

[Gaßner, Groth, Siederer & Coll.] Stralauer Platz 34 | 10243 Berlin

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin  
Abt. Stadtentwicklung und Bauen  
Stadtentwicklungsamt  
FB Stadtplanung  
John-F.-Kennedy-Platz  
10820 Berlin

per E-Mail [stadtplanung@ba-ts.berlin.de](mailto:stadtplanung@ba-ts.berlin.de)  
per Fax: 90277-7852 (ohne Anlagen)

Berlin, 08.07.2020

Unser Zeichen: 000464-20/MW/KW/su  
Dokumentenummer: 339636

## Einwendungen gegen den Planentwurf (B-Plan-Verfahren 7-93 VE)

Sehr geehrte Damen und Herren,

in vorbezeichneter Angelegenheit vertreten wir die Interessen

- des Herrn Hartmut Riemke, Traunsteiner Straße 2, 10781 Berlin,
- der Frau Antonella Schelfi, Martin-Luther-Straße 45, 10779 Berlin,
- des Herrn Albert Fuchs, Spreyerer Straße 1 A, 10779 Berlin sowie
- der W.E.S.T. Wohnentwicklungsgesellschaft m.b.H., Seeburger Straße 25 A, 13581 Berlin

Unsere Mandanten sind Eigentümer von in der Traunsteiner Straße 2, der Martin-Luther-Straße 45 sowie der Speyerer Straße 1 bzw. 1 A belegenen Eigentumswohnungen und somit unmittelbar von dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan am sog. „Barbarossadreieck“ betroffen. Gemeinsam mit einer Reihe weiterer Anwohner begleiteten sie die Planungen in ihrer Nachbarschaft von Anfang an im Sinne einer kritischen Öffentlichkeit.

### Berlin

EnergieForum Berlin  
Stralauer Platz 34  
10243 Berlin  
Tel. 030 726 10 260  
Fax 030 726 10 26 10  
[berlin@ggsc.de](mailto:berlin@ggsc.de)  
[www.ggsc.de](http://www.ggsc.de)

### Berlin

Prof. Hartmut Gaßner  
Dr. Klaus-Martin Groth  
Wolfgang Siederer  
Katrin Jänicke  
Caroline von Bechtolsheim  
Dr. Achim Willand  
Dr. Jochen Fischer  
Dr. Frank Wenzel  
Dr. Maren Wittzack  
Dr. Gerrit Aschmann  
Dr. Georg Buchholz  
Jens Kröcher  
Dr. Sebastian Schattenfroh  
Dr. Jörg Beckmann  
Dr. Joachim Wrase  
Isabelle-Konstanze Charlier, M.E.S  
Dr. Markus Behnisch  
Wiebke Richmann  
Annette Sander  
Linus Viezens  
Udo Paschedag  
Till Schwerkolt  
Dr. Manuel Schwind  
Dr. Benjamin Tschida  
Franziska Kaschlunn  
Moritz-Mathis Felder  
René Hermann  
Daniela Weber  
Laurenz Schleicher  
Gina Benkert  
Stefanie Jauernik  
Linda Reiche  
Janna Birkhoff

### Augsburg

Dr. Thomas Reif  
Robert Kutschick  
Prof. Dr. Valentin Köppert, LL.M.  
Julia Bollinger

Grundsätzlich begrüßt unsere Mandantschaft die Bebauung der verfahrensgegenständlichen Grundstücke, da der gegenwärtige Bestand mit der Kfz-Werkstatt auf dem nördlichen Grundstück natürlich nicht den städtebaulichen Erfordernissen der Innenstadtlage einer Großstadt gerecht werden kann. Jedoch wirft die konkrete Ausgestaltung des geplanten Vorhabens eine ganze Reihe an Problemen auf, deren Lösung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht in zufriedenstellende Maße ersichtlich ist. Nur am Rande sei erwähnt, dass aus diesem Grunde zur Teilhabe am politischen Diskurs über die zukünftige Entwicklung am „Barbarosadriereck“ unsere Mandanten gemeinsam mit einer Vielzahl weiterer Anwohner eine Bürgerinitiative gegründet haben, um sich auch auf dieser Ebene effektiv Gehör verschaffen zu können.

Die nachfolgenden Einwendungen sollen jedoch ausschließlich bauplanungsrechtliche Aspekte zum Gegenstand haben. Da im Zuge der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit bereits verschiedene Stellungnahmen unserer Mandanten erfolgten, diese im bisherigen Planungsverlauf des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg (nachfolgend „Plangeber“ genannt) jedoch nicht ordnungsgemäß berücksichtigt wurden, beauftragten sie uns mit der Wahrnehmung ihrer Interessen. Wir vertiefen und ergänzen die bereits vorgebrachten Einwendungen daher wie folgt:

#### **I. Verkehrstechnische Erschließung des Plangebiets**

Der Plangeber geht davon aus, dass das Vorhaben aufgrund der verhältnismäßig geringen Anzahl von 26 Tiefgaragenstellplätzen keinen relevanten Einfluss auf die Verkehrsstärke auf der Martin-Luther-Straße oder auf angrenzenden Straßen haben werde (Seite 66 der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans, im folgenden kurz „Begründung“ genannt). Daher habe keine Notwendigkeit der Durchführung einer umfangreichen Verkehrserhebung bestanden. Begründet wird der Verzicht auf eine weitergehende Verkehrserhebung weiterhin damit, dass im Hinblick auf das Berliner Mobilitätsgesetz generell von einem Rückgang der Verkehrsmenge auszugehen sei, so dass es auch im Bereich der an das Vorhaben angrenzenden Straßen perspektivisch eher zu einem Rückgang des Straßenverkehrs kommen werde. Gleichzeitig wirke die Tiefgarage dem Parkplatzsuchverkehr durch ihre Entlastung angrenzender öffentlicher Straßen von zusätzlich abgestellten Fahrzeugen entgegen (Seite 37 der Begründung).

## 1. Stellplatzbedarf des Vorhabens

Diese Planung kann schon im Ansatz nicht überzeugen. Unklar ist bereits, auf welcher Tatsachengrundlage die Ermittlung eines Stellplatzbedarfs von insgesamt 26 Stellplätzen beruht. Das Vorhaben soll 22 neu entstehende Wohneinheiten sowie 8011 m<sup>2</sup> neu errichtete Gewerbefläche umfassen. Die Dimensionierung dieser verschiedenen Nutzungsarten lässt schon auf den ersten Blick erhebliche Zweifel aufkommen, inwieweit eine (im Übrigen fehlerhaft ermittelte Zahl, hierzu sogleich) von 26 Stellplätzen hierfür ausreichend sein soll. Zwar existieren im Gegensatz zu anderen Bundesländern in der Bauordnung des Landes Berlin keine konkreten Vorgaben für die Ermittlung des Bedarfs an Pkw-Stellplätzen bei Errichtung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen. Da jedoch unbeschadet des Fehlens solcher Vorgaben auf bauplanungsrechtlicher Ebene dennoch selbstverständlich gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB die Belange des Personenverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung zu berücksichtigen sind, entfalten die Richtwerte für den Stellplatzbedarf baulicher Anlagen, wie sie in anderen Bundesländern angewendet werden, zumindest eine Indizwirkung.

Nachfolgend wird daher exemplarisch ein Vergleich mit den Richtzahlen für den Stellplatzbedarf nach der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen (Anlage 1) vorgenommen. Nach Nr. 1.1 der Richtzahlen sind bei Gebäuden mit Wohnungen ein Stellplatz pro Wohnung zu errichten, so dass sich vorliegend für die Wohnnutzung ein Bedarf von 22 Stellplätzen ergäbe. Für Büro- und Verwaltungsräume ohne erheblichen Besucherverkehr sowie Verkaufsständen sind nach den Nrn. 2.1 sowie 3.1 ein Stellplatz je 30-40 m<sup>2</sup> bzw. 30-50 m<sup>2</sup> Nutzfläche zu errichten. Unter Zugrundelegung eines mittleren Wertes von einem Stellplatz pro 40 m<sup>2</sup> Nutzfläche ergäbe dies für die Gewerbefläche einen Bedarf von 200 Stellplätzen ( $8.011 \text{ m}^2 / 40 \text{ m}^2 = 200,3$ ), so dass in der Summe ein Bedarf von 222 Stellplätzen besteht. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass sich dieser Bedarf durch den durch Besucher des Geschäfts- und Bürohauses ausgelösten weiteren Bedarf noch erhöhen dürfte. In Anbetracht der Tatsache, dass es sich bei der dieser Rechnung zu Grunde gelegten Richtzahlen eben nicht um absolute Werte handelt und dass diesen lediglich eine Indizwirkung zukommt, ist es durchaus methodisch vertretbar, den tatsächlichen Stellplatzbedarf für das einwendungsgegenständliche Vorhaben entsprechend niedriger anzusetzen. Dies ersetzt jedoch nicht eine auf nachvollziehbarer Tatsachengrundlage und mit methodisch schlüssiger Ermittlung erfolgende konkrete Bezifferung des Stellplatzbedarfs.

Die Begründung des Plangebers für einen vorgeblichen Stellplatzbedarf, der gerade einmal 15 % (!) des oben beispielhaft errechneten Bedarfs entspricht, beschränkt sich im Wesentlichen auf die Feststellung, dass „...das Plangebiet mit der in der Umgebung vorhandenen ÖPNV-Infrastruktur optimal erschlossen...“ sei (Seite 57 der Begründung). Es kann vorliegend dahingestellt bleiben, wie genau eine „optimale Erschließung“ durch den ÖPNV aussieht, zumal diese Bewertung stets nur in Relation zum geplanten Vorhaben und dessen Maß und Art der Nutzung zu beantworten ist. Jedenfalls ist festzustellen, dass sich das Vorhaben gerade genau zwischen den angrenzenden U-Bahn-Stationen Eisenacher Straße, Nollendorfplatz sowie Viktoria-Luise-Platz befindet, wodurch zu den U-Bahn-Stationen jeweils ein Fußweg von 1200m (Nollendorfplatz); 650m (Viktoria-Luise-Platz) sowie 450m (Eisenacher Straße) zurückzulegen ist (siehe Anlage 2). Sicherlich ist es wünschenswert, auch solche Distanzen fußläufig unter Verzicht auf die Nutzung eines eigenen Kfz zurückzulegen.

Jedoch zeigt die Lebenserfahrung, dass eben dies in der Praxis bei einer Vielzahl von Verkehrsteilnehmern leider nicht der Fall ist und Entfernungen von über 500m zu einer Haltestelle des ÖPNV häufig als zu weit empfunden werden. Einzig die Haltestelle der Buslinie M 46 mit einer Entfernung von ca. 100m ist fußläufig bequem erreichbar. Indes ist allgemein bekannt, dass die Bereitschaft zur Nutzung von Bussen im direkten Vergleich zu U- und S-Bahn aufgrund der insbesondere während des Berufsverkehrs geringeren Geschwindigkeit sowie der tendenziell weniger flexiblen Umsteigemöglichkeiten in der Bevölkerung deutlich geringer ausfällt. Völlig unberücksichtigt bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfs bleibt zudem die im Zuge der sog. Corona-Krise massiv eingebrochenen Nachfrage nach den Angeboten des ÖPNV. So berichtet das Land Berlin gegenwärtig von einem Fahrgastaufkommen, welches lediglich einem Umfang von 40-60 % des „Vorkrisenniveaus“ entspricht (Meldung zur Lage des ÖPNV auf Berlin.de; abgerufen am 05.07.2020 unter <https://bit.ly/2VOul8y>).

Grundsätzlich positiv zu bewerten ist vor dem Hintergrund der vorgenannten rückläufigen Nutzung des ÖPNV die geplante Errichtung einer Ladestation für Elektrofahrräder sowie von Stellplätzen, welche im Umfang über die Anzahl der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrradstellplätze hinausgeht. Jedoch dürften diese Maßnahmen eher dazu führen, dass bereits zur Nutzung eines Fahrrades entschlossene Personen nicht durch mangelnde Abstellmöglichkeiten abgeschreckt

werden, anstatt dass hierdurch ein Umstieg von der Nutzung des Autos auf das Fahrrad stattfände. Erfahrungsgemäß stellen nämlich nicht ein etwaiger Stellplatzmangel, sondern andere Faktoren wie etwa unzureichender Ausbau des Radwegenetzes oder beschränkte Mitnahmekapazität von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln während des Berufsverkehrs Hindernisse bei der Nutzung des Fahrrads als tägliches Verkehrsmittel dar. Jedenfalls lässt sich im Rahmen einer Gesamtschau der vorgenannten Umstände nicht einmal ansatzweise nachvollziehen, weshalb der Bedarf des Vorhabens an Kfz-Stellplätzen mit der Errichtung einer 26 Stellplätze umfassenden Tiefgarage gedeckt sein soll. Selbst eine Halbierung des oben genannten Bedarfs von 220 Stellplätzen erschiene äußerst ambitioniert und optimistisch.

Weiterhin wurde nicht nur die Ermittlung des Stellplatzbedarfs methodisch fehlerhaft durchgeführt, sondern auch die Berechnung der durch die Verwirklichung des Vorhabens zusätzlich errichteten Stellplätze ist in sich widersprüchlich. Der Plangeber legt seiner Abwägung ausschließlich die in der Tiefgarage des Objekts geplanten 26 Stellplätze zu Grunde, ohne den gleichzeitigen Verlust existierender Stellplätze durch die Überbauung des Flurstücks 132/1 sowie durch die Anlage einer Wartefläche für in die Tiefgarage einfahrende Fahrzeuge zu berücksichtigen. Wie sich Anlage 3 entnehmen lässt, entfallen durch die Überbauung auf dem südlichen Grundstück insgesamt 14 derzeit bestehende Stellplätze. Zudem soll nach derzeitigem Planungsstand am westlichen Fahrbahnrand der Martin-Luther-Straße eine nicht näher bezifferte Zahl existierender Stellplätze wegfallen, um auf dieser Fläche eine Wartefläche für die Nutzer der Tiefgarage anlegen zu können (Seite 40 der Begründung). Die auf diese Weise entfallenen Stellplätze sollen ausweislich der Begründung des Plangebers „... Durch neue Parkstände im Bereich der Grundstückszufahrten der aufgelassenen Kfz-Werkstatt der Firma pitstop ersetzt werden.“ (ebd.) Betrachtet man jedoch den Konzeptplan vom 28.05.2020 so wird deutlich, dass aufgrund der geplanten Anlage einer Grünfläche nebst Baumpflanzung an der nördlichen Spitze des Flurstücks 131 auf Höhe der einen der beiden heutigen Grundstückszufahrten zum Gelände der Firma pitstop gar keine Stellplätze realisiert werden können. Übrig bleibt damit potenziell lediglich die andere Grundstückszufahrt auf Höhe der Martin-Luther-Straße 45. Wie aus Anlage 4 ersichtlich, lässt sich hierdurch im Vergleich zur Bestandssituation gerade einmal ein einziger Stellplatz hinzugewinnen.

Weiterhin ist die Erschließung der Tiefgarage per Fahrzeughift geplant, die Zufahrt soll über die Martin-Luther-Straße erfolgen. Aufgrund der im Gegensatz zu einer Erschließung per Fahrzeugrampe stark begrenzten Kapazität einer solchen Anlage ist vor der Zufahrt zum Lift die Anlage einer Wartefläche geplant. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese groß genug dimensioniert sein muss, um auch zu den Stoßzeiten bei Geschäftsbeginn der Büroeinheiten genügend Fahrzeuge aufnehmen zu können, sodass kein Rückstau durch auf Einfahrt wartende Fahrzeuge bis auf die Martin-Luther-Straße entsteht. Selbst bei konservativer Schätzung müssen demnach wohl mindestens fünf Fahrzeuge auf dieser Wartefläche Platz finden, wodurch in Summe weitere vier Stellplätze gegenüber der jetzigen Situation am Standort weg wegfallen. Die Stellplatzbilanz ergibt somit insgesamt  $26 - 14 - 5 + 1 = 8$  (!) zusätzliche Stellplätze für das gesamte Vorhaben.

Aufgrund der fehlerhaften Ermittlung des voraussichtlichen Stellplatzbedarfs wurden die Belange des Personenverkehrs im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB unzureichend bzw. gar nicht berücksichtigt. Mittelbar wirkt sich dieser Planungsfehler auch auf die Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB aus (hierzu sogleich).

## **2. Auswirkungen auf die Straßenverkehrsstärke im Plangebiet**

Die Untersuchung zur Verkehrsstärke im umgebenden Straßennetz des Vorhabens der StadtPlan Ingenieur GmbH vom 18.09.2019 beschränkt sich auf die Ermittlung der Auswirkungen des Quell- und Zielverkehrs der Tiefgarage.

Es überzeugt nicht, bei der Prognose des Straßenverkehrsaufkommens im Bereich eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes losgelöst von den Umständen und Besonderheiten des jeweiligen Plangebietes auf eine (mögliche) rückläufige Entwicklung des Kfz-Individualverkehrs im gesamten Stadtgebiet zu verweisen. Zwar gibt es keine gesetzliche Vorgabe, nach welchen Methoden und unter Zugrundelegung welcher Annahmen Verkehrsprognosen als Grundlage einer Abwägung zu erstellen sind. Jedoch setzt die für eine fehlerfreie Abwägung erforderliche Sachverhaltsermittlung nach ständiger Rechtsprechung voraus, dass die Prognose „... mit den zurzeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände methodisch fachgerecht...“ erstellt wird (BVerwG, Urte. v. 15.02.2018 – 9 C 1/17 – BVerwGE 161, 180-192, Rn. 13 - juris). Hierbei un-

terliegt es der vollen gerichtlichen Überprüfung, „...ob eine geeignete fachspezifische Methode gewählt wurde, ob die Prognose nicht auf unrealistischen Annahmen beruht und ob das Prognoseergebnis einleuchtend begründet worden ist.“ (ebd.)

Diesen Anforderungen wird die Ermittlung der abwägungserheblichen Belange hinsichtlich des Kfz-Verkehrs durch den Plangeber nicht gerecht, da lediglich eine pauschalisierende Betrachtung ohne Bezugnahme auf das konkrete Vorhaben vorgenommen wurde. Dabei ist selbst die pauschale Prognose hinsichtlich der mittelfristigen Entwicklung des Straßenverkehrs im Land Berlin methodisch fehlerhaft. Grundsätzlich mag es richtig sein, dass durch die Umsetzung des Berliner Mobilitätsgesetzes bezogen auf das Land Berlin als Ganzes perspektivisch die wünschenswerte Förderung des autofreien Straßenverkehrs bewirkt wird. Jedoch gibt es keine belastbaren Daten zu der Frage, ob das Mobilitätsgesetz zu einem tatsächlichen Rückgang des Kfz-Individualverkehrs oder lediglich zu einer Abschwächung des Wachstums führen wird. Zur Vermeidung von Wiederholungen sei in diesem Zusammenhang zudem nachdrücklich auf die eingebrochenen Fahrgastzahlen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie hingewiesen. Es ist aktuell überhaupt nicht absehbar, inwieweit die mit dem Nachfragerückgang verbundenen massiven Finanzierungsprobleme des ÖPNV längerfristig anhalten könnten und inwieweit hierdurch die Verwirklichung der Ziele des Gesetzes gefährdet sein könnte.

Lässt sich damit bereits die pauschale Verkehrsprognose des Plangebers hinsichtlich des gesamten Stadtgebietes nicht nachvollziehbar auf Daten stützen, gilt dies in besonderem Maße aufgrund der völlig unrealistischen Berechnung des Stellplatzbedarfes des Vorhabens für die zu erwartende Verkehrsstärke im Bereich des Plangebietes sowie der angrenzenden Straßen. Es mag sein, dass unter Zugrundelegung einer Prognose von 100 Zu- und Abfahrten von Kfz/24 Stunden wesentliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen der Martin-Luther-Straße nicht zu erwarten sind (Seite 40 der Begründung).

Wie jedoch unter I.1 dargelegt, kommt es für die Betrachtung des Quell- und Zielverkehrs des Vorhabens nur in ganz untergeordnete Maße auf die Zu- und Abfahrten zu den effektiv acht neu entstandenen Tiefgaragenstellplätzen an. Da nach aktuellem Planungsstand die Anlage weiterer Stellplätze nicht vorgesehen

ist, ist bereits jetzt absehbar, dass Nutzer sowohl der Wohn- als auch der Geschäftseinheiten in erheblichem Umfang auf Bestandsstellplätze der Martin-Luther-, Barbarossa- und Speyerer Straße sowie ggf. der weiteren angrenzenden Straßen angewiesen sein werden. Da solche Stellplätze derzeit jedoch nicht einmal ansatzweise vorhanden sind (s. o.), wird dies unausweichlich zu sog. Parksuchverkehr führen.

Die hieraus resultierende Gemengelage aus rückfließendem Quell- und Ziel- sowie Binnenverkehr (bezogen auf das Plangebiet und die unmittelbar angrenzenden Straßen als maßgebliche Verkehrszelle) findet in der Prognose zum Straßenverkehrsaufkommen keinen Niederschlag. Verschärft wird die Anfälligkeit des Vorhabens für intensiven Parksuchverkehr dadurch, dass sich Ziel- und Quellverkehr des Vorhabens zwangsläufig auf Beginn und Ende der üblichen Geschäftszeiten konzentrieren werden. Im Gegensatz zu Einrichtungen wie bspw. Krankenhäusern oder Einrichtungen der Verwaltung mit Publikumsverkehr, bei denen sich die Besucherzahlen mehr oder weniger konstant über den Tag verteilen, kommt es bei Wohneinheiten berufstätiger Personen sowie bei Bürogebäuden zu Stoßzeiten, wenn morgens und abends die Wohnung vor Arbeitsbeginn verlassen und nach Arbeitsende wieder aufgesucht bzw. spiegelbildlich die Büroeinheiten aufgesucht und anschließend wieder verlassen werden.

Die Bestandsbebauung entlang der angrenzenden Straßen dient ganz überwiegend dem Wohnen. Dies fordert es für parkplatzsuchende Nutzer des Vorhabens in Verbindung mit der gegenwärtigen Verkehrsführung, welche es ermöglicht, jeweils von der Martin-Luther- in die Barbarossa- und von dort über die Speyrer Straße wieder zurück in die Martin-Luther-Straße fahren zu können, geradezu heraus, solange „im Dreieck“ zu fahren, bis ein Stellplatz entlang einer der genannten Straßen frei wird, da ein Anwohner diesen verlässt, um seinerseits mit dem Kfz die Arbeitsstelle aufzusuchen. Die hieraus resultierenden Verkehrsströme sind schon aufgrund des Umfangs der fehlenden Stellplätze und des hierdurch sicher zu erwartenden Parksuchverkehrs nicht vernachlässigbar. Eine ordnungsgemäße Ermittlung der Belange nach § 1 Abs. 6 Nummer 9 BauGB hat damit auch insofern nicht stattgefunden.

### 3. Auswirkungen auf den Straßenverkehrsfluss

Als mittelbare Folge der unter I.1 sowie I.2 dargestellten Problematik ergeben sich Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sämtlicher angrenzender Straßen. Durch den Parksuchverkehr wird insbesondere zu den Stoßzeiten zu Arbeitsbeginn und -ende und damit während der ohnehin verkehrsreichen Zeit des Berufsverkehrs der Verkehrsstrom deutlich zunehmen. Neben der reinen Zunahme des Verkehrsstroms wird dieser voraussichtlich auch langsamer fließen, da naturgemäß die Suche nach freien Stellplätzen während der Fahrt eine deutlich verringerte Geschwindigkeit erfordert. Inwiefern sich hieraus eine Stauung des Verkehrs im relevanten Bereich ergeben wird, bedarf der Untersuchung, welche vorliegend vollständig unterblieben ist.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob die Kapazität der vor der Garagenzufahrt geplanten Wartefläche für PKW ausreichend sein wird, um eine Stauung der wartenden Fahrzeuge bis auf die Busspur der Martin-Luther-Straße zu verhindern. Auch dies bedürfte der näheren Untersuchung, konkrete Ausführungen hierzu finden sich in der derzeitigen Planung keine. Dass grundsätzlich die Gefahr einer Blockierung des ÖPNV besteht, zeigt die Stellungnahme der BVG im Rahmen der Stellungnahme der Träger öffentlicher Belange, in welcher diese forderte, die geplante Tiefgaragenzufahrt von der Martin-Luther-Straße in die Speyerer Straße zu verlegen (Seite 77 der Begründung). Da sich die in den vorangegangenen Punkten dargestellten Defizite der Sachverhaltsermittlung zwangsläufig auch auf die Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens auf den Straßenverkehrsfluss erstrecken, liegt hierin abermals eine defizitäre Ermittlung der Belange des Personenverkehrs nach § 1 Abs. 6 Nummer 9 BauGB.

## II. Ermittlung der Schallimmissionen

Die Ermittlung der Schallimmissionen für den durch Verkehrslärm besonders belasteten Bereich der Martin-Luther-Straße erfolgte auf Grundlage der Daten einer Straßenverkehrszählung vom 05.07.2017 (Seite 30 der schalltechnischen Untersuchung der AiR Ingenieurbüro GmbH vom 17.01.2020). Da es jedoch durch die Errichtung des einwendungsgegenständlichen Vorhabens im überplanten Gebiet zu einem relevanten Anstieg der Verkehrsstärke bei gleichzeitiger Reduzierung des Verkehrsflusses kommen wird (vgl. hierzu I.), ist die Bezugnahme auf im Jahr 2017 ermittelte Verkehrsstärke

methodisch fehlerhaft. Es kann nicht ausgeschlossen werden und ist sogar sehr wahrscheinlich, dass aufgrund der veränderten Parameter des Straßenverkehrs insbesondere entlang der Martin-Luther-Straße die Pegelerhöhungen sich deutlich über dem nach aktuellem Planungsstand errechneten Bereich zwischen 0,1 und 0,6 dB(A) bewegen.

Unzutreffend ist darüber hinaus die im schalltechnischen Gutachten getroffene Bewertung, dass eine Lärmpegelerhöhung von 0,6 dB(A) wegen Geringfügigkeit unbeachtlich sei (Seite 29 des Gutachtens). Da die Vorbelastung der Martin-Luther-Straße auf Höhe des Vorhabens mit über 70 dB(A) tags bereits jetzt die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet, hat nach der Rechtsprechung selbst bei subjektiv geringfügigen Lärmpegelerhöhungen von 0,6 dB(A) eine abwägende Überprüfung durch den Plangeber hinsichtlich der Zumutbarkeit dieser Erhöhung stattzufinden (Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 13.03.2008 – 7 D 34/07.NE –, juris). Zwar übernimmt der Plangeber die Wertungen des schalltechnischen Gutachtens nicht unmittelbar, sondern unterzieht diese der erforderlichen Abwägung. Dennoch stellt der Verweis auf das Berliner Schallschutzfensterprogramm 2020/2021 keine adäquate Konfliktbewältigung dar, sondern eine einseitige Belastung der Anwohner unter gleichzeitiger Entlastung des Vorhabenträgers.

Aufgrund der als Berechnungsgrundlage herangezogenen unzutreffenden Straßenverkehrsdaten ergibt sich ein Verstoß gegen § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. c) BauGB, da die Belange der lärmbezogenen Auswirkungen auf die Anwohner nicht korrekt ermittelt wurden.

### **III. Ermittlung der Schadstoffemissionen**

In entsprechender Weise betrifft der Verstoß gegen § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. c) BauGB ebenso die Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens auf die verkehrsbedingten Schadstoffemissionen, da das lufthygienische Fachgutachten des Ingenieurbüros simuPLAN vom 25.09.2019 ebenso die bereits genannten Verkehrsdaten aus der Verkehrszählung vom 05.07.2017 zu Grunde legt (Seite 7 des lufthygienischen Gutachtens). Eine Erhöhung des Verkehrstroms bei gleichzeitiger Verschlechterung des Verkehrsflusses führt zwangsläufig zu einer Erhöhung der verkehrsbedingten Schadstoffemissionen.

#### IV. Überschreitung der zulässigen GFZ

Gemäß § 12 Abs. S. 2 BauGB findet § 17 BauNVO keine unmittelbare Anwendung, jedoch ist diese Norm analog heranzuziehen, da die dadurch festgesetzten Obergrenzen für die Maße der baulichen Nutzung auch bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen Indizwirkung entfalten. Der Plangeber geht im Ausgangspunkt von einem urbanen Gebiet aus, für welches gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO eine Grundflächenzahl (GRZ) von bis zu 0,8 sowie eine Geschossflächenzahl (GFZ) von bis zu 3,0 zulässig sind. Die GRZ gibt dabei an, wie viel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind (§ 19 Abs. 1 BauNVO), die GFZ hingegen wie viel Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche (§ 20 Abs. 2 BauNVO). Bezugsgröße der Berechnung ist die Fläche des jeweiligen Baugrundstücks (§ 19 Abs. 3 BauNVO). Der Begriff des Grundstücks im Sinne der BauNVO knüpft an den Grundstücksbegriff im grundbuchrechtlichen Sinne an. Zwingende Voraussetzung ist, dass das jeweilige Grundstück im Grundbuch mit einer separaten Flurstücknummer versehen ist (Bönker/Bischopink, Baunutzungsverordnung, BauNVO § 19 Rn. 29, beck-online). Unerklärlich ist daher, weshalb der Plangeber bei der Berechnung von GRZ und GFZ sowohl das nördliche Grundstück (Flurstück Nr. 131) als auch das südliche Grundstück (Flurstück Nr. 132/1) als einheitliche Berechnungsgrundlage für die Grundstücksfläche heranzieht. Dieses Vorgehen verstößt gegen die Bestimmungen von § 19 Abs. 3 BauNVO und führt zu einer unzulässigen Bildung eines „durchschnittlichen“ Maßes der Bebauung, welches sich über mehrere Grundstücke erstreckt. Durch diese Umgehung der Begriffsbestimmungen aus §§ 19, 20 BauNVO lassen sich die tatsächliche GRZ und GFZ der einzelnen Grundstücke anhand der Planunterlagen nicht mehr konkret nachvollziehen, was zur Unbestimmtheit des Bebauungsplans führt.

Mit Blick auf die zeichnerische Darstellung des Planentwurfs dürfte die GRZ des Flurstücks Nr. 131 bei ca. 0,9 liegen. Für die GFZ ergibt sich bei diesem Grundstück sogar ein Wert von ca. 9,2 (bei einer Grundstücksgröße von 871 m<sup>2</sup> sowie einer angenommenen Geschossfläche von 8011 m<sup>2</sup>). Dies weicht erheblich von den durch den Plangeber fehlerhaft ermittelten Werten von 0,56 (GRZ) bzw. 5,03 (GFZ) ab (Seite 28 der Begründung). Zwar können die indiziell heranzuziehenden Höchstwerte für das Maß der baulichen Nutzung nach § 17 Abs. 1 BauNVO wiederum gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO aus städtebaulichen Gründen überschritten werden. Die ist allerdings nur zulässig, wenn auch die weiteren Voraussetzungen dieser Norm, nämlich der Ausgleich dieser Über-

schreitung durch anderweitige Maßnahmen erfolgt sowie die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Da vorliegend eine Überschreitung der grundsätzlich höchstzulässigen GFZ um über das Dreifache bei – soweit ersichtlich – gleichzeitiger Überschreitung der GRZ in Rede steht, bedürfte es dementsprechend einer besonders gewichtigen städtebaulichen Rechtfertigung sowie besonderer ausgleichender Maßnahmen und Vorkehrungen gegen nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt. Es ist vorliegend nicht erkennbar, inwieweit sich aus der Festsetzung einer GFZ von über 1,5 im Flächennutzungsplan der Wille des Plangebers des FNP zur Verwirklichung von Vorhaben mit einer GFZ von über 9,0 ableiten lassen soll (so offenbar die Argumentation des Plangebers des B-Plans, vgl. Seite 29 der Begründung). Nach diesem Argumentationsmuster wären Werte der GFZ in praktisch unbegrenzter Höhe grundsätzlich zulässig, solange diese nur den Wert von 1,5 überschreiten. Dass dies vom Plangeber des FNP nicht beabsichtigt gewesen sein kann, liegt auf der Hand. Gleiches gilt für die Bezugnahme des Plangebers des B Plans auf § 1 Abs. 2 BauGB, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden soll (ebd.). Die grundsätzliche Leitvorstellung des Gesetzgebers hinsichtlich einer Verringerung des Flächenverbrauchs im Wege der Nachverdichtung stellt keine Blankoerlaubnis für die Planung beliebig stark verdichteter Baugebiete dar.

Unabhängig von der vorgenannten unzureichenden Rechtfertigung der massiven GFZ-Überschreitung durch städtebauliche Gründe ist die nach § 17 Abs. 2 BauNVO, § 1 Abs. 6, 7 BauGB vorzunehmende Abwägung jedenfalls fehlerhaft, da diese bei einer tatsächlichen GRZ von ca. 0,9 und einer tatsächlichen GFZ von 9,2 statt wie angenommen 0,56 bzw. 5,03 auf einer unzutreffenden Tatsachengrundlage beruht.

#### **V. Unzureichende Sicherung von Kompensationsmaßnahmen**

Aufgrund der Überschreitung der GFZ sowie der Unterschreitung des Biotopflächenfaktors (BFF) auf dem Flurstück Nr. 132/1 haben sich der Plangeber sowie die Vorhabenträgerin dazu entschieden, die hierfür erforderlichen Kompensationsmaßnahmen in einem Durchführungsvertrag zu regeln (Seite 30 f. der Begründung sowie §§ 4,5 des Entwurfs des Durchführungsvertrags). Ein solches Vorgehen, das an die Stelle konkreter Festsetzungen im Bebauungsplan tritt, ist gem. § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB zwar grundsätzlich zulässig. Da gerade keine Sicherung des Kompensationsmaßnahmen

durch Festsetzungen erfolgt, ist bei dieser Vorgehensweise jedoch die dingliche Sicherung der vereinbarten Kompensationsmaßnahmen im Grundbuch erforderlich (Hessischer VGH, Urt. v. 19.10.2017 – 4 C 2424/15.N – juris). Eine solche dingliche Sicherung ist vorliegend nicht erfolgt und scheint auch nicht beabsichtigt.

Jedenfalls findet sich in den durch den Plangeber im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegten Unterlagen kein Hinweis auf eine dingliche Sicherung der Inhalte nach §§ 4, 5 des städtebaulichen Vertrags. Vielmehr bezieht sich die dingliche Sicherung der Pflichten der Eigentümer gem. § 2 Abs. 2, 3 des Durchführungsvertrags lediglich auf Rechte der Vorhabenträgerin, nicht aber auf Rechte des Plangebers. Insbesondere findet keine dingliche Sicherung der Vorgaben des Grün- und Freiflächenplans nach Anlage 4 des Durchführungsvertrages statt. Diese gelten somit lediglich obligatorisch und damit nur zwischen den Vertragsparteien, so dass im Rahmen des nach Fertigstellung des Vorhabens beabsichtigten Eigentumsübergangs der oder die Rechtsnachfolger nicht mehr an diese Vereinbarungen gebunden sind. Zwar findet sich unter § 3 des Projektrealisierungsvertrages (Anlage 6 zum Durchführungsvertrag) eine Klausel zur Regelung der Rechtsnachfolge. Diese umfasst jedoch nur die allgemeinen Pflichten der Grundstückseigentümer gegenüber dem Vorhabenträger gem. § 2 des Projektrealisierungsvertrages im Falle der Grundstücksveräußerung (Betretungsrechte; Ausstattung des Vorhabenträgers mit ausreichenden Finanzmitteln; Geh-, Fahr- und Leitungsrechte etc.), Verpflichtungen hinsichtlich der Kompensationsmaßnahmen sind hiervon nicht berührt.

Die dringende Notwendigkeit einer dinglichen und nicht nur obligatorischen Sicherung der im Durchführungsvertrag vereinbarten Verpflichtungen der Vorhabenträgerin zeigt sich bereits im aktuellen Stadium der noch nicht einmal abgeschlossenen Planung. So veranlasste die Vorhabenträgerin die Fällung zweier Bäume, welche im Konzeptplan ausdrücklich als Bestandsbäume, die erhalten werden müssten, gekennzeichnet sind. Dies ist ersichtlich aus Anlage 5, die vorgenannten planwidrig gefällten Bäume wurden darin mit jeweils einem blauen Kreuz gekennzeichnet. Da die Vorhabenträgerin bereits im Zuge der bauvorbereitenden Maßnahmen sich offensichtlich nicht an die Festsetzungen des Bebauungsplans gebunden fühlt oder aber zumindest die für deren Einhaltung erforderliche Sorgfalt vernachlässigt, stellt sich selbstverständlich die Frage, inwieweit erst die längerfristige und nachhaltige Verwirklichung der Planvorgaben gewährleistet sein soll. Dies betrifft insbesondere die fachgerechte Pflege und Unterhaltung der als Kompensationsmaßnahmen vorgesehenen Anpflanzungen gemäß dem Grün- und Freiflächenplan sowie der Vorgaben der zuständigen

Naturschutzbehörde. Im gleichen Maße ist hiervon aber auch die Unterhaltung der in den Planungen enthaltenen Fahrrad- und Lastenräderstellplätze sowie der Radstation für Elektrofahrräder etc. betroffen.

#### **VI. Ungenauigkeit der Verschattungsprognose**

Aufgrund der Höhe des Vorhaben wird es sowohl im Bereich der Martin-Luther-Straße als auch der Speyerer Straße zu einer signifikanten Verschattung der dortigen Bestandsgebäude kommen. Die konkreten Auswirkungen dieser Verschattung sind im Rahmen hierzu durchgeführten Verschattungsstudie jedoch nur unzureichend ermittelt worden. So trifft diese Studie insgesamt nur pauschale Aussagen zur Verschattung einzelner Fassadenteile, gegliedert nach der Hausnummer der jeweiligen Anschrift (Seite 91 der Begründung). Es fehlt jedoch an jeglicher Differenzierung in Bezug auf die Dauer des Schattenwurfs in Abhängigkeit von der jeweiligen Etage. Es liegt in der Natur der Sache, dass die Verschattungsdauer mit dem Abnehmen der Etagenhöhe entsprechend zunimmt. Zudem wäre zu berücksichtigen, dass gerade im Bereich der unteren Etagen der Lichteinfallswinkel so groß wird, dass teilweise lediglich die äußersten, am Fenster gelegenen Bereiche der jeweiligen Aufenthaltsräume besonnt werden, wohingegen der Rest dieser Räumlichkeiten nicht von der Sonne erreicht werden kann. Dies wäre im Rahmen der Verschattungsstudien näher zu ermitteln gewesen.

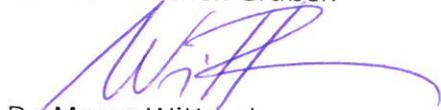
#### **VII. Abwägungsfehlgewichtung öffentlicher und privater Belange**

Der Plangeber stellt im Rahmen der Abwägung öffentlicher und privater Belange zutreffend fest, dass – wie im Übrigen im gesamten innerstädtischen Bereich Berlins – eine hohe Nachfrage nach Wohnraum bei gleichzeitigem knappen Angebot mit hieraus resultierendem Verdrängungsdruck besteht (Seite 51 f. der Begründung). Das geplante Vorhaben könne dem durch die Schaffung zusätzlichen Wohnraums entgegenwirken, weshalb öffentliche Belange in angemessenem Umfang bei der Abwägung berücksichtigt worden seien. Natürlich trifft es grundsätzlich zu, dass die Schaffung neuen Wohnraums zu einer Entlastung auf dem überaus angespannten Wohnungsmarkt führt. Setzt man jedoch die für die 22 Wohneinheiten vorgesehene Geschossfläche von 2291 m<sup>2</sup> ins Verhältnis zu den 8011 m<sup>2</sup> neu zu errichtender gewerblich nutzbarer Geschossfläche, wird offensichtlich, dass im Rahmen des Vorhabens der Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum eine gänzlich untergeordnete Rolle zukommt.

Im Zuge einer gerechten Abwägung ist für die Gewichtung der einzelnen Belange nicht die absolute Zahl neu entstehender Wohneinheiten maßgeblich, sondern das Potenzial, welches die Bebauung eines Plangebietes für Wohnraum liefert. Anhand der vorgenannten Gegenüberstellung der jeweiligen Geschossfläche lässt sich ohne weiteres erkennen, dass es seitens des Plangebers hier einer weitergehenden Befassung mit der Frage bedurft hätte, warum ein so starkes Überwiegen der gewerblichen Nutzung zu einem gerechten Abwägungsergebnis führen soll. Dies umso mehr, als auf Seiten der Vorhabenträgerin die zu erzielenden Erlöse aus der Verpachtung von Gewerbeflächen jener aus der Vermietung von Wohnraum – bezogen auf den Preis pro Quadratmeter – deutlich höher ausfallen und somit die Errichtung umfangreicherer Gewerbeflächen den privaten Belangen der Erlösmaximierung zugutekommt. Es ist daher nicht ersichtlich, dass öffentliche und private Belange untereinander angemessen gewichtet wurden. Aufgrund dieser Abwägungsfehlgewichtung ist die erfolgte Abwägung insgesamt fehlerhaft.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Maren Wittzack  
Rechtsanwältin

**Anlagen**