werden können.

Der Plangeber sieht angesichts dieser Belastungssituation einen Abstand von ca. 1m zu den Spundwänden des vorhandenen S-Bahntunnels (ca.4 m bis zur innenliegenden (?) Tunnelwand) vor.

Die planerische Konfliktbewältigung bezüglich des Sekundärschalls lautet:

„Textliche Festsetzung 8.3:

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang des S-Bahntunnels schwingungstechnisch abgekoppelt von den bestehenden gewidmeten Anlagen der S-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB“

Diese Form der Konfliktbewältigung ist in keinster Form ausreichend.

Das geht bereits aus dem Erschütterungsgutachten selbst hervor:

„Da die Schwingungsmessungen an der Oberfläche des Geländes prognostiziert wurden, gilt diese Aussage vor allem für geplante Gebäude mit bis zu einem Untergeschoss. Falls dort Gebäude mit zwei oder mehr Untergeschossen errichtet werden, sind aufgrund der geringeren Entfernung zwischen der Gebäudegründung und der Tunnelsohle höhere Immissionen in diesen Gebäuden zu erwarten.“

Es ist naturwissenschaftlich nicht erklärbar, warum die von der vorhandenen Bahnstrecke der S Bahn ausgehenden Erschütterungen keinen Eingang in die Fundamente eines 39m hohen Hochhauses finden sollen, das ca. 1m von den Spundwänden des Tunnels, die kraftschlüssig mit der Tunnelsohle verbunden sind, entfernt ist.

Obwohl die Tragfähigkeit des Tunnels in einem Gutachten gesondert untersucht und aufgenommen worden ist, finden sich keine Schnittzeichnungen (60 Grad Spreizungswinkel der Fundamente ist bautechnischer Standard) in welcher Tiefe sich die Fundamente des Hochhauses befinden und wie eine „Abkoppelung“ vom Körperschall erreicht werden kann.

Wenn bereits das Gutachten davor warnt, dass die Grenzwerte bei tieferliegenden Bauteilen wie Untergeschossen überschritten werden, stellt sich die Frage, ob die Gutachter den Erschütterungen Anweisungen gegeben haben, Fundamente und Grundmauern zu umgehen. Dann wäre die gutachterliche Aussage theoretisch nachvollziehbar.

Es ist allgemein bekannt, dass die Übertragung von Erschütterungen sehr stark von den jeweiligen Baugrundverhältnissen abhängig ist. Im Gutachten wird ja auch ausgeführt, dass Erschütterungen der Fernbahntrasse (in ca. 44m Entfernung!!) übertragen werden können. Es fehlen aber jedwede Baugrundgutachten.

Zusätzlich fehlen Aussagen, wie man eine Entkoppelung von Körperschall angesichts hohen Fundamentdrucks (Hochhausbebauung) auf den Baugrund vermeiden kann.

Selbst in Abständen von ca. 10-25 m werden Bauvorhaben an vorhandenen Trassen (nicht als Hochhaus, sondern in üblicher Berliner Bauweise mit 5 Geschossen) mit federnd gelagerter Fundamenten bzw. Sohlplatten hergestellt. Selbst derartige Bauvorhaben halten aber Mindestabstände ein. Sollte der Plangeber hier über andere Erkenntnisse verfügen, steht es ihm frei, diese öffentlich zu kommunizieren.

Da der Bebauungsplan an dieser Stelle aber eine Baugrenze vorsieht und eine Bebauungsnotwendigkeit vorgibt, muss der technische Konflikt viel weitergehender als durch eine im weitesten Sinne unverbindliche textliche Festlegung bewältigt werden.

Es wird hier dringend um ergebnisoffene Nachbesserung gebeten.

# Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.

---

## Potentielle Gefährdung des Betriebs der S-Bahn

Wie bereits im vorherigen Abschnitt ausgeführt, ist die Lage von Fundamenten eines Hochhauses mit 39m Höhe in ca. 1m Abstand von den Spundwänden des Tunnels einer der wichtigsten S-Bahnstrecken Berlins äußerst ungewöhnlich.

Es gibt zwar Überbauungen von Verkehrsinfrastrukturen in Berlin. Diese sind aber durchweg im direkten Einvernehmen mit den Verkehrsträgern und mit teilweiser Sanierung vorhandener Tunnelbauwerke durchgeführt worden. Es ist ein grundlegender Unterschied, ob eine Bebauung mitsamt der Fundamentierung eines Verkehrsweges gemeinsam gebaut wird oder auch Überbrückungen und beidseitige Belastungen eines Verkehrsweges projiziert werden oder ob einseitige Belastungen – wie im Baugebiet Urbane Mitte festzustellen sind.

Ein einseitiges Heranrücken von Baukörpern dieser Größenordnung ist in Berlin nach Auffassung d.V. nicht bekannt. Eine Ausnahme stellt möglicherweise die Bebauung an der Friedrichwerderschen Kirche dar, die verheerende Auswirkungen auf die unter Denkmalschutz stehende Kirche hatte.

Ohne dezidierte Baugrunduntersuchungen ist das Problem der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls überhaupt nicht zu lösen. Noch viel bedeutsamer sind aber die statischen Fragen, die durch ein Fundament eines Hochhauses, das einseitig Lasten in den Bereich des durch den Tunnel belasteten Bodens abgibt, provoziert werden.

In den Unterlagen des Bebauungsplanes findet man zu diesen Fragen keine Aussagen.

Ob diese Herangehensweise als fahrlässig zu bezeichnen ist, sollen andere Beteiligte untersuchen.

Es fehlt auch eine Risikobetrachtung – die immer dann erforderlich wird, wenn Folgen anzunehmen sind, aber nicht eindeutig abgeschätzt werden können. Das Risiko der Beeinträchtigung und anschließenden Sperrung einer zentralen S-Bahnstrecke ist hinsichtlich der Auswirkungen als derart hoch einzuschätzen, dass jeder bautechnische Sachverstand einzuschalten ist, um jegliches Risiko im Vorfeld auszuschließen. Das kann bedeuten, dass die gesamte bauliche Konzeption überdacht werden muss.

Auf jeden Fall wird durch den Bebauungsplan auch in diesem Punkt keine Rechtssicherheit geschaffen. Ein weiterer Konfliktpunkt wartet auf Bearbeitung.

Es wird dringend gebeten, hier nachzubessern, denn es kann weder im Interesse des Plangebers noch dem des Landes Berlin liegen, Eingriffe in funktionierende Infrastruktur sehenden Auges in Kauf zu nehmen oder sogar noch durch planerische Festsetzungen zu befördern.

## Schallschutz

Die Abwägung schallschutzbezogener Aspekte nimmt im Wesentlichen auf den Berliner Leitfaden Lärmschutz in der Bauleitplanung, 2017 Bezug und auf Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts von 1995.

Auch wenn der Lärmleitfaden wichtige allgemeine Informationen und Handlungshinweise gibt, ist er doch im konkreten Fall als überholt anzusehen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in jüngster Rechtsprechung (BVerwG v. 25. April 2018, Az. 9 A 16.16) darauf hingewiesen, dass gesundheitliche Auswirkungen bereits ab Dauerschallpegeln von über 67 dB (tags) und 57 dB (nachts) auftreten können. In ständiger Rechtsprechung sieht das Bundesverwaltungsgericht eine Pegelüberschreitung von Maximalpegeln im Rauminnern von 55

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

dB(A) für kritisch an, weil derartige Pegel nicht nur zum Aufwachen, sondern auch zu Aufwachreaktionen wie auch Kommunikations- und Konzentrationsstörungen führen können.

Da sich der Lärmleitfaden nur auf die ältere (veraltete) Rechtsprechung bezieht und nur rudimentär auf die neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung Bezug nimmt, kann der Abwägungsprozess nicht hierauf allein bezogen werden.

Denn ein Bebauungsplan, der schutzwürdige Nutzungen (wie z.B. Betriebswohnungen und Beherbungsbetriebe) an hochemittierende Verkehrsstrassen heranzuführt, muss Vorsorgemaßstäben genügen.

Das ist im konkreten Fall nicht nachgewiesen.

Der Verweis allein beim passiven Schallschutz auf die 24. BImSchV, die bereits vor Jahrzehnten als die Schutznorm mit den schlechtesten Maßstäben vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz im Vergleich zur DIN 4109:1989 und zur VDI 4100 wie auch zur VDI 2719 vergleichend bewertet worden ist, kann keine Ruhe im Innenraum absichern.

Außerdem sieht die 24. BImSchV keinerlei Maximalpegelbetrachtung vor, so dass wichtige gesundheitliche Aspekte wie der Schutz vor Kommunikationsstörungen und Konzentrationsstörungen wie auch vor dem Aufwachen überhaupt nicht behandelt wird: Der Schutz vor Maximalpegeln wird sowohl von der VDI 2719 aus dem Jahr 1987 wie auch von der DIN 4109 thematisiert.

Darüber hinaus ist die DIN 4109:1989 seit nunmehr 20 Jahren in der fachlichen Diskussion und aktuell geändert worden, wie auch der Schallschutzgutachter festgestellt hat. In allen Bundesländern ist entweder die DIN 4109:2016 oder die DIN 4109:2018 eingeführt worden.

In Berlin ist der Teil 1 wie auch der Teil 2 mit den Rechenvorschriften nahezu vollständig eingeführt worden, so dass auch neuere Berechnungsmethoden wie z.B. der „Kalksandsteinrechner“ – ein kostenloses Berechnungstool für die Ermittlung des resultierenden Bauschalldämmmaßes eingesetzt werden kann.

Allerdings ist es erforderlich, nicht nur den maßgeblichen Außenlärmpegel anhand des Dauerschallpegels zu bestimmen. Zusätzlich sind auch Maximalpegel insbesondere bei tieffrequentem Schienenverkehrslärm zu ermitteln. Ausweislich des Schallschutzgutachtens ist die Bestimmung von Maximalpegeln kein rechnerisches Problem. Es ist aber vergessen worden, die Pegel auch zur Bemessung des passiven Schallschutzes heranzuziehen.

Grundsätzlich sieht die neue Norm vor, dass sowohl für die Nacht als auch den Tag Schutzanforderungen greifen.

Die jeweils weitergehende Anforderung (Tag oder Nachtschutz) ist für alle Räume einer Wohnung oder Beherbungseinheit nach DIN 4109:2018 vorzusehen.

Die Norm DIN 4109-1:2018 und DIN 4109-2:2018 ist in Berlin als technische Baubestimmung eingeführt worden.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Eine Aussage im schalltechnischen Gutachten, das mit dem Auftraggeber – also dem Plangeber - offensichtlich abgestimmt worden ist; dass die DIN 4109-1 :2018 „zahlreiche Nachteile“ haben würde und man sich deshalb lieber auf die schlechteren Werte der 24. BImSchV beziehen möchte, sind rechtlich weder nachvollziehbar noch halten sie einer rechtlichen Überprüfung stand.

Im Schallschutzgutachten wird ausgeführt : „I. d. R. führt die Anwendung der DIN 4109-1 zu höheren Anforderungen als die Umsetzung der o. g. Musterfestsetzung.“ Es ist also offenkundig im Interesse des Eigentümers und Nutznießers des Bebauungsplanes höhere Anforderungen zu vermeiden und die weniger wirksamen des sogenannten „Lärmleitfadens“ festzusetzen.

Dieses Vorgehen ist angesichts klarer Rechtsvorschriften nicht zu unterstützen. Der Plangeber wird aufgefordert, derartiges zu unterlassen. Des Weiteren wird auf S. 47ff. des Schallschutzgutachtens ausgeführt: „Anzuwenden ist diese Festsetzung bspw. bei geplanten Wohngebieten, wenn für Aufenthaltsräume in Wohnungen rechnerisch Beurteilungspegel außen von tags  $\geq 58$  dB(A) und/oder nachts  $\geq 53$  dB(A) ermittelt werden.“ Es wird nicht weiter untersucht, ob diese Interpretation des Lärmleitfadens überhaupt zulässig ist. Auf jeden Fall widerspricht ein selbstentwickelter „Schwellenwert“ den Maßgaben des einzuhaltenden Immissionssschutzes und ist mit dem durch den Bebauungsplan einzuhaltenden Vorsorgeprinzip keineswegs vereinbar.

### **Berücksichtigung der Schutzmaßstäbe der DIN 4109:2018**

#### **Maximalpegel bzw. starke Pegelschwankungen**

Im Zuge der Diskussion über die DIN 4109-1:2018 wurde vom Normeninstitut der Entwurf der DIN 4109-1:2020 A1 vom zuständigen Arbeitsausschuss entwickelt. Für die Beurteilung des maßgeblichen Außenlärmpegels, der für das Baugebiet der Urbanen Mitte Süd am Gleisdreieck zu bilden ist, können die aufgeführten Berechnungsbeispiele hilfreich sein:

„Anhang E (informativ) Berechnungsbeispiel für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels

#### **E.2 Berechnungsbeispiel Straßenverkehr**

##### **BEISPIEL 1**

Beurteilungspegel gemäß Anlage 1 zu 16. BImSchV:

$$L_{r,T} = 67 \text{ dB(A)}, L_{r,N} = 60 \text{ dB(A)}$$

Dabei ist

$L_{r,T}$ : Der Beurteilungspegel für den Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr)

$L_{r,N}$ : Der Beurteilungspegel für die Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr)

$L_{r,T} - L_{r,N} < 10$  dB. Daher ist der um 10 dB erhöhte Beurteilungspegel für die Nacht  $L_{r,N}$  für die Bestimmung des maßgeblichen Außenlärmpegels  $L_a$  heranzuziehen. Des Weiteren ist der 3 dB-Zuschlag für den maßgeblichen Außenlärmpegel anzuwenden.

$$L_a = L_{r,N} + 10 \text{ dB} + 3 \text{ dB} = 73 \text{ dB(A)}$$

## Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.

---

Die Beispiele für den Straßenverkehr können selbstverständlich auch für den Schienenverkehr analog zur Anwendung gebracht werden.

Wesentlich sind allerdings die Pegelunterschiede und die detaillierten Regelungen auch für die Bestimmung des maßgeblichen Außenlärmpegels bei Pegelschwankungen (Berücksichtigung von Maximalpegeln).

### „Schienenbonus“

Die Schallschutzgutachter des Plangebers haben zurecht darauf verwiesen, dass der Bundesgesetzgeber den Schienenbonus mit Übergangsregelungen ab 2015 abgeschafft hat.

Die neue DIN 4109-1:2018 bringt in diesem Punkt nicht eindeutige Klarheit, sondern führt aus:

„Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämm-Maße von Außenbauteilen ist der Beurteilungspegel für Schienenverkehr pauschal um 5 dB zu mindern.“

Hierzu gibt es aber einen neuen Sachstand:

Der aktuelle Diskussionsstand der EDIN 4109-1: 2020 A1 im zuständigen AK Aussenlärm, der auch als Normentwurf der Fachöffentlichkeit zur Diskussion übermittelt worden ist, lautet:

„Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämm-Maße von Außenbauteilen **kann** [Hervorhebung des Verfassers] der Beurteilungspegel für Schienenverkehr pauschal um 5 dB gemindert werden.

ANMERKUNG Bei der pauschalen Minderung des Beurteilungspegels für Schienenverkehr handelt es sich nicht um eine Wiedereinführung des 5 dB Schienenbonus nach 16. BImSchV vom 12.6.1990.

Beurteilungspegel, die unter Berücksichtigung des Schienenbonus nach 16. BImSchV vom 12.6.1990 ermittelt wurden, z.B. im Planfeststellungsverfahren, sind für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels nicht heran zu ziehen.“

Da der Normenausschuss sich aber für diesen Entwurf nicht ausgesprochen hat, gelten die im Schlichtungsverfahren zur umstrittenen, aber gleichwohl veröffentlichten DIN 4109-1:2018 formulierten Maßstäbe:

„Der streitgegenständliche Satz DIN 4109-2 Abschnitt 4.4.5.3 Abs. 3 ist bis zum 1. Mai 2020 zu streichen, sofern nicht bis zu diesem Datum ein Normentwurf veröffentlicht ist, der die folgenden Voraussetzungen erfüllt:

Der Normentwurf muss hinreichend belegen, ob und wenn ja in welcher Größenordnung sich die spektralen Eigenschaften der in der Norm aufgeführten verschiedenen Geräuschquellenarten nach dem aktuellen Stand der Technik unterscheiden. Die Begründung ist zum Beispiel dann hinreichend belegt, wenn sie auf öffentlich zugänglichen Publikationen mit wissenschaftlich gesicherten Ergebnissen beruht. Darüber hinaus sollte der Normentwurf für die Anwendung des streitgegenständlichen Satzes ein nachvollziehbares Berechnungsbeispiel enthalten.“

Da kein die Voraussetzungen erfüllender Normentwurf veröffentlicht worden ist und das Einspruchsverfahren zu einem geänderten Normentwurf (E DIN 4109:2020) ergebnislos geblieben ist, ist der Passus als fachlich nicht relevant anzusehen.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Es ist also nach wie vor zutreffend und fachlich richtig, wenn keine Minderung des Beurteilungspegels für den Schienenverkehr in der Größenordnung von 5 dB vorgenommen wird.

### **Anforderungswerte und zusammenfassende Bewertung des Schallschutzgutachtens:**

Im schalltechnischen Gutachten wird zutreffend erläutert, dass gemäß der TA Lärm für Kerngebiete der Doppelwert der Dauerschallpegel von 60 dB tags und 45 dB nachts anzusetzen ist und die Orientierungswerte der DIN 18005 hier keine Relevanz besitzen.

Um einen einheitlichen Maßstab insgesamt für die Immissionssituation zu gewährleisten wird vorgeschlagen, auch bei allen anderen Lärmarten zumindest bezogen auf den passiven Schallschutz dieses Wertepaar als zwingend Einzuhaltendes zum Maßstab zu nehmen, sofern nicht besondere Überlegungen die stundenweise Berücksichtigung von Maximalpegeln oder Störgeräuschen erfordert.

Auch für eine schutzwürdige Nutzung im Nachtzeitraum sind zwingend die Werte der DIN 4109-1:2018 anzusetzen.

Da nicht davon auszugehen ist, dass der vorliegende Schienenverkehr weniger belästigend im Vergleich zu anderen Verkehrslärmarten wirkt oder geringere tieffrequente Anteile hat (das hier vorhandene Brückendröhnen weist auf den hohen tieffrequenten Anteil hin, den Schienenlärm oft hat) und auch ein quantitativer Nachweis nicht allein ausreichend sein würde, ist ein „Schienenbonus“ vermittelt über die DIN 4109-1:2018 nicht anzusetzen. Außerdem ist nur Rechtssicherheit zu erreichen, wenn das Ergebnis des Schlichtungsverfahrens zur DIN 4109-1:2018 berücksichtigt wird.

Das Schutzniveau der DIN 4109 liegt im Übrigen seit 1989 nicht bei 35 dB tags sondern bei 30 dB tags – das ist einfach festzustellen, wenn man die Tabellen (identisch in der DIN 4109:1989 und der DIN 4109:2016) oder aktuell die Formel in der DIN 4109-1:2018 auswertet und feststellt, dass die Differenz zwischen dem maßgeblichen Außenlärmpegel und dem resultierenden Schalldämmmaß (ohne Absorptionsfaktor und andere Anpassungen) immer bei diesen (Innenraum)werten im Dauerschallpegelbereich liegt.

Natürlich liegen die Nachtwerte weit unter 30 dB und nicht bei 30 dB Dauerschallpegel. Um Korrektur wird gebeten.

Die Detailüberlegungen sind aber nicht weiter zu vertiefen, wenn man die Schlussfolgerungen für das Baugebiet akzeptiert und die skizzierten Maßnahmen und Verfahren vorantreibt.

Der auf S.71 des Schallschutzgutachtens gewiesene Weg, einen vorsorglich um 5 dB erhöhten Anhaltswert zugrunde zu legen wird auch aufgrund der Unwägbarkeiten bei der Beurteilung von tieffrequentem Lärm vollinhaltlich unterstützt.

Anders als auf S. 104 des Schallschutzgutachtens ausgeführt, kann nicht von einer Überdeckung der Veranstaltungsgeräusche der Station 25 durch Verkehrsgeräusche ausgegangen werden. Zurecht wird darauf verwiesen, dass die formalen Kriterien der TA Lärm für ein Überdeckungsszenario nicht erfüllt sind. Auch hier ist eine weitere Detailbetrachtung unter den o.a. Voraussetzungen vielleicht nicht zwingend erforderlich.

## **Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs e.V.**

---

Insgesamt ergibt sich aus der besonderen stadträumlichen Situation ein Handlungserfordernis für das weitere Bebauungsplanverfahren und weitergehende textliche Festsetzungen sowie Handlungsnotwendigkeiten im Rahmen der städtebaulichen Verträge.

### **Fazit:**

Um Rechtssicherheit zu erhalten, ist der Bebauungsplan zu ändern.

Eine Bebaubarkeit des Grundstücks mit schutzwürdigen Nutzungen (Beherbergungsbetrieb, Betriebswohnungen und / oder Büronutzung) ist mit immissionsschutzrechtlichen Maßstäben nur dann vereinbar, wenn umfangreiche Abschirmmaßnahmen getroffen werden und vorausgehend aktiver Schallschutz an den Schienenstrecken realisiert wird oder die Realisierung während der Bauphase erfolgt.

1. Es ist eine lärmabschirmende gebäudehohe Glaswand zwischen den beiden Gebäudeteilen zu errichten, so dass die hinter der Glaswand liegenden Gebäudeteile weitestgehend abgeschirmt werden.
2. Gebäudeteile, die dem Schall insbesondere aus Westen (Schienenlärm) und Norden (Gewerbe- respektive Veranstaltungslärm) ausgesetzt sind, sollten mit einer Vorsatzkonstruktion versehen werden (besondere Fassade, schallschluckende Vorbauten etc.)
3. Fenster und Türen können auch – sofern eine Lüftungsplanung vorgelegt wird – auch mit Anlagen versehen werden, in denen durch Gegenschall insbesondere auch tieffrequenter Schall abgeschirmt wird. Ein „Hamburger“ Fenster ist hier allein nicht hilfreich.
4. Ist im Rauminnern eine weitestgehende Abschirmung möglich und wird die gebäudehohe Glaswand errichtet, können auch Terrassen oder Balkone an den östlichen Gebäudeseiten realisierbar sein.
5. Rettungswege und Erschließung sind auch für den Havariefall nachzuweisen.

Eckhard Bock

Vorsitzender des Vereins zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs (VUV)