Landeshauptstadt
Potsdam

Bebauungsplan Nr. 37 A
„Potsdam-Center"
2. Änderung
Teilbereich Ehemalige Wagenhalle

Begründung

Datum:	23. September 2019
Planungsstand:	Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB
Art des Plans / Verfahrens:	Qualifizierter Bebauungsplan gem. § 30 Abs. 1 BauGB, Normalverfahren gem. § 2 BauGB

Impressum:

Trägerin des Planverfahrens

Landeshauptstadt Potsdam
Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung
Bereich Verbindliche Bauleitplanung
Hegelallee 6 - 10
14461 Potsdam

Verfasser Bebauungsplan

Dipl.-Ing. Georg Lahr-Eigen
Architekten + Stadtplaner
Motzstr. 59
10777 Berlin
(städtebaulicher Teil)

Büro für Umweltplanung
Dipl.-Geol. Winfried Rück GmbH
Volmerstr. 9
12489 Berlin
(Umweltbericht)

Inhaltsverzeichnis

A. Planungsgegenstand 1
1. Anlass und Erforderlichkeit 1
2. Beschreibung des Plangebiets 2
2.1 Räumliche Lage 2
2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse 2
2.3 Gebiets- / Bestandssituation 3
2.4 Planungsrechtliche Ausgangssituation 3
2.5 Erschließung 4
3. Planerische Ausgangssituation (und weitere rechtliche Rahmenbedingungen) 5
3.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung / Regionalplanung 5
3.2 Landschaftsplanung 7
3.3 Flächennutzungsplan 8
3.4 Stadtentwicklungskonzepte 9
3.5 Benachbarte Bebauungspläne 12
3.6 Sonstige Satzungen und kommunale Planungen 15
3.7 Nachrichtliche Übernahmen 22
3.8 Berücksichtigung sonstiger Bestimmungen 23

B. Planinhalte und Planfestsetzungen 27
1. Ziele und Zwecke der Planung 27
2. Entwicklung der Planungsüberlegungen 28
2.1 Entwicklung der Planungsüberlegungen und -alternativen 28
2.2 Verkehrskonzept und Erschließung 33
2.3 Städtebauliches Konzept / Nutzungskonzept 34
2.4 Landschaftsplanerisches Konzept 35
2.5 Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange 35
2.6 Fachplanungen 37
3. Begründung der Festsetzungen 43
3.1 Außerkrafttreten der bisherigen und Inkrafttreten der neuen Festsetzungen 43
3.2 Art der baulichen Nutzung 44
3.3 Maß der baulichen Nutzung 50
3.4 Überbaubare Grundstücksflächen; abweichende Tiefen der Abstandsflächen 55
3.5 Bauweise 57
3.6 Stellplätze 57
3.7 Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen 58
3.8 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft . 61

3.9 Verkehrsflächen 63
3.10 Nachrichtliche Übernahmen 64
3.11 Hinweise (ohne Normcharakter) 65
4. Klimaschutz 65
4.1 Maßnahmen zum Klimaschutz 65
4.2 Energieeffizienz 66
5. Flächenbilanz 67

C. Umweltbericht 68

1. Einleitung 68
1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans 68
1.2 Relevante Ziele des Umweltschutzes aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen 70
1.3 Datengrundlagen der Umweltprüfung 73
1.4 Methodik der Umweltprüfung 74
2. Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen 75
2.1 Bestandsaufnahme des Umweltzustands (Basisszenario) 75
2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung 84
2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen 89
2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten 94
2.5 Nachteilige Auswirkungen aufgrund der Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen 94
2.6 Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen 94
3. Zusätzliche Angaben 95
3.1 Verwendete technische Verfahren bei der Umweltprüfung / Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben 95
3.2 Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen 96
3.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung 96
3.4 Referenzliste der verwendeten Quellen 97

D. Auswirkungen des Bebauungsplans 99

1. Auswirkungen auf die Stadtstruktur 99
2. Auswirkungen auf die Umwelt 99
3. Soziale Auswirkungen 99
3.1 Belange des Allgemeinwohls 99
3.2 Kostenbeteiligung an der Herstellung sozialer Infrastruktur 100
3.3 Sonstige soziale Auswirkungen 100

4. Auswirkungen auf den Verkehr und die technische Infrastruktur 100
4.1 Auswirkungen auf den Verkehr 100
4.2 Auswirkungen auf die technische Infrastruktur 101
5. Finanzielle Auswirkungen 101
5.1 Verfahrenskosten 101
5.2 Herstellungs- und Unterhaltungskosten 102
5.3 Grunderwerb 102
5.4 Planungsschaden 102
5.5 Bodenordnung 102

E. Verfahren 103
1. Übersicht über den Verfahrensablauf 103
2. Überblick über die Beteiligungsverfahren 104
2.1 Frühzeitige Beteiligung 104
2.2 Förmliche Beteiligung 106
2.3 Erneute (eingeschränkte) Beteiligung) 107
3. Planungssichernde Maßnahmen 109

F. Abwägung – Konfliktbewältigung 109
1. Abwägung der geprüften Planungsalternativen 110
2. Abwägung der betroffenen Belange 110
2.1 Frühzeitige Beteiligung 110
2.2 Förmliche Beteiligung 112
2.3 Erneute (eingeschränkte) Beteiligung) 113

G. Städtebaulicher Vertrag 115

H. Rechtsgrundlagen 116

I. Anlagen 117

Anlage 0 Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle außer Kraft tretende Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“

Anlage 1 Planungskonzept Ehemalige Wagenhalle Potsdam; Tchoban Voss Architekten GmbH, Niederlassung Berlin, Rosenthaler Straße 40/41, 10178 Berlin

Anlage 2 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle [Planungsstand: 23. September 2019]; Auszug: Teil B - Textliche Festsetzungen

Anlage 3 Landeshauptstadt Potsdam, Einzelhandelskonzept [Fortschreibung Mai 2014]; Auszug: Potsdamer Sortimentsliste

Anlage 4 Umweltbericht (Entwurf) zur 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle; Auszug: Biotoptypenkartierung, Bestand; Büro für Umweltplanung Dipl.-Geol. Winfried Rück GmbH, Volmerstr. 9, D-12489 Berlin

Anlage 5 Umweltbericht (Entwurf) zur 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle; Auszug: Tabellen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung; Büro für Umweltplanung Dipl.-Geol. Winfried Rück GmbH, Volmerstr. 9, D-12489 Berlin

Anlage 6 Artenschutz-Gutachten zur 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle - Potenzialeinschätzung -; Ornithologische und Ökologische Gutachten Dr. Susanne Salinger, Meierottostraße 5, 10719 Berlin

Anlage 7 Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle; Schalltechnische Untersuchung - Bericht POT 18.145.01 P Version 2; ALB Akustiklabor Berlin, Holbeinstraße 17, 12203 Berlin

Anlage 8 Grundstücksüberprüfung (Kampfmittelverdacht), Flurstück 135 der Flur 4, Gemarkung Potsdam; Zentraldienst Polizei Brandenburg, Kampfmittelbeseitigungsdienst; Am Baruther Tor 20, 15806 Zossen

A. Planungsgegenstand

1. Anlass und Erforderlichkeit

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat in ihrer Sitzung am 06.03.2002 den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" gefasst und die Abwägung zu den vorgebrachten privaten und öffentlichen Belangen gebilligt (DS 02/SVV/0073). Der Bebauungsplan ist seit der Bekanntmachung im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam (Nr. 4/2002 und 6/2005) gemäß § 10 Abs. 3 BauGB rechtsverbindlich. Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" waren die damalige Entwicklung und planungsrechtliche Sicherung des neuen Potsdamer Hauptbahnhofes inklusive des Umfeldes.

In ihrer Sitzung am 30.01.2013 hat die Stadtverordnetenversammlung die 1. Änderung des Bebauungsplans im Teilbereich Bahnhofspassagen als Satzung beschlossen (DS 12/SVV/0824). Die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Bahnhofspassagen, ist seit der Bekanntmachung im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam (Nr. 2/2013) gemäß § 10 Abs. 3 BauGB rechtsverbindlich. Anpassungsbedarfe zur Umsetzung des Einzelhandelskonzeptes für die Landeshauptstadt Potsdam (DS 10/SVV/0613 und DS 07/SVV/1115) erforderten die Änderung des Bebauungsplans im Teilbereich Bahnhofspassagen.

Der Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" setzt größtenteils diverse Sondergebiete sowie verschiedene Verkehrsflächen fest, um die unterschiedlichen Nutzungen zu sichern, die Voraussetzungen für eine geordnete Entwicklung zu schaffen und die städtebauliche Verträglichkeit einzelner Vorhaben zu gewährleisten. Darüber hinaus setzt der Bebauungsplan Flächen für Bahnanlagen im Bereich des Potsdamer Hauptbahnhofes und der Bahnstreckenüberführung im Bereich der Heinrich-Mann-Allee sowie öffentliche Grünflächen nördlich der Babelsberger Straße fest.

In Ihrer Sitzung am 07.03.2018 hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, beschlossen (DS 17/SVV/0892). Der zu ändernde Teilbereich Ehemalige Wagenhalle liegt im Süden des Geltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" und grenzt im Norden an die Flächen für Bahnanlagen und im Süden an den Bahnhofsvorplatz Süd mit Straßenbahnhaltestelle und Busbahnhof an. Im Westen wirkt die Ostseite des Südportals des Hauptbahnhofes begrenzend. Östlich des zu ändernden Teilbereiches befinden sich Wohnbauten mit anteiligen Pflegewohnungen, die zwischen 2007 und 2010 errichtet wurden.

Der Änderungsbereich betrifft das Sondergebiet SO 6 „Multifunktionale Veranstaltungshalle" sowie die hiervon östlich liegende Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, auf der sich private Stellplätze befinden. Die ehemalige Wagenhalle wurde mit der benachbarten Stellplatzfläche weiter veräußert, nachdem in den zurückliegenden Jahren verschiedene Erwerber immer wieder auf einen Abbruch der Halle aufgrund wirtschaftlicher Unzumutbarkeit gedrängt hatten. Die neue Eigentümerin plant auf dem Gelände die Errichtung eines Hotels inklusive Serviced Apartments. Das denkmalgeschützte Bestandsgebäude soll für diese Zwecke anteilig um- und teilweise überbaut werden; auf der angrenzenden Stellplatzfläche ist die Errichtung eines ergänzenden Neubaus vorgesehen.

Grundsätzliches Ziel der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, ist es, die städtebaulichen und planungsrechtlichen Grundlagen für die Realisierung der skizzierten Planungen herzustellen und die denkmalgeschützte Wagenhalle zu erhalten. Die Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung der ehemaligen Wagenhalle nebst Umfeld unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Anforderungen bei hoher städtebaulicher Qualität steht hierbei im Vordergrund. Das Nutzungsprofil, das zudem der steigenden touristischen Nachfrage entspricht, lässt gegenüber der offensichtlich nicht tragfähigen isolierten Nutzung

als multifunktionale Veranstaltungshalle ohne weitere Nachfrageverankerung eine nachhaltige Einordnung des Denkmals in einen übergreifenden, in sich auch wirtschaftlich funktionsfähigen, Nutzungszusammenhang erwarten. Damit wird nicht nur der längerfristige Fortbestand des Baudenkmals und eine nachhaltige Nutzung gesichert; die geführten Diskussionen zu einer denkmalverträglichen Ausgestaltung des Projektes zeigen auch die Möglichkeiten, mit einer guten Einordnung der ergänzenden Hotelfunktion in die prägende Sheddach-Halle deren Struktur und Charakter besser erlebbar zu machen.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu gemeinsam mit der Landeshauptstadt Potsdam ein konkurrierendes Werkstattverfahren durchgeführt, in dessen Rahmen ein Entwurf entwickelt werden sollte, der die Grundlage für die Bebauungsplanänderung darstellt. Zur Umsetzung der Planungen ist eine Änderung des geltenden Bebauungsplans im Teilbereich Ehemalige Wagenhalle erforderlich.

Die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, wird im Regelverfahren durchgeführt.

Im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Potsdam wird der betroffene Bereich als Sonderbaufläche „Bahnhof" dargestellt. Aufgrund der geringen Größe des Teilbereiches von ca. 0,5 ha wird auf eine Änderung des Flächennutzungsplans verzichtet; die Darstellungsschwelle des Flächennutzungsplans liegt bei 2 ha [siehe Kapitel A.3.3.

2. Beschreibung des Plangebiets

2.1 Räumliche Lage

Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe des Potsdamer Hauptbahnhofes. Der Standort zeichnet sich durch eine verkehrsgünstige Lage aus, nahe dem Verkehrsknoten des öffentlichen Personennahverkehrs mit den Fern- und Regionalzügen, den Verbindungen der S-Bahn, dem zentralen Omnibus-Bahnhof sowie den Haltestellen der Straßenbahn.

In den letzten Jahren wurde das Umfeld des Potsdamer Hauptbahnhofes mit der Errichtung des Potsdam-Centers sowie des Verwaltungsgebäudes der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB), den Wohnneubauten östlich der ehemaligen Wagenhalle, dem Umbau des Bahnhofsvorplatzes sowie dem Mitte 2017 am Fuß des Brauhausbergs eröffneten Schwimmbad neu organisiert, gestaltet und aufgewertet. Ein neues Stadtquartier, das neben Büronutzungen und Wohnungen auch Einzelhandelsflächen sowie zentrale Einrichtungen umfasst, ist im Zusammenhang mit dem Neubau des Bahnhofes entstanden. Mit der Sanierung und baulichen Weiterentwicklung der ehemaligen Wagenhalle wird die positive Entwicklung des Quartiers am Potsdamer Hauptbahnhof fortgeführt und um einen weiteren substanziellen Baustein ergänzt.

2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse

Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, umfasst das Gebiet in den folgenden Grenzen:

im Norden:	südliche Grenze der Bahnanlage, nördliche Grenze des Sondergebiets SO 6 „Multifunktionale Veranstaltungshalle" sowie nördliche Grenze der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung,
im Osten:	östliche Grenze der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung,
im Süden:	südliche Grenzen des Sondergebiets SO 6 „Multifunktionale Veranstaltungshalle" und Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung,
im Westen:	westliche Grenze des Sondergebiets SO 6 „Multifunktionale Veranstaltungshalle".

Der räumliche Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, besteht aus dem Flurstück 135 und einem kleinen Teilstück des Flurstücks 136 der Flur 4 in der Gemarkung Potsdam. Das Flurstück 135 besitzt eine Größe von 4.578 m². Die anteiligen Flächen des Flurstücks 136 umfassen 302 m². Somit beträgt die Gesamtfläche des Geltungsbereichs 4.880 m² (cirka 0,5 ha).

Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereichs ergibt sich aus der Planzeichnung.

Eigentumsverhältnisse

Das Flurstück 135 befindet sich im Eigentum einer privaten Immobiliengesellschaft.

Das anteilig im Geltungsbereich liegende Flurstück 136 befindet sich im Eigentum der Landeshauptstadt Potsdam.

2.3 Gebiets- und Bestandssituation

Die bauliche Erschließung des Bahnhofsareals begann mit dem Bau der Eisenbahnlinie Berlin-Potsdam und der Errichtung des Personenbahnhofs im Jahr 1838. Prägend für das Plangebiet ist die alte Wagenhalle des ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerks (RAW). Das Gebäude wurde um 1865 errichtet, ist nicht unterkellert und eingeschossig.

Im Zuge der Zusammenführung der Deutschen Reichsbahn der DDR und der Bundesbahn wurde das Eisenbahnwesen neu organisiert und der Betrieb des RAW Potsdam sukzessive eingestellt. Große Teile der Eisenbahnbetriebsbauten wurden nach 1993 abgerissen und Areale veräußert. Nach endgültiger Stilllegung des Werkes wurde die einstige Wagenhalle instandgesetzt. Sie stellt zusammen mit dem in das Bahnhofscenter eingebundenen Wasserturm eines der letzten Zeugnisse der einstigen Bahnanlagen dar. Das vorhandene Gebäude ist als Bestandteil des vormaligen RAW-Geländes ein nach dem Brandenburgischen Denkmalschutzgesetz (BbgDSchG) geschütztes Denkmal [siehe Kapitel A.3.7, B.2.5 und B.3.10].

Das heute „Ehemalige Wagenhalle" oder auch „Alte Halle" genannte Gebäude befindet sich in unmittelbarer Nähe des Potsdamer Hauptbahnhofes und ist sowohl von den östlichen Bahnsteigflächen als auch vom Busbahnhof sowie der Friedrich-Engels-Straße aus sichtbar. Charakteristisch für die Wagenhalle, die in Stahl-Skelettbauweise mit Ziegelmauerwerk errichtet wurde, ist das Sheddach, bestehend aus vertikalen Fensterbändern und einseitig geneigten Dachflächen mit einer Weichdeckung (aus Dachpappe) auf einer Holzschalung.

Die Halle ist gegenwärtig in 5 Mieteinheiten aufgeteilt und verfügt über eine Gesamtnutzfläche von ca. 2.800 m². Die einzelnen Einheiten weisen Flächen zwischen rund 107 m² bis 1.025 m² auf. 3 Mieteinheiten, und somit ein Großteil der Halle, stehen zurzeit leer. Die beiden anderen werden durch einen Imbiss und eine Automaten-Spielhalle gewerblich genutzt.

Östlich befindet sich neben privaten Stellplätzen, bei denen die Ein- und Ausfahrt durch eine Schrankenanlage geregelt wird, die Anlieferzone für die gewerblichen Nutzungen. Zwischen der Bahntrasse und der ehemaligen Wagenhalle befindet sich im Norden ein schmaler Grünstreifen.

Die Stellplatzfläche östlich der ehemaligen Wagenhalle ist an den Randbereichen zu den Wohnungsbauten an der Straße Zum Wasserturm mit Pappeln und Sträuchern bewachsen.

Ebenso wie die Stellplätze wird die Halle von der Friedrich-Engels-Straße aus über eine Zufahrt zu den Busstellplätzen am südlichen Bahnhofsvorplatz erschlossen.

2.4 Planungsrechtliche Ausgangssituation

Das Plangebiet liegt innerhalb des rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center". Festgesetzt ist im Bereich der ehemaligen Wagenhalle das Sondergebiet SO 6 gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO. Die Zweckbestimmung des Sondergebietes lautet „Multifunktionale Veranstaltungshalle". Die zulässigen Nutzungen sollen sich in das

vorhandene Gebäude einordnen und somit den Erhalt des Denkmals ermöglichen; sie sind grundsätzlich nicht im Freien möglich. Hierbei kann es sich um Räume für Messen, Ausstellungen und Kongresse, Räume für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Schank- und Speisewirtschaften sowie Vergnügungsstätten handeln.

Die Maximalausdehnung in Ost-West-Richtung beläuft sich auf etwa 68 m. Die maximale Ausdehnung in Nord-Süd-Richtung beträgt etwa 45,5 m. Deshalb werden eine Grundfläche (GR) von 2.850 m² sowie eine Geschossfläche (GF) von 5.900 m² als zwingend festgesetzt. Die Zahl der Vollgeschosse (Z) wird ebenfalls mit 2 Stockwerken als zwingend festgesetzt. Die Kubatur des denkmalgeschützten Gebäudes wird durch die Festsetzung von Baulinien planungsrechtlich gesichert; auf ihnen ist gemäß § 23 Abs. 2 Satz 1 BauNVO zu bauen. Die Baulinien berücksichtigen hierbei neben dem historischen Hallengebäude auch kleinere, später vorgenommene Anbauten auf der Westseite der ehemaligen Wagenhalle im Norden sowie im Süden.

Teile der privaten Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung unterliegen im östlichen Bereich grünordnerischen Festsetzungen. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 i.V.m. Nr. 25 a BauGB ist die Fläche zum Anpflanzen mit der Planbezeichnung A 1 dicht mit hochwachsenden Bäumen und Sträuchern der Pflanzlisten 1 a bis 1 d zu bepflanzen. Pro 100 m² sind zwei Heister oder große Sträucher, 25 mittlere Sträucher und 40 kleinere Sträucher zu pflanzen. Der Anteil von Koniferen darf 20 % der verwendeten Gehölze nicht überschreiten. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

Des Weiteren sind die im Sondergebiet SO 6 „Multifunktionale Veranstaltungshalle" nicht überbaubaren Grundstücksflächen gärtnerisch anzulegen und zu unterhalten. Unversiegelt bleibende Flächen sind mit Stauden und/oder Sträuchern und Gehölzen der Pflanzlisten 1 a bis 1 g zu bepflanzen. Die Bepflanzungen sind ebenfalls zu erhalten.

Die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" berührt den Teilbereich Ehemalige Wagenhalle nicht.

Die derzeit bestehenden Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" lassen eine Umsetzung der im Teilbereich Ehemalige Wagenhalle geänderten Planungsziele nicht zu, sodass eine Änderung im entsprechenden Teilbereich erforderlich ist.

Im Anhang der Begründung [siehe Kapitel I, Anlage 0] ist ein Ausschnitt der Planzeichnung und ein Auszug aus der Planzeichenerklärung der bisherigen Fassung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" enthalten, in welchem die Lage des Geltungsbereichs der 2. Änderung des Bebauungsplans gekennzeichnet ist. Daraus kann entnommen werden, welche bisherigen zeichnerischen Festsetzungen außer Kraft treten werden. Des Weiteren sind in Anlage 0 alle textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" wiedergegeben, die bisher im Änderungsbereich galten und ebenfalls mit der 2. Änderung des Bebauungsplans außer Kraft treten werden.

Weitere Erläuterungen können Kapitel B.3.1 entnommen werden.

2.5 Erschließung

Aufgrund der einzigartigen Lage am Potsdamer Hauptbahnhof ist das Plangebiet überdurchschnittlich gut für verschiedene Verkehrsträger erschlossen.

Die Anbindung an das Straßennetz erfolgt über die Friedrich-Engels-Straße. Es bestehen zahlreiche Verbindungen an das öffentliche Nahverkehrsnetz und an den Fern- und Regionalverkehr sowie die S-Bahn. Südlich und westlich der ehemaligen Wagenhalle befindet sich der Bahnhofsvorplatz Süd mit Straßenbahnhaltestellen und Busbahnhof. Zusätzlich befinden sich auf dieser Fläche Kurzzeitparkplätze und ein Taxistand. Der Bereich der ehemaligen Wagenhalle ist über den Bahnhofsvorplatz sehr gut fußläufig zu erreichen.

Das Plangebiet ist an alle technischen Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen angebunden. Es liegt in einem Fernwärmevorranggebiet der Landeshauptstadt Potsdam [siehe Kapitel A.3.7 und B.3.10].

Aufgrund des sehr hohen Anteils versiegelter Flächen ist der gesamte Bereich des südlichen Bahnhofvorplatzes an die Regenwasserkanalisation angeschlossen.

Das gemäß § 54 Abs. 4 BbgWG (Brandenburgisches Wassergesetz) bestehende grundsätzliche Erfordernis, anfallendes Regenwasser vor Ort zur Versickerung zu bringen, kann auch im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle voraussichtlich nur zu einem geringen Anteil erfüllt werden. Durch die geplante Flachdachbegrünung des Hotelneubaus kann das anfallende Regenwasser zumindest zum Teil im Gebiet gehalten werden; die Dachbegrünung wird in die textlichen Festsetzungen zum Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, aufgenommen [siehe Kapitel B.3.8, C.2.1, C.2.2 und C.3.3].

Im Plangebiet befinden sich Anlagen und Leitungen der Vodafone GmbH (ehemals Arcor), der Deutschen Telekom AG sowie Fernmeldekabel der E,DIS Netz GmbH, welche voraussichtlich vom geplanten Hotelneubau betroffen sein werden. Im Rahmen der Bauvorbereitung müssen erforderliche Umverlegungen von Anlagen und Leitungen rechtzeitig bei den jeweiligen Versorgungsträgern beantragt werden.

3. Planerische Ausgangssituation (und weitere rechtliche Rahmenbedingungen)

3.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung / Regionalplanung

Nach § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne der Gemeinden den übergeordneten Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Neben allgemeinen Vorgaben aus dem Raumordnungsgesetz (ROG) des Bundes sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung insbesondere Landesentwicklungs- und Regionalpläne zu beachten.

Ziele der Raumordnung und Landesplanung ergaben sich in der Phase der Planaufstellung aus dem Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) und dem Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Mit dem LEP B-B wurde das LEPro 2007 konkretisiert und damit der Beitrag der Raumordnung zur Entwicklung des Gesamtraumes ergänzt.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung erfolgte die Abfrage der Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung für den Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle. Zur Planungsabsicht hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg mit Schreiben vom 08.10.2018 mitgeteilt, dass derzeit kein Widerspruch zu Zielen der Raumordnung zu erkennen ist. Dem zur Stellungnahme vorgelegten Vorentwurf des Bebauungsplans standen die flächenbezogenen Festlegungen der Festlegungskarte 1 des LEP-BB nicht entgegen. Für die Planung relevant waren Ziel 2.7 LEP B-B sowie Grundsatz 2.8.

Die abschließende Prüfung der Übereinstimmung der Planung mit den Zielen, Grundsätzen und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung erfolgte im weiteren Verfahren. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung wurde gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplans (Planungsstand: 9. Mai 2019) erneut beteiligt. Mit Schreiben vom 02.07.2019 hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg mitgeteilt, dass die Planungsabsicht an die Ziele der Raumordnung angepasst ist. Die Mitteilung erfolgte bereits unter Berücksichtigung, dass am 01.07.2019 die Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) in Kraft getreten ist, welche damit den LEP B-B abgelöst hat.

Regionalplan Havelland-Fläming

Die Regionalplanung konkretisiert die übergeordneten raumordnerischen Vorgaben der Landesplanung für eine bestimmte räumliche Region, ohne jedoch in die rein örtlich begründeten Entscheidungskompetenzen der Gemeinden einzugreifen.

Im Land Brandenburg existieren 5 regionale Planungsräume. Die Landeshauptstadt Potsdam befindet sich innerhalb der Region Havelland-Fläming. Der Regionalplan Havelland-Fläming 2020 wurde am 16.12.2014 von der Regionalversammlung der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming als Satzung beschlossen. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg hat den Regionalplan mit Bescheid vom 18.06.2015 mit Ausnahmen genehmigt. Die von der Genehmigung ausgenommenen Regelungen des Regionalplans betreffen nicht das Gemeindegebiet der Landeshauptstadt Potsdam. Mit seiner Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 43 ist der Regionalplan Havelland-Fläming 2020 am 30.10.2015 in Kraft getreten. Dessen Ziele der Raumordnung waren seitdem als sonstige Erfordernisse zu berücksichtigen.

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat mit acht Urteilen vom 05. Juli 2018 den Regionalplan „Havelland-Fläming 2020" für unwirksam erklärt. In allen acht Fällen wurde durch die Regionale Planungsgemeinschaft Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision erhoben. Das OVG hat mit drei Urteilen die Normenkontrollanträge von 16 brandenburgischen Gemeinden zurückgewiesen. Die Revision wurde nicht zugelassen (Urteile vom 10.04.2019, Az.: OVG 10 A 10.15, OVG 10 A 4.16 sowie OVG 10 A 6.16). Diese Entscheidung ist der RPG HF am 02.05.2019 zugegangen. Damit ist das Urteil des OVG Berlin-Brandenburg über die Unwirksamkeit des Regionalplans rechtskräftig.

Somit liegen für die Region Havelland-Fläming bis auf Weiteres keine Ziele und Grundsätze der Regionalplanung vor.

Landesentwicklungsprogramm für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Das LEPro 2007 bildet den übergeordneten Rahmen der gemeinsamen Landesplanung für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Das LEPro 2007 vom 18.12.2007 trat in Brandenburg am 01.02.2008 in Kraft.

Die Planung entspricht den Festlegungen zu den Grundsätzen der Raumordnung des LEPro 2007, wonach die Hauptstadtregion nach den Prinzipien der zentralörtlichen Gliederung entwickelt werden soll, zukünftige Siedlungsentwicklungen und Ansiedlungen innerhalb der raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereiche stattfinden und der Stärkung der Zentralen Orte dienen sollen.

Gemäß § 5 Abs. 1 LEPro 2007 soll der Gewerbeflächenentwicklung in räumlichen Schwerpunkten mit besonderem wirtschaftlichen oder wissenschaftlichen Potenzial angemessen Rechnung getragen werden. Entsprechend § 5 Abs. 2 und 3 LEPro 2007 soll bei der Siedlungsentwicklung die Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung haben. Bei der Siedlungstätigkeit soll daher neben der Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes vorhandener Siedlungsbereiche vor allem die Reaktivierung von Brachflächen Priorität haben, bzw. eine Nutzung erschlossener Baulandreserven. Mit der damit zu erwartenden erhöhten Auslastung bestehender Infrastruktur- und Gemeinbedarfseinrichtungen kann deren Tragfähigkeit gestützt und zugleich verkehrsvermeidend nahräumlich organisiert werden, was zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung beiträgt. Mit der Standortentwicklung im Bereich der ehemaligen Wagenhalle wird diesen Gedanken entsprochen.

Gemäß § 5 Abs. 3 LEPro 2007 sind bei der Siedlungsentwicklung verkehrssparende Siedlungsstrukturen durch eine möglichst breite Mischung der Nutzungen, wie z. B. Wohnen, Arbeiten, Bildung und / oder Einkaufen, anzustreben. In den raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereichen, die durch schienengebundenen Personennahverkehr gut erschlossen sind, soll sich die Siedlungsentwicklung an dieser Verkehrsinfrastruktur orientieren. Durch die Ansiedlung von Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnungen in verkehrsgünstigen Lagen können der Ortskern stärker herausgebildet sowie die vorhandenen

Erschließungsleistungen der Ver- und Entsorgung und der Infrastruktur besser genutzt und teilweise monofunktional geprägte Wohnstandorte zu multifunktional geprägten Orten entwickelt werden.

Mit dem Neubau eines Hotels inklusive Serviced Apartments auf dem Gelände der ehemaligen Wagenhalle wird die Entwicklung des einstigen RAW-Geländes fortgeführt und zusätzlich zu den Wohnbauten im Osten sowie dem Einkaufs-, Dienstleistungs- und Verkehrszentrums Potsdam-Center um einen weiteren, an der Nachfrage orientierten, Nutzungsbaustein ergänzt.

Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) und Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

In der Aufstellungsphase zur 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, ergab sich die Beurteilung der Vereinbarkeit der Planung mit den Zielen der Raumordnung noch aus den Festlegungen des Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg (LEP B-B):

Gemäß Festlegungskarte 1 des LEP B-B befindet sich der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, im Gestaltungsraum Siedlung. Innerhalb dieses Bereiches ist Siedlungsentwicklung grundsätzlich zulässig.

Gemäß Ziel 2.7 LEP B-B wird der Landeshauptstadt Potsdam im System der Zentralen Orte die Funktion eines Oberzentrums zugeordnet. Auf Potsdam als Oberzentrum sollen gemäß Grundsatz 2.8 LEP B-B die hochwertigen Raumfunktionen der Daseinsvorsorge wie Wirtschaft und Siedlung, Einzelhandel, Kultur und Freizeit, Verwaltung, Bildung und Wissenschaft, Gesundheit und soziale Versorgung sowie großräumige Verkehrsknoten konzentriert werden. Dazu sollen die vielfältigen Angebote an Gütern und Dienstleistungen des spezialisierten höheren Bedarfs dem Nachfragepotenzial entsprechend gesichert und qualifiziert werden.

Die Planung entspricht somit den Zielen und Grundsätzen des LEP B-B.

Am 01.07.2019 ist die Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) in Kraft getreten (veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg, Teil II, Jahrgang 2019, Nr. 35). Der LEP HR löst den LEP B-B ab.

Die Festlegungen des LEP HR entsprechen im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, den Festlegungen aus dem LEP B-B, sodass die Planungsabsicht auch weiterhin an die Ziele der Raumordnung angepasst ist.

3.2 Landschaftsplanung

Das Landschaftsprogramm Brandenburg von 2001 umfasst die aus Sicht der Landschaftsplanung erforderlichen Entwicklungsziele und Maßnahmen auf Landesebene, die unter Abwägung mit anderen Belangen in das LEPro 2007 und LEP B-B eingeflossen sind. Die Leitlinien des Landschaftsprogramms benennen die nachhaltige Sicherung der Naturgüter durch eine am Vorsorgeprinzip orientierte Planung als Aufgabe von Naturschutz und Landschaftspflege. Im Rahmen der Siedlungsentwicklung sind naturschutzrelevante Strategien zur Reduzierung des Flächenverbrauchs, zur Verbesserung der klimatischen Bedingungen sowie zum Erhalt und zur Entwicklung ausreichender, für die Erholung geeigneter Freiräume zu berücksichtigen.

Der parallel zum Flächennutzungsplan (FNP) aufgestellte Landschaftsplan der Landeshauptstadt Potsdam beinhaltet gemäß § 11 BNatschG (Bundesnaturschutzgesetz) die örtlichen Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege für das gesamte Stadtgebiet der Landeshauptstadt Potsdam. Die landschaftsplanerischen Inhalte sind nach Abwägung in die Darstellungen des FNP

eingeflossen (Sekundärintegration). Gleichzeitig liefert der Landschaftsplan Grundlagen und Bewertungsmaßstäbe für die Umweltprüfung anderer Pläne und Programme sowie für Genehmigungsverfahren von Vorhaben.

Der Landschaftsplan der Landeshauptstadt Potsdam erfüllt für das Stadtgebiet auch die Funktion eines Landschaftsrahmenplans gemäß § 10 BNatSchG.

Für den Teilraum Nr. 16 (Südliche Innenstadt), in dem sich der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, befindet, ist das Leitbild „Unter Berücksichtigung historischer Befunde funktional und ästhetisch neu geordneter südlicher Stadteingang mit großzügiger Freiraumgestaltung entlang der Ufer von Nuthe und Havel" maßgebend. Die Karte „K 2.1 Boden" zum Landschaftsplan stellt die Fläche der ehemaligen Wagenhalle als Bereich flächenhafter Altablagerungen und Altlastenstandorte dar. Karte „K 4.1 Landschaftsbild – Einzelelemente/Veduten" charakterisiert das Bahnhofsgebäude (Potsdam-Center) als modernes, das Ortsbild prägendes Gebäude mit einer Höhe kleiner als 18 m; das nordöstliche Bauwerksegment an der Babelsberger Straße ist als störendes Gebäude gekennzeichnet. Die ehemalige Wagenhalle wird als historisches, das Ortsbild prägende Gebäude mit einer Höhe unter 18 m dargestellt. Der gesamte Planungsbereich ist mit einer flächendeckenden Vedutensignatur versehen und wird von mehreren Sichtachsen tangiert (siehe Karte „K 4.2 Landschaftsbild – Raumwirkung/Sichten").

In Karte „K 6 – Zielkonzept" werden die Bahnanlagen sowie übergeordnete Straßenzüge (Babelsberger Straße, Friedrichs-Engels-Straße, Heinrich-Mann-Allee / Lange Brücke) dargestellt. Darüber hinaus wird als Ziel eine umweltverträgliche Siedlungsentwicklung, eine qualifizierte Innenentwicklung sowie die Anpassung der Bau- und Vegetationsstrukturen an den Klimawandel formuliert.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans stimmen mit den Zielvorgaben des Landschaftsplans überein.

3.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Landeshauptstadt Potsdam ist am 30.01.2013 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden (DS 12/SVV/0696). Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg hat den FNP mit Verfügung am 06.08.2013 mit einer Maßgabe genehmigt. Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam ist dieser Maßgabe am 29.01.2014 beigetreten. Der FNP ist seit der Bekanntmachung seiner Genehmigung im Amtsblatt Nr. 2/2014 wirksam.

Im wirksamen FNP der Landeshauptstadt Potsdam wird das Plangebiet als Sonderbaufläche „Bahnhof" dargestellt. Darüber hinaus zeigt der FNP in der Umgebung der ehemaligen Wagenhalle die Bahnflächen und Bahnhöfe der Fern-, Regional- und S-Bahn sowie den Betriebshof der Straßenbahn. Betriebsgleise und Wendeschleifen der Straßenbahn sowie Anschlussgleise des Güterverkehrs werden im Sinne einer Beschränkung auf die Grundzüge der Planung nicht dargestellt; die Darstellungen des FNP sind nicht grundstücksscharf.

Der Beiplan „Wasserschutz und schadstoffbelastete Böden" stellt für den gesamten Geltungsbereich ein Wasserschutzgebiet der Zone III dar. In der neuen Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Potsdam-Leipziger Straße vom 11.02.2014 liegt der Geltungsbereich jedoch nicht mehr in einer Schutzzone.

Als nachrichtliche Übernahme enthält der Beiplan einen Hinweis auf umweltrelevante Bodenbelastungen im Bereich der ehemaligen Wagenhalle.

Gemäß § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem FNP zu entwickeln. Der FNP lässt in seiner Beschränkung auf grundsätzliche, gesamtstädtische Planungsziele Entwicklungsspielräume für die Bebauungspläne, die eine Differenzierung und Präzisierung sowie eine Anpassung an die konkrete örtliche Situation erlauben. Daher sind vom FNP abweichende Festsetzungen in einem Bebauungsplan nicht ganz ausgeschlossen. Solche

Abweichungen sind jedoch nur insoweit zulässig, als sie sich aus dem Übergang in die konkrete Planstufe rechtfertigen und die Grundkonzeption des FNP unberührt lassen. Der Umfang dieser Entwicklungsspielräume ist u. a. abhängig von der Darstellungsschärfe und Regelungstiefe des FNP.

Für den FNP der Landeshauptstadt Potsdam gilt gemäß der gewählten Darstellungssystematik, dass für Teile von Bauflächen mit einer Größe unterhalb der Darstellungsschwelle von 2 ha, wenn besondere städtebauliche Gründe dies rechtfertigen, auch für Flächen bis zu einer Größe von 5 ha, in einem Bebauungsplan eine andere als die im FNP dargestellte Art der Nutzung festgesetzt werden kann, wenn diese nach Größe und Störungsgrad mit der Umgebung vereinbar ist und der Charakter und die Funktion des dargestellten städtebaulichen Gefüges insgesamt gewahrt bleiben.

Mit einer Größe von rund 0,5 ha liegt das Plangebiet der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, deutlich unter der Darstellungsschwelle des FNP von 2 ha. Da der FNP i.d.R. Flächen erst ab einer zusammenhängenden Größe von ca. 2 ha darstellt, ist eine Änderung der FNP-Darstellungen nicht erforderlich.

Der Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle kann somit als aus den Darstellungen des FNP entwickelt gelten.

3.4 Stadtentwicklungskonzepte

Wohnungspolitisches Konzept

2015 wurde das ursprüngliche Stadtentwicklungskonzept Wohnen (STEK Wohnen) als wohnungspolitisches Konzept für die Landeshauptstadt Potsdam fortgeschrieben und am 07.10.2015 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen (DS 15/SVV/0609). Es beinhaltet 31 Maßnahmen und Instrumente zur positiven Beeinflussung des Wohnungsmarktes.

Im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, sind keine Nutzungen geplant, die dem dauerhaften Wohnen dienen [siehe Kapitel B.3.2]. Somit hat das wohnungspolitische Konzept für den vorliegenden Bebauungsplan keine unmittelbare Relevanz.

STEK Gewerbe

Ziel des Stadtentwicklungskonzeptes Gewerbe (STEK Gewerbe) ist eine ausreichende Versorgung mit Gewerbeflächen der Landeshauptstadt Potsdam als Voraussetzung einer erfolgreichen und nachhaltigen kommunalen Wirtschaftsentwicklung und -förderung. Das STEK Gewerbe ist damit ein Baustein für die Weiterentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam zu einem attraktiven, modernen und leistungsfähigen Wirtschaftsstandort.

Das STEK Gewerbe wurde am 26.01.2011 von der Stadtverordnetenversammlung als feststehender Orientierungsrahmen für die strategische Ausrichtung der Gewerbeflächenpolitik beschlossen (DS 10/SVV/0952). Im Rahmen des STEK Gewerbe wurde der Gewerbeflächenbedarf der Landeshauptstadt Potsdam für den Prognosezeitraum von 2008 bis 2020 ermittelt. Im Ergebnis wurde ein Flächenneubedarf von 39,3 ha bis zum Jahr 2020 festgestellt. Um Unterschiede und Überschneidungen bei den Standortbedingungen, die für einzelne Wirtschaftsgruppen zu erfüllen sind, berücksichtigen zu können, wurden Standorttypen definiert.

Im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, sollen neben der geplanten Hotelnutzung in geringem und deutlich untergeordnetem Umfang gewerblichen Nutzungen zugelassen werden, welche die Hotelnutzung sinnvoll ergänzen [siehe Kapitel B.3.2]. Somit hat das STEK Gewerbe für den vorliegenden Bebauungsplan keine unmittelbare Relevanz.

STEK Verkehr

Als Fortschreibung des Stadtentwicklungsplans wurde das Stadtentwicklungskonzept Verkehr (STEK Verkehr) erarbeitet. Es wurde von der Stadtverordnetenversammlung am 29.01.2014 beschlossen (DS 13/SVV/0741). Das STEK Verkehr ist das Leitbild für die Verkehrsentwicklung sowie für die Investitionsplanung im Zeitraum bis 2025. Ziel der weiteren Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Potsdam ist die Sicherung der Mobilität der Bevölkerung bei gleichzeitiger Verringerung der Umweltbelastungen insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr. Die Aspekte Luftreinhaltung und Lärmminderung wurden im STEK Verkehr ebenfalls betrachtet.

Auf Grundlage der Ergebnisse einer Variantenuntersuchung und einer umfassenden Diskussion der mit den verschiedenen Maßnahmen zu erzielenden Wirkungen wurde das Szenario „Nachhaltige Mobilität" als Vorzugsszenario gewählt und zur Umsetzung empfohlen. Wesentlich für die Erreichung der Ziele ist die konsequente Umsetzung aller im Szenario enthaltenen Maßnahmen. Werden die in diesem Szenario dargestellten Maßnahmen umgesetzt, kann erreicht werden, dass der motorisierte Individualverkehr in der Landeshauptstadt Potsdam bis 2025 trotz steigender Einwohner- und Beschäftigtenzahlen nicht weiter zunimmt. Im Binnenverkehr soll erreicht werden, dass der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von derzeit 32 % auf 23 % sinkt. Für den Kfz-Gesamtverkehr, der wesentlich vom Quell- und Zielverkehr geprägt ist, wird dennoch eine leichte Zunahme prognostiziert.

Für die verbindliche Bauleitplanung bedeutet dies, verkehrsreduzierende Raumstrukturen zu entwickeln. Umweltbelastungen können vermieden werden, wenn Verkehr erst gar nicht entsteht, Wegelängen verkürzt oder Mehrfachfahrten nicht durchgeführt werden. Dies entspricht den grundlegenden Prinzipien des Leitbildes der nutzungsgemischten „Europäischen Stadt" sowie der „Stadt der kurzen Wege".

Der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, liegt in unmittelbarer Nähe des Potsdamer Hauptbahnhofes [siehe Kapitel A.2.5]. Durch ein umfangreiches Mobilitätsangebot wird den Zielen des Vorzugsszenarios entsprochen.

Mit Realisierung der Planungen zur Neugestaltung des Leipziger Dreiecks auf Grundlage des am 05.12.2018 als Satzung beschlossenen Bebauungsplans Nr. 127 „Leipziger Dreieck" [siehe Kapitel A.3.5] wird darüber hinaus das Mobilitätsangebot sowie die Organisation der unterschiedlichen Mobilitätsträger am Potsdamer Hauptbahnhof um- und ausgebaut.

Einzelhandelskonzept

Die Landeshauptstadt Potsdam verfolgt bereits seit vielen Jahren die räumliche Steuerung des Einzelhandels auf der Grundlage eines Einzelhandelskonzeptes. Die von der Stadtverordnetenversammlung am 04.07.2001 beschlossenen gesamtstädtischen Steuerungslinien zur Einzelhandels- und Zentrenentwicklung (DS 01/0429) legten erstmalig Zentren und zentrenähnliche Standorte fest, in denen großflächiger Einzelhandel zulässig ist und zentrenrelevante Sortimente angeboten werden dürfen.

I.S.d. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und als Anwendungsvoraussetzung des § 9 Abs. 2 a BauGB wurde darauf aufbauend das Einzelhandelskonzept der Landeshauptstadt Potsdam entwickelt und am 10.09.2008 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen (DS 08/SVV/0415). Das aktuelle Einzelhandelskonzept wurde am 07.05.2014 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen (DS 14/SVV/0150). Es löst das Einzelhandelskonzept 2008 ab und bildet die Basis für die Einzelhandelsentwicklung bis etwa zum Jahr 2020.

Das Einzelhandelskonzept stellt ein von der Landeshauptstadt Potsdam beschlossenes städtebauliches Entwicklungskonzept dar, dessen Ziele durch die verbindliche Bauleitplanung bauplanungsrechtlich umgesetzt und gesichert werden müssen. Wesentliche Zielstellung des fortgeschriebenen Konzeptes ist es, die Angebots- und Nachfragestrukturen

des Potsdamer Einzelhandels und seine städtebaulichen Rahmenbedingungen zu analysieren und daraus Festlegungen für die Steuerung im Stadtgebiet zu entwickeln.

Die „Potsdamer Sortimentsliste" [siehe Kapitel I, Anlage 3] ist Grundlage für die Steuerung der Einzelhandelsentwicklung. Die Ansiedlung und Erweiterung von Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevantem Hauptsortiment i.S.d. Liste soll vorrangig innerhalb der abgegrenzten zentralen Versorgungsbereiche erfolgen und außerhalb dieser (sonstige integrierte und nicht-integrierte Lagen) nur eingeschränkt möglich sein. Nicht zentrenrelevanter Einzelhandel gemäß der Potsdamer Sortimentsliste kann grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet, wo Einzelhandel zulässig ist, entsprechend bestimmter Grundsätze angesiedelt werden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, befindet sich nicht in einem gemäß Einzelhandelskonzept abgegrenzten zentralen Versorgungsbereich.

Die westlich an den Geltungsbereich direkt angrenzenden Bahnhofspassagen werden im Einzelhandelskonzept nicht als zentraler Versorgungsbereich im Sinne des BauGB sondern als zentralitätsbildender Sonderstandort ausgewiesen.

Der Sonderstandort „Bahnhofspassagen" (wie im Übrigen auch der zweite ausgewiesene Sonderstandort „Stern-Center") wird im Gegensatz zu den zentralen Versorgungsbereichen im Einzelhandelskonzept nicht flächenscharf abgegrenzt. Die ehemalige Wagenhalle ist zwar in der Karte 27 (Sonderstandort Bahnhofspassagen) des Einzelhandelskonzepts mit dargestellt, liegt selbst aber nicht in den gemäß Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" für den Einzelhandel festgesetzten Sondergebieten SO 2, SO 3, SO 4 und SO 7 und verfügt aufgrund der bisherigen Festsetzung als Sondergebiet SO 6 mit der Zweckbestimmung „Multifunktionale Veranstaltungshalle" über keine Einzelhandelseinrichtungen. Die Fläche des Baugebietes SO 6 wird daher i.S.d. Einzelhandelskonzepts als nicht-integrierte Lage eingestuft.

In nicht-integrierten Lagen soll gemäß Einzelhandelskonzept grundsätzlich keine Ansiedlung oder Erweiterung von Einzelhandelsbetrieben mit nahversorgungsrelevanten und sonstigen zentrenrelevanten Sortimenten der Potsdamer Sortimentsliste erfolgen. Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten der Potsdamer Sortimentsliste ist in nicht-integrierten Lagen nachgeordnet möglich.

I.V.m. dem im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle geplanten Hotelbetrieb und aufgrund der direkten Lage des Planstandortes am hoch frequentierten südlichen Bahnhofsvorplatz und Eingang zu den Bahnhofspassagen erscheint die Ansiedlung weniger und deutlich untergeordneter Einzelhandelsbetriebe im Sinne eines ganzheitlichen Nutzungskonzepts sinnvoll und begründbar. Die Sortimente werden ausschließlich auf den Bedarf ausgerichtet, der sich aus der geplanten Hotelnutzung – einschließlich der ergänzenden Nutzungen, wie z. B. dem Tagungsbetrieb und der Büronutzung – sowie aus der direkten Lage am südlichen Bahnhofsvorplatz ergibt. Die Anzahl, Verkaufsflächen und Sortimentsauswahl der Betriebe ordnen sich jedoch dem Hauptzweck der geplanten Nutzung in jedem Fall deutlich unter.

Es würde sich in jedem Fall um eine gegenüber der geplanten Gebietsbestimmung „Fremdenbeherbergung" nachgeordnete Ansiedlung handeln, welche gemäß Einzelhandelskonzept auch in nicht-integrierten Lagen zugelassen werden kann.

Das Einzelhandelskonzept sieht dies allerdings regelmäßig nur für nicht-zentrenrelevante Sortimente vor. In Verbindung mit einem Hotelbetrieb wäre hingegen eine Ergänzung durch ein begrenztes Angebot von zentrenrelevanten Sortimenten sinnvoller (z.B. Angebot von Reiseartikeln, Schreibwaren, Foto- oder Mobilfunkzubehör). Solche Sortimente wären gemäß Einzelhandelskonzept in nicht- integrierten Lagen nur als Randsortimente zulässig.

Die Inhalte des Einzelhandelskonzepts sind vorrangig auf die bedarfsgerechte und städtebaulich verträgliche Einzelhandelsversorgung der (in der Stadt dauerhaft lebenden) Einwohner ausgerichtet. Zum Umgang mit Einzelhandelsnutzungen, die nicht vorrangig der

Versorgung der Einwohner dienen sollen, sondern in untergeordnetem Bezug zu Sondernutzungen stehen sollen (z.B. Shops in Museen, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Hotel- und Kongresszentren oder auf Campingplätzen) enthält das Einzelhandelskonzept keine Aussagen. Bezüglich dieser Nutzungen besteht somit ein Ausgestaltungsspielraum. Sichergestellt werden muss allerdings in jedem Fall, dass derart geplante Nutzungen die im Einzelhandelskonzept ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereiche nicht beeinträchtigen dürfen.

Unter Berücksichtigung dessen steht ein auf die geplante Hotelnutzung ausgerichtetes und hinsichtlich der Anzahl, Verkaufsfläche und Sortimentsauswahl eng begrenztes Einzelhandelsangebot dem Einzelhandelskonzept nicht entgegen. Ein solch begrenztes Angebot wäre keinesfalls geeignet, die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt zu beeinträchtigen und ist im Hinblick auf die Entwicklung einer attraktiven und nachhaltigen Tourismusinfrastruktur als zweckgemäß anzusehen.

Tourismuskonzeption 2025

Der Tourismus ist für die Landeshauptstadt Potsdam ein bedeutender und stetig wachsender Wirtschaftsfaktor. Potsdam profitiert als Städtedestination sehr stark vom Tagestourismus; ein wesentlicher Teil der touristischen Umsätze wird über Tagestouristen im Einzelhandel und in der Gastronomie generiert. Aber auch die Zahl der Beherbergungsbetriebe und das Bettenangebot sind in den letzten 10 Jahren stetig gewachsen.

Am 31.07.2016 wurden für Potsdam 56 Beherbergungsbetriebe mit 5.706 Betten gezählt. Die Bettenauslastung lag im Jahre 2016 erstmals über 53 %. Die Auslastung stieg damit kontinuierlich an, im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 %. Die Gäste blieben durchschnittlich 2,4 Tage in Potsdam und damit etwas länger als im Jahr davor (2015 rund 2,3 Tage).

Um quantitativ den für Potsdam zu erwartenden Steigerungen der Nachfrage gerecht zu werden zu können, sollen gemäß der von der Stadtverordnetenversammlung am 01.03.2017 beschlossenen Potsdamer Tourismuskonzeption 2025 die Beherbergungskapazität erhöht und das Bettenangebot ausgebaut werden.

In einem optimistischen Szenario werden bis 2025 70 % mehr Übernachtungen als im Jahr 2015 prognostiziert. Bei etwa gleichbleibender Auslastung entspräche dies einem Bedarf an 3.909 zusätzlichen Betten. Sollte eine bessere Auslastung durch eine vermehrte Nachfrage in der Vor- und Nachsaison erreicht werden, verringert sich der Bedarf an zusätzlichen Betten zwar entsprechend. Im Ergebnis werden jedoch auch bei weniger optimistischeren Szenarien mehr Betten benötigt.

Das Planvorhaben, im Bereich der Ehemaligen Wagenhalle in zentraler städtischer Lage Lage ein Hotel mit etwa 180 Zimmern, 60 Serviced Apartments und ergänzenden Angeboten, wie zum Beispiel Tagungs- und Veranstaltungsräume, zu errichten, entspricht den Zielen der Tourismuskonzeption 2025 [siehe auch Kapitel B.2.1].

3.5 Benachbarte Bebauungspläne

Bebauungsplan Nr. 37 B „Babelsberger Straße"

Der räumliche Geltungsbereich des ursprünglichen Bebauungsplans Nr. 37 „Potsdam-Center" ist gemäß Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 04.10.2000 in die Teilbereiche A, B und C aufgeteilt worden. Ebenfalls beschlossen wurde die Fortführung der Teilbereiche als jeweils *eigenständige* Bebauungspläne (DS 00/0664/1), und zwar Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" (für den Kernbereich mit den Baufeldern 9 bis 12, Bahnhofspassage und -südkopf, Parkhaus mit Büroüberbauung, Vorplatz Süd, Innerstädtischer Erschließungsstraße (ISES), Erschließungsanlagen und Alter Halle) sowie Bebauungsplan Nr. 37 B „Babelsberger Straße" (mit den Baufeldern 1 bis 8 und 13 bis 17). Der Bebauungsplan Nr. 37 C „ISES West" wurde mit Datum vom 02.04.2014 aufgehoben.

Der Bebauungsplan Nr. 37 B „Babelsberger Straße" grenzt nördlich und östlich direkt an den Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" an. Er setzt im Wesentlichen Gewerbegebiete

zwischen der Friedrich-List- sowie der Babelsberger Straße, zwei Kerngebiete sowie Wohngebiete nördlich der Babelsberger Straße und ergänzende Verkehrs- und Grünflächen fest.

In ihrer Sitzung am 04.03.2015 hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam den Satzungsbeschluss zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 B „Babelsberger Straße", Teilbereich An den Nuthewiesen, gefasst (DS 11/SVV/0679). Der Teilbereich liegt nördlich der Bahnhofspassagen. Mit der 1. Änderung wurden die beiden zuvor festgesetzten Kerngebiete in zwei Sondergebiete mit der Zweckbestimmung „Büro und Verwaltung" geändert und die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Neubau der ILB gegenüber dem Potsdamer Hauptbahnhof geschaffen, der 2017 bezogen wurde.

Am 30.06.2016 wurde durch Bekanntmachung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB die 2. Änderung im Teilbereich Friedrich-List-Straße wirksam (DS 16/SVV/0270). Der Teilbereich liegt im Osten des Geltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 37 B „Babelsberger Straße". Das ursprünglich nordöstlich des Kreuzungsbereichs Babelsberger und Friedrich-List-Straße gelegene Gewerbegebiet GE 2 wurde entsprechend des zwischenzeitlich gestiegenen Bedarfs an Wohnbauflächen in ein Allgemeines Wohngebiet geändert.

Im Amtsblatt Nr. 11/2014 wurde die 3. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Babelsberger Straße", Teilbereich Gewerbegebiet GE 1, bekannt gemacht. Ziel des Änderungsverfahrens ist die Präzisierung der planungsrechtlichen Festsetzungen für das genannte Gewerbegebiet, in dem Stellplatzanlagen oberhalb des Geländeniveaus ausgeschlossen werden sollen. Damit soll zugleich auch eine noch wirksamere Abschirmung der künftigen Bebauung gegenüber den Immissionsquellen der Bahn und den an das Gewerbegebiet angrenzenden Straßen erfolgen. Der Bebauungsplan ist über den Aufstellungsbeschluss hinaus bisher nicht weiter bearbeitet worden; z. T. konnten Bauvorhaben im entsprechenden Bereich auf anderer Grundlage genehmigt werden.

Bebauungsplan Nr. 36-1 „Speicherstadt / Leipziger Straße"

Bereits am 01.12.1993 hatte die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 36 „Speicherstadt / Leipziger Straße" mit dem Ziel einer städtebaulichen Neuordnung und einer Requalifizierung des Brauhausberges beschlossen (DS 1726). Im weiteren Verfahrensverlauf wurde am 01.01.2003 eine zunächst vorgesehene Teilung des Bebauungsplanes in insgesamt 4 Teilbereiche durch die Stadtverordnetenversammlung wieder aufgehoben und eine Teilung in die Bebauungspläne Nr. 36-1 „Speicherstadt / Leipziger Straße" und Nr. 36-2 „Leipziger Straße / Brauhausberg" beschlossen, damit die unterschiedlichen Zielstellungen der verschieden geprägten Bereiche in eigenen Verfahren anlassbezogen verfolgt werden konnten.

Der Bebauungsplan Nr. 36-1 „Speicherstadt / Leipziger Straße" wurde durch Bekanntmachung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB am 30.12.2014 rechtswirksam, nachdem die Stadtverordnetenversammlung den Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB in ihrer Sitzung am 03.12.2014 gefasst hatte (DS 14/SVV0972). Anlass für die Aufstellung war die erforderliche städtebauliche Neuordnung der brachgefallenen, ehemals gewerblich genutzten Flächen im Norden der Potsdamer Speicherstadt.

Das Gebiet stellt ein wichtiges und innenstadtnah verfügbares Flächenpotenzial dar, dessen Entwicklungserfordernis sich aus dem räumlichen und sachlichen Zusammenhang der beizeiten bereits abgeschlossenen, begonnenen oder geplanten baulichen Entwicklungen der angrenzenden Flächen ergibt. Als Teil eines neuen Stadtquartiers werden im Plangebiet verschiedene Nutzungen, basierend auf den Festsetzungen eines Mischgebietes und Kerngebietes sowie öffentliche Grünflächen zwecks öffentlicher Zugänglichkeit des Havelufers sowie Verkehrsflächen, festgesetzt und planungsrechtlich gesichert.

Bebauungsplan Nr. 36-2 „Leipziger Straße / Brauhausberg"

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 36-2 „Leipziger Straße / Brauhausberg" war die erforderliche städtebauliche Neuordnung der brachgefallenen Flächen am Fuß des Brauhausbergs, die geordnete städtebauliche Entwicklung im Bereich des heute

leerstehenden Gebäudes der ehemaligen Gaststätte Minsk in der Max-Planck-Straße sowie der benachbarten Fläche der Schwimmhalle am Brauhausberg, die durch einen Neubau innerhalb des Plangebiets ersetzt wurde.

Auf den bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges dicht bebauten Flächen am Brauhausberg soll mit dem Bereitstellen neuer Wohnbauflächen in zentraler Lage dem in der Landeshauptstadt Potsdam bestehenden Wohnungsmangel begegnet und den Ansprüchen an einen sparsamen Umgang mit Boden durch die Wiedernutzbarmachung innerstädtischer Brachflächen Rechnung getragen werden.

Die ursprünglichen Planungsziele für den Geltungsbereich hatten zur Voraussetzung, dass der alte Schwimmhallenstandort aufgegeben und an einen anderen Standort verlagert wird. Die Stadtverordnetenversammlung beschloss am 06.06.2012 den Neubau eines Familien- und Sportbades nördlich der Max-Planck-Straße, das die bestehende Schwimmhalle, die starke bauliche Mängel aufwies und den heutigen Anforderungen nicht mehr genügte, ersetzen sollte (DS 12/SVV/0390. Damit einher ging die Veränderung der Planungsziele für den Geltungsbereich, deren Umsetzung jedoch auch weiterhin die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens erforderte. Die für den Schwimmbadneubau nicht benötigten Flächen sollten für den Wohnungsbau verwertet werden.

In ihrer Sitzung am 06.12.2017 hat die Stadtverordnetenversammlung den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 36-2 „Leipziger Straße / Brauhausberg" gefasst (DS 17/SVV/0804). Der Bebauungsplan wurde durch Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 13/2017 der Landeshauptstadt Potsdam gemäß § 10 Abs. 3 BauGB am 28.12.2017 rechtswirksam.

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat in ihrer Sitzung am 03.04.2019 die Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 36-2 „Leipziger Straße / Brauhausberg" für den Teilbereich Am Brauhausberg / Am Havelblick beschlossen (DS 19/SVV/0299). Der Bebauungsplan soll im beschleunigten Verfahren gemäß § 2 Abs. 1 i.V.m. § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB als Bebauungsplan der Innenentwicklung aufgestellt werden. Anlass für die Planung sind Überlegungen zu einer geänderten städtebaulichen Konzeption im Plangebiet. Im Rahmen einer Werkstatt, die aufgrund des Beschlusses der Stadtverordnetenversammlung vom 10.09.2018 (DS 18/SVV/0615) eingerichtet wurde, sind Konzeptansätze entwickelt worden, die auf eine Wiederherstellung des „Minsk" mit einer musealen Nutzung sowie auf eine Aufwertung der Erlebbarkeit von Blick- und Wegebeziehungen zum „Minsk" und westlich des „Minsk" gerichtet sind. Im Rahmen der Planungswerkstatt ist zudem die Empfehlung ausgesprochen worden, unter Beibehaltung der Festsetzungen im westlich des „Minsk" gelegenen Teil des Allgemeinen Wohngebietes WA 3 des Bebauungsplans Nr. 36-2 „Leipziger Straße / Brauhausberg" eine verbesserte Blick- und Wegebeziehung vom Hauptbahnhof über die östlichen Freiflächen des Sport- und Freizeitbads bis zum Turm des ehemaligen Landtagsgebäudes zu erreichen. Die Lage der Baukörper im Allgemeinen Wohngebiet WA 4 steht dieser Planungsüberlegung entgegen.

Die öffentliche Auslegung des Entwurfs der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 36-2 „Leipziger Straße / Brauhausberg", Teilbereich Am Brauhausberg / Am Havelblick gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 2 und § 3 Abs. 2 BauGB wurde am 05.09.2019 im Amtsblatt der Landeshauptstadt Potsdam ortsüblich bekannt gemacht und wird vom 17.10.2019 bis einschließlich 19.11.2019 durchgeführt. Parallel werden die Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Bebauungsplan Nr. 103 „Ehemaliges RAW-Gelände / Friedrich-Engels-Straße" und vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 36 „Neue Halle / östliches RAW-Gelände"

Anlass für Planungen auf dem östlichen ehemaligen RAW-Gelände war die Veräußerung des Areals durch die DB Services Immobilien GmbH. Die Industriebrache sollte einer neuen, nicht bahneigenen Nutzung zugeführt und in die Umgebung integriert werden. Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat daher am 25.01.2006 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 103 „Ehemaliges RAW-Gelände / Friedrich-Engels-

Straße" mit dem Ziel beschlossen, das Gelände zu einem innenstadtnahen attraktiven Gewerbestandort zu entwickeln (DS 05/SVV/0302).

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 10.10.2007 festgelegt, dass ein neues Nutzungskonzept (Messe, Gewerbe, Wohnen) die Grundlage für die weitere Bearbeitung des Bebauungsplans darstellen soll (DS 07/SVV/0652). Damit wurde der Beschluss vom 25.01.2006 aktualisiert. Während im Westen überwiegend verschiedene Wohnformen vorgesehen wurden, stellte der Entwurf im Osten kulturelle und gewerbliche Nutzungen in den Vordergrund.

Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 103 „Ehemaliges RAW-Gelände / Friedrich-Engels-Straße" wurde noch nicht gefasst. Diverse Bauvorhaben wurden seit 2008 auf Grundlage des § 33 BauGB genehmigt. Gegenwärtig müssen die Vorhaben im Geltungsbereich des Bebauungsplans nach § 34 BauGB beurteilt werden. Die Vorhaben werden gleichwohl auf ihre Vereinbarkeit mit den Festsetzungen des weiterhin in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans beurteilt.

Für den östlichen Teilbereich des RAW-Geländes hat die Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung am 30.01.2019 die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 36 „Neue Halle / östliches RAW-Gelände" beschlossen (DS 18/SVV/0861). Der Bebauungsplan soll gemäß § 2 Abs, 1 i.V.m. § 13a BauGB und § 12 BauGB als vorhabenbezogener Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden.

Anlass für die Planung war der Antrag der „RAW Potsdam GmbH" auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bauleitplanverfahrens. Die Vorhabenträgerin plant die Wiederbelebung der anderen denkmalgeschützten Wagenhalle und einen neuen, bis zu 33 m hohen Baukörper, der die Halle überspannt. Für das Gelände wird eine gewerblich-orientierte Nutzung unter dem Titel „Creative Village / Innovation Lab" vorgesehen. Der Bauleitplan befindet sich weiter im Aufstellungsverfahren; es ist vorgesehen, nach einer Beteiligung (Gelegenheit zur Stellungnahme gemäß § 33 Abs. 3 Satz 2 BauGB) die Genehmigung nach § 33 Abs. 3 BauGB zu erteilen.

Bebauungsplan Nr. 127 „Leipziger Dreieck"

In ihrer Sitzung am 06.07.2016 hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam den Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 127 „Leipziger Dreieck" gefasst (DS 16/SVV/0392). Im Bereich des südlichen Bahnhofsvorplatzes ist ein Umbau der Gleisanlagen, der Busführungen und der Haltestellen vorgesehen. Vor Beginn der geplanten Gleisverlegungen und der baulichen Veränderungen ist das erforderliche Baurecht zu schaffen. Der Bebauungsplan Nr. 127 „Leipziger Dreieck" ersetzt in diesem Zusammenhang ein Planfeststellungsverfahren (planfeststellungsersetzender Bebauungsplan).

Der Geltungsbereich des im Verfahren befindlichen Bebauungsplans Nr. 127 „Leipziger Dreieck" berührt den Teilbereich Ehemalige Wagenhalle des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" nicht. Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 05.12.2018 beschlossen, den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 127 „Leipziger Dreieck" nach § 9 Abs. 7 BauGB zu ändern und die Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB gebilligt. Zudem wurde der Bebauungsplan gemäß § 10 BauGB als Satzung beschlossen und die dazugehörige Begründung gebilligt (DS 18/SVV/0688).

3.6 Sonstige Satzungen und kommunale Planungen

Potsdamer Baumschutzverordnung

Für Bäume im Plangebiet gelten die Vorschriften der Potsdamer Baumschutzverordnung (PBaumSchVO) vom 23.05.2017, in Kraft getreten durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Landeshauptstadt Potsdam Nr. 5/2017.

§ 3 PBaumSchVO sagt aus, dass innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile Bäume geschützt sind, wenn diese einen Stammumfang von mindestens 45 cm aufweisen. Dabei ist der Stammumfang der Bäume in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden zu

messen. Bei einem geringeren Stammumfang sind sie auch geschützt, wenn sie als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme aufgrund dieser Rechtsverordnung oder anderen Rechtsvorschriften angepflanzt wurden.

Die Fällung von Bäumen, die der Potsdamer Baumschutzverordnung unterliegen, ist genehmigungspflichtig (Baumfällgenehmigung). Es ist Ersatz nach den Regelungen der Potsdamer Baumschutzverordnung zu schaffen.

Bei Vorkommen besonders geschützter Arten sind darüber hinaus die Zugriffverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu beachten.

Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam

Die aktuelle Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam liegt in der Fassung vom 05.12.2018 vor. Sie trat am 25.01.2019 in Kraft. Gemäß § 2 der Stellplatzsatzung ist die Satzung bei der Ermittlung der erforderlichen notwendigen Stellplätze für Kfz und Fahrräder anzuwenden. Der Nachweis der notwendigen privaten Stellplätze nach § 2 Abs. 7 BbgBO (Brandenburgische Bauordnung) ist auf dem Grundstück selbst zu führen oder in zumutbarer Entfernung auf einem geeigneten Grundstück, dessen Benutzung für diesen Zweck rechtlich gesichert ist.

Gemäß § 3 Abs. 1 der Stellplatzsatzung ist die Anzahl der notwendigen Stellplätze anhand der Richtzahlenliste, die als Anlage 2 Bestandteil der Satzung ist, zu ermitteln. In § 3 Abs. 3 ist geregelt, dass bei baulichen Anlagen mit zu erwartendem überdurchschnittlichen hohen Verkehrsaufkommen zusätzlich eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen für bestimmte Fahrzeugarten gefordert werden kann. In begründeten Einzelfällen kann von der Zahl der notwendigen Stellplätze abgewichen werden. Gemäß § 3 Abs. 4 der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam kann eine Reduzierung der notwendigen Kfz-Stellplätze um 25 % vorgenommen werden, wenn sich das Vorhaben in nicht mehr als 300 m Luftlinie zu einer Haltestelle regelmäßig verkehrender öffentlicher Personennahverkehrsmittel befindet. Regelmäßig verkehrt ein Nahverkehrsmittel, wenn es von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 7.00 und 21.00 Uhr in einer Taktfolge von maximal 20 min. fährt. Dies ist mit der unmittelbaren Lage des Plangebietes am Potsdamer Hauptbahnhof der Fall.

Wie bei allen Projekten bemisst sich auch bezogen auf das konkrete Vorhaben der Grundstückseigentümerin die Anzahl der Stellplätze für Pkw und Fahrräder nach dem Anhang der Stellplatzsatzung. Nach der Richtzahlenliste sind für Hotels pro 3 Betten 1 Kfz-Stellplatz sowie 0,5 Fahrradstellplätze nachzuweisen. Bei ausreichender ÖPNV-Anbindung des Standortes – wie vorliegend direkt am südlichen Bahnhofsvorplatz erfüllt – kann die Anzahl der Stellplätze gemäß § 3 Abs. 4 der Stellplatzsatzung um 25 % reduziert werden.

Der Nachweis ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erbringen. Es besteht die Möglichkeit, dass die Bauherrin ihre Verpflichtung ganz oder teilweise durch die Zahlung eines Geldbetrages ablöst.

Werbesatzung der Landeshauptstadt Potsdam

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 25.01.2006 die Werbesatzung der Landeshauptstadt Potsdam für 8 Teilbereiche beschlossen (DS 06/SVV0020 – 0027).

Der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, befindet sich nicht innerhalb einer dieser Teilbereiche. Es ergibt sich somit keine Erlaubnispflicht zur Anbringung von Werbeanlagen, der allgemeinen Anforderungen an Werbeanlagen sowie zu gebietsbezogenen Anforderungen nach den Vorschriften der Werbesatzung der Landeshauptstadt Potsdam. Unbeachtet dessen gelten die allgemeinen Regelungen der Brandenburgischen Bauordnung.

Unmittelbar angrenzend gilt indes die Werbesatzung „Potsdamer Hauptbahnhof". Diese trat am 31.12.2004 durch Bekanntmachung gemäß § 19 Abs. 2 der Hauptsatzung der Landeshauptstadt Potsdam in Kraft. Die Satzung gilt für die Außenwände der baulichen Anlagen Bahnhofspassagen, Bahnhofsspange und -südkopf, Wellendach sowie für den Wasserturm und das Parkhaus mit Büroüberbauung. Die spezifischen Regelungen der

Werbesatzung sollen bewirken, dass sich die Werbeanlagen der Architektur- und Struktursprache der Baukörper mit ihrer Fassadengliederung unterordnen. Die Satzung ist nicht geeignet, Werbeanlagen aus dem Stadtbild zu verbannen – sie soll vielmehr dafür Sorge tragen, dass Werbeanlagen so gestaltet werden, dass sie das Stadtbild einerseits nicht stören, beeinträchtigen oder verunstalten, andererseits durch ihre Vielfalt in entsprechenden Formen zur positiven Entwicklung beitragen.

Regelungen zu Werbeanlagen werden in der Landeshauptstadt Potsdam über Werbesatzungen getroffen, nicht in Form von Festsetzungen im Bauleitplanverfahren. Um die Fassade der ehemaligen Wagenhalle und der ergänzenden Neubauten vor Überfrachtung zu schützen werden im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages Regelungen zu Werbeanlagen getroffen [siehe Kapitel G].

Fernwärmesatzung der Landeshauptstadt Potsdam

Die Satzung über die öffentliche Fernwärmeversorgung (Fernwärmesatzung) der Landeshauptstadt Potsdam wurde am 02.12.1998 durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen und am 29.01.1999 im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam bekannt gemacht.

Gemäß § 1 der Satzung betreibt die Landeshauptstadt Potsdam die Fern(nah)wärmeversorgung aus Gründen des öffentlichen Wohls, insbesondere zum Schutz von Menschen, der natürlichen Umwelt sowie von Kultur- und Sachgütern vor schädlichen Umwelteinwirkungen und um dem Entstehen von schädlichen Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

Der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, liegt in einem Fernwärmevorranggebiet gemäß § 1 Abs. 3 der Satzung. Eigentümer eines Grundstücks in diesen Gebieten sind nach § 4 verpflichtet, das Grundstück an die Fernwärmeversorgungsanlagen anzuschließen, wenn es mit Gebäuden bebaut ist oder mit seiner Bebauung begonnen wird und auf ihm Wärmeverbrauchsanlagen betrieben werden sollen (Anschluss- und Benutzungszwang).

§ 5 der Fernwärmesatzung benennt Befreiungen vom Anschluss- und Benutzungszwang. Nach Absatz 1 besteht bei teilweiser Wärmebedarfsdeckung mit regenerativen Energien der Anschluss- und Benutzungszwang nur für die Deckung des Restwärmebedarfs. Gemäß § 5 Abs. 3 kann die Landeshauptstadt Potsdam auf Antrag eine Befreiung erteilen, wenn der Anschluss oder die Benutzung aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen und unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Immissionsschutzes sowie nach Lage und Art des Gebäudes / der Gebäude nicht zugemutet werden kann. Dies gilt insbesondere bei eigener Abwärme zu Heizzwecken sowie bei technischer Notwendigkeit der Installation einer eigenen Wärmeerzeugungsanlage, zum Beispiel wegen Nichteinhaltbarkeit bestimmter Qualitätsanforderungen an die Wärme (Temperatur oder andere Parameter). Die Befreiung kann mit Auflagen verbunden werden.

Potsdamer Baulandmodell

Am 25.01.2017 hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam die Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam, kurz Potsdamer Baulandmodell, beschlossen (DS 16/SVV/0728). Dabei handelt es sich um die evaluierte und inhaltliche Fortschreibung der bereits seit 2013 angewendeten Richtlinie zur Kostenbeteiligung bei der Baulandentwicklung.

Das Potsdamer Baulandmodell ist gemäß Punkt 2.1 der Richtlinie bei städtebaulichen Planungen anzuwenden, bei denen Wohnungsbau vorgesehen ist.

Im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, sind keine Wohnnutzungen geplant [siehe Kapitel A.1, B.1, B.2.1 und B.3.2]. Somit findet das Potsdamer Baulandmodell im Planverfahren keine Anwendung.

Kinderspielplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 07.06.2006 die Potsdamer Kinderspielplatzsatzung beschlossen (DS 06/SVV/0290). Sie regelt u. a. die Art, Größe, Beschaffenheit sowie die Ausstattung von Kinderspielplätzen, die Pflicht zur Herstellung und Instandsetzung solcher Anlagen sowie Ordnungswidrigkeiten.

Gemäß § 1 gilt die Satzung im gesamten Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam für Kinderspielplätze, die nach § 7 Abs. 3 Satz 2 BbgBO bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als vier Wohnungen auf dem Baugrundstück zu schaffen sind.

Da mit der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, kein Wohnungsbau verfolgt wird [siehe Kapitel A.1, B.1, B.2.1 und B.3.2], findet die Potsdamer Kinderspielplatzsatzung im Planverfahren keine Anwendung.

Lärmaktionsplan

Seit 2008 besitzt die Landeshauptstadt Potsdam einen Lärmaktionsplan, der Aussagen zu den Lärmarten Straßen-, Schienen- und Fluglärm enthält. Grundlage bildet die EG-Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (Umgebungslärmrichtlinie) sowie die darauf Bezug nehmenden nationalen gesetzlichen Regelungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Insgesamt werden mit dem Lärmaktionsplan ähnliche Zielstellungen wie im Rahmen des STEK Verkehr [siehe Kapitel A.3.4] verfolgt, sodass dieser im Sinne einer integrierten Strategie für eine umweltverträgliche Verkehrs- und Stadtentwicklung Potsdams eine wesentliche Plangrundlage bildet. Der Lärmaktionsplan wurde 2011 fortgeschrieben und wird alle fünf Jahre aktualisiert (DS 11/SVV/0870). Die aktuelle Fassung des Lärmaktionsplans wurde am 03.05.2017 von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam beschlossen (DS 17/SVV/0136).

Der Lärmaktionsplan stellt eine rahmengebende Planung (vergleichbar mit dem FNP) dar und unterliegt der fachplanerischen Berücksichtigung und Abwägung bei allen Planungen und Maßnahmen der jeweiligen Fachbereiche der Landeshauptstadt Potsdam.

Der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, befindet sich im Konfliktbereich Schienenverkehr, wie auch Anlage 5 zum Lärmaktionsplan (Lärm durch Eisenbahnverkehr am Tag) zeigt. Lärmintensitäten von bis zu 70 bis 80 dB(A) sind in Trassennähe vorhanden. Anlage 6 zum Lärmaktionsplan stellt für die Nacht eine ähnliche Lärmbetroffenheit am Bahnhof von rund 75 dB(A) dar. Der Eisenbahnlärm wirkt nicht nur auf die unmittelbar angrenzenden Bauten und Bereiche, sondern beispielsweise auch auf die Verkehrsflächen des Leipziger Dreiecks.

Der Lärmaktionsplan weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass durch die Schließung von Baulücken wesentlich zur Verringerung von Immissionen in rückwärtigen Bereichen beigetragen werden kann. Um kontraproduktive Effekte für die Luftschadstoffsituation zu vermeiden, sollte in kritischen Bereichen im Einzelfall geprüft werden, ob sich durch die Baulückenschließung neue Betroffenheit im Sinne der Luftreinhaltung (hier vor allem bezogen auf den Straßenverkehr) ergeben.

Die Lärmquelle Friedrich-Engels-Straße spielt für die ehemalige Wagenhalle aufgrund einer Entfernung von gut 50 m ebenfalls eine – wenn auch nur untergeordnete – Rolle. Direkt an der Straße wurden im Rahmen der Lärmmessungen tagsüber zwischen 60 und 70 dB(A) gemessen, nachts ca. 60 bis 65 dB(A) (siehe Anlage 1 und 2 zum Lärmaktionsplan). Aufgrund des vergleichsweise freien Raumes zwischen der ehemaligen Wagenhalle und der Friedrich-Engels-Straße wurden im Nahbereich des Gebäudes immerhin noch bis zu 55 bis 60 dB(A) am Tag gemessen. Der Straßenbahnverkehr hat mit gut 55 bis 65 dB(A) am Tag sowie bis zu 55 dB(A) nachts ebenfalls Einfluss auf das Plangebiet (siehe Anlage 3 und 4 zum Lärmaktionsplan). Als wesentliche Lärmquellen können nach Anlage 9 zum Lärmaktionsplan demnach sowohl der Schienenverkehr der Nah- und Fernbahnen, der Straßenbahn sowie der Straßenverkehr gesehen werden.

Die Prüfwerte bezüglich des Fluglärms werden weder gegenwärtig (Betrieb der Flughäfen Tegel und Schönefeld), noch zukünftig (Betrieb des Flughafens BER) überschritten.

Bezogen auf die mit der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, verfolgten Planungsziele sind insbesondere die im Lärmaktionsplan formulierten Maßnahmen „Umgestaltung des Leipziger Dreiecks" sowie „Berücksichtigung der Lärmminderungseffekte im Rahmen der Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung", die als Untermaßnahme der „Schließung von Baulücken / Abschirmung rückwärtiger Bereiche" aufgezeigt wird, relevant.

Das Planvorhaben im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, entspricht den Zielen des Lärmaktionsplans.

Im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, werden auf der Grundlage der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung [siehe Kapitel I, Anlage 7] Maßnahmen zum passiven Lärmschutz festgesetzt, durch welche die im Baugebiet SO 6 geplanten Nutzungen vor unzulässigen Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm geschützt werden [siehe Kapitel B.3.7].

Maßnahmen zum Schutz vor Gewerbelärm durch Anliefergeräusche für die im Plangebiet zulässigen Nutzungen werden im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchungen nicht erforderlich. Gleiches gilt für die von den technischen Dachaufbauten der Bahnhofspassagen ausgehenden Geräusche.

Ob unzulässige Beeinträchtigungen durch im Plangebiet vorgesehene technische Anlagen auf den Dächern (z.B. Lüftungseinrichtungen) zu erwarten sind, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht absehbar. Die Erforderlichkeit entsprechender Schutzmaßnahmen kann erst im Baugenehmigungsverfahren auf der Grundlage detaillierter Planungen entschieden werden.

Von der westlich des Plangebietes gelegenen Ladezone der Bahnhofspassagen wirken zwar Lärmbeeinträchtigungen auf das Plangebiet ein, da der Schutz vor Gewerbelärm jedoch stets aktive Lärmschutzmaßnahmen am Ort der Quelle erfordert und die Quelle nicht im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center"liegt, können im Bebauungsplan keine entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt werden. Sofern erforderlich, müssten technische Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Teileinhausung der Ladezone) oder Lieferzeitenregelungen auf anderem Wege rechtlich geregelt werden. In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wird ausgeführt, dass die ermittelten Lärmbeeinträchtigungen auf einem konservativen Berechnungsansatz (ungünstigster Fall) beruhen, jedoch zu erwarten ist, dass die tatsächlichen Ladegeräusche deutlich geringer ausfallen, sodass Schutzmaßnahmen überhaupt nicht erforderlich wären. Zudem sind gemäß dem Planungskonzept des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH [siehe Kapitel I, Anlage 1] auf der am stärksten lärmexponierten Westseite des Hotelbaukörpers keine Fensteröffnungen und Übernachtungsräume geplant. An der nächst exponierten Nordfassade werden die Immissionsrichtwerte nicht überschritten.

[siehe auch Kapitel B.2.6, B.3.7 sowie Kapitel I, Anlage 7].

Luftreinhalte- und Aktionsplan

Die Landeshauptstadt Potsdam hat auf Grundlage der innerhalb der EU geltenden Grenzwerte zur Feinstaubbelastung sowie der 39. BImSchV (Bundes-Immissionsschutzverordnung) einen Luftreinhalte- und Aktionsplan nach § 47 BImSchG erstellt, der in mehrjährigen Abständen fortgeschrieben wird.

Der Luftreinhalte- und Aktionsplan für die Landeshauptstadt Potsdam (LRP) wurde vom brandenburgischen Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz unter Beteiligung des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg wegen der Gefahr von Grenzwertüberschreitungen aufgestellt und am 07.05.2008 von der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam

beschlossen (DS 08/SVV/0293). Die Annahme der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurde durch den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Potsdam am 10.02.2017 bestätigt.

Zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastungen wurde im Rahmen des Luftreinhalteplans ein Bündel verschiedener Maßnahmen konzipiert. Neben gezielten Maßnahmen für die Hot-Spots bildet die Förderung des Umweltverbundes sowohl für den städtischen Binnen- als auch für den Stand-Umland-Verkehr einen wesentlichen Schwerpunkt. Damit werden ähnliche Zielstellungen wie im Rahmen der Lärmaktionsplanung verfolgt. Im Gegensatz zur Lärmaktionsplanung bestehen bei der Luftreinhalteplanung jedoch verbindliche Immissionsgrenzwerte nach der 39. BImSchV.

Da beide Rahmenplanungen mit dem Ziel einer Verbesserung der Immissionssituation vor allem auf Veränderungen im Kfz-Verkehr abzielen, ist auch zukünftig eine enge Abstimmung zwischen Luftreinhalteplan und Lärmaktionsplan notwendig. Die Aspekte der Luftreinhaltung und Lärmminderung wurden im STEK Verkehr [siehe Kapitel A.3.4] von vorneherein mit verankert und berücksichtigt.

Mit der Erhöhung des Radverkehrsanteils, der Reduzierung der Kfz-Pendelverkehre sowie der Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV können Luftschadstoffminderungseffekte erzielt werden. Im Sinne einer Stadtentwicklung der kurzen Wege besitzt das mit der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, verfolgte Planvorhaben in unmittelbarer Nähe des Potsdamer Hauptbahnhofes beispielgebende Lagequalitäten. Der Standort zeichnet sich durch eine verkehrsgünstige Lage aus, nahe dem Verkehrsknoten des öffentlichen Personennahverkehrs mit den Fern- und Regionalzügen, den Verbindungen der S-Bahn, dem zentralen Omnibus-Bahnhof sowie den Haltestellen der Straßenbahn.

Die Auswirkungen des Planvorhabens auf das Stadtklima werden im Umweltbericht untersucht [siehe Kapitel C.2.1, C.2.2 und C.3.3]. Es ist davon auszugehen, dass sich das Stadtklima, einschließlich der Luftschadstoffbelastung, durch die Neubebauung im Bereich der ehemaligen Wagenhalle nicht maßgeblich verschlechtern wird.

Lkw-Führungskonzept

Am 07.03.2012 wurde die Strukturanalyse des Lkw-Verkehrs sowie die Fortschreibung des Lkw-Führungskonzepts, erarbeitet von der Stadtverwaltung gemeinsam mit dem Ingenieurbüro Vössing Vepro GmbH, durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam beschlossen (DS 12/SVV/0019).

Ziel des Lkw-Führungskonzepts ist es, eine stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs unter Reduzierung der Umweltbelastungen und Beachtung der Umfeldnutzungen im Stadtgebiet zu gewährleisten. Das Konzept steht in direktem Zusammenhang mit dem STEK Verkehr, dem Lärmaktions- sowie dem Luftreinhalte- und Aktionsplan.

Die ehemalige Wagenhalle liegt im Zielgebiet des Lkw-Verkehrs zum Einkaufs- und Einzelhandelszentrum „Potsdam-Center"; die Friedrich-Engels-Straße stellt eine primär empfohlene Route dar. Aus dem Konzept lassen sich nicht direkt Handlungsnotwendigkeiten für die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, ableiten. Die Darstellungen im Konzept weisen jedoch auf die außergewöhnlich gute Lage des Standortes innerhalb des Stadtgebietes hin.

Radverkehrskonzept

Das Radverkehrskonzept Potsdam wurde durch die Stadtverordnetenversammlung am 03.05.2017 beschlossen (DS 17/SVV/0020). Die Landeshauptstadt Potsdam hat im Oktober 2013 eine Fortschreibung des Radverkehrskonzepts sowie eine Machbarkeitsuntersuchung zu Radschnellverbindungen in Auftrag gegeben. Gründe für die frühzeitige Fortschreibung sind die baldige Fertigstellung der prioritären Radrouten des Radverkehrskonzepts und der Radverkehrsstrategie von 2008 sowie die allgemeine Zunahme des Radverkehrs, sodass im

Zentrumsbereich die Radverkehrsanlagen den höheren Radverkehrsbelastungen angepasst werden sollen, ebenso wie die Verbindungen zu Nachbargemeinden.

Schwerpunkte für Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind die Bahnhöfe (teilweise auch Haltestellen von Tram und Bus), die Innenstadt, Stadtteilzentren sowie Gebäude mit hohem Publikumsverkehr. Es wird erwartet, dass das Fahrrad zukünftig eine noch stärkere Rolle als Zubringer zum öffentlichen Nahverkehr einnimmt, sodass sichere Fahrradabstellanlagen (Bike & Ride-Anlagen) eine wichtige Bedeutung bekommen. Mit der Errichtung der Radstation auf der Nordseite des Hauptbahnhofs konnten 2015 bereits über 550 Fahrradparkplätze geschaffen werden, die überwacht und witterungsgeschützt in der Tiefgarage an der Babelsberger Straße untergebracht sind.

Hinsichtlich der Bedarfsberechnung von Fahrradparkplätzen ist zwischen der erhebungsbasierten und kenngrößenbasierten Bedarfsermittlung zu unterscheiden. Während für die kenngrößenbasierte Bedarfsermittlung von Fahrradstellplätzen nutzungsbezogen Richtzahlen aus der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam vorliegen [siehe Abschnitt: Stellplatzsatzung], ist für die erhebungsbasierte Bedarfsermittlung eine Zählung der abgestellten Fahrräder erforderlich. Bei dieser Erhebungsmethode ist es neben der Zählung der an den Fahrradabstellanlagen und in der Umgebung abgestellten Räder auch notwendig, eine Ausbaureserve zu berücksichtigen. Dafür ist die aktuelle Bevölkerungsprognose des jeweiligen Planungsraums der Landeshauptstadt Potsdam heranzuziehen und die jeweilige Steigerung zum Jahr 2030 als zusätzlichen Bedarf anzusetzen, damit nicht innerhalb kurzer Zeit erst ausgebaute Fahrradabstellanlagen wieder voll ausgelastet sind. Für Bahnhöfe im Land Brandenburg werden zusätzliche Faktoren zur Berechnung von Ausbaureserven (z. B. geplante Erweiterung des Schienenverkehrsangebots oder zu erwartende Fahrgaststeigerungen) im Leitfaden „Parken am Bahnhof im Land Brandenburg" durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg benannt.

Die spezifischen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen sind u. a. in den Hinweisen zur Gestaltung von Fahrradabstellanlagen der Landeshauptstadt Potsdam, in den Hinweisen zum Fahrradparken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen oder dem Leitfaden zu Fahrradstellplätzen bei Wohngebäuden enthalten.

Die im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, gemäß Stellplatzsatzung nachzuweisenden Fahrradstellplätze sollen den bisher vorliegenden Planungen nach überwiegend in der geplanten Tiefgarage witterungsgeschützt und bewacht untergebracht werden [siehe Kapitel B.3.6 und Kapitel I, Anlage 1].

Pufferzonen des UNESCO-Welterbes

Am 04.09.1996 hat die Stadtverordnetenversammlung die Satzung zum Schutz des Denkmalbereichs Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft beschlossen. Sie erlangte Rechtskraft durch Bekanntmachung im Sonderdruck des Amtsblattes der Landeshauptstadt Potsdam vom 22.11.1996. Ihr räumlicher Geltungsbereich umfasst im Wesentlichen die Flächen des UNESCO-Welterbes, einschließlich der Erweiterungsflächen. Über die bereits vorhandenen Einzel- und Flächendenkmale hinaus unterliegt damit der gesamte Bereich des Welterbes in seiner das äußere Erscheinungsbild tragenden Substanz den Schutzvorschriften des Denkmalschutzgesetzes des Landes Brandenburg.

Gemäß der Richtlinien der UNESCO-Welterbekommission wird die Pufferzone als ein Gebiet definiert, das das Welterbe umgibt und dessen Nutzung und Entwicklung durch ergänzende gesetzliche oder gewohnheitsrechtliche Regelungen eingeschränkt ist. Daraus geht hervor, dass Pufferzonen nicht Teil der Welterbestätten sind, sondern ihrem Schutz vor negativen Einwirkungen im weiteren Umfeld dienen sollen.

Die Pufferzone des Denkmalbereichs Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft ist in eine weitere und eine engere Pufferzone unterteilt. In der Verwaltungsvereinbarung zum Abstimmungsverfahren bei Verfahren und Vorhaben innerhalb der Pufferzone ist geregelt,

dass zur Wahrung der Sichtbeziehungen in Korrespondenz zu den Höhen- und Aussichtspunkten innerhalb der Welterbestätten und im Plangebiet, das in der weiteren Pufferzone liegt, innerhalb dieser Zone Bauvorhaben, die eine Höhe von 10 m oder eine zusammenhängende Grundfläche von 500 m² überschreiten, auf eine mögliche Beeinträchtigung des Umgebungsschutzes des Welterbes näher geprüft werden sollen. Die Pufferzone selbst entfaltet keine eigenen rechtlichen Auswirkungen.

Bei allen Maßnahmen innerhalb der Pufferzone, die mit einer Veränderung der geschützten Umgebung des Denkmalbereichs „Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft" verbunden sein könnten und gemäß § 9 Abs. 1 Ziffer 4 BbgDSchG erlaubnispflichtig wären, ist die Untere Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam zwingend zu beteiligen. Diese prüft, ob ein solches Vorhaben die geschützte Umgebung des Denkmalbereiches betrifft und seine Änderung im Sinne des § 9 Abs. 1 Ziffer 4 BbgDSchG zur Folge haben.

Nicht baugenehmigungspflichtige Vorhaben können gleichwohl erlaubnispflichtig im Sinne des § 9 Abs. 1 Ziffer 4 BbgDSchG sein, wenn bestimmte Maßnahmen hiermit verbunden sind. Ergibt eine Prüfung, dass eine Beeinträchtigung des Umgebungsschutzes nicht auszuschließen ist, leitet die Untere Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam das weitere Beteiligungsverfahren ein.

Die mit der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, verfolgten Planungsziele waren bereits frühzeitig Gegenstand von Abstimmungen mit dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BLDAM) und der Unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam. I.V.m. der Lage des Plangebietes in der weiteren Pufferzone des Denkmalbereichs „Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft" wurde dabei insbesondere die Höhe des geplanten Hotelneubaus intensiv erörtert. Im Ergebnis ist die Beschränkung der Höhe des geplanten Hotelneubaus auf maximal 18,50 m als verbindliche Zielstellung für die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, bereits in die Unterlagen zum Aufstellungsbeschluss eingeflossen (DS 17/SVV/0892). In Anlage 3 zum Aufstellungsbeschluss heißt es: *„Die maximale Gebäudehöhe wird auf 18,50 m ohne zusätzliche Technikaufbauten festgesetzt".*

Da im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, die Gebäudehöhe auf maximal 18,50 m begrenzt wird und über diese Höhe hinausgehende Überschreitungen durch Technikaufbauten ausgeschlossen bleiben, sind die Belange des Umgebungsschutzes des Denkmalbereichs „Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft" nicht beeinträchtigt.

Es wird auf weitere Erläuterungen in den Kapiteln A.3.8, B.2.5 und B.3.3 verwiesen.

3.7 Nachrichtliche Übernahmen

Bei Nachrichtlichen Übernahmen gemäß § 9 Abs. 6 BauGB handelt es sich um Inhalte des Bebauungsplans, die sich entweder aus der Bindung an Rechtsnormen ergeben, die der verbindlichen Bauleitplanung übergeordnet sind, oder aus Inhalten gleichrangiger Satzungen, die schon vor Aufstellung des Bebauungsplans existierten und sich auch über den Geltungsbereich des Bebauungsplans erstrecken:

Denkmalschutz

Im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, befindet sich ein Baudenkmal gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 BbgDSchG. Es handelt sich um die Ehemalige Wagenhalle (Alte Halle) des Reichsbahnausbesserungswerks (RAW) der Deutschen Reichsbahn an der Friedrich-Engels-Straße 98 aus dem Jahre 1872. Die Halle wird als Werkstattgebäude zusammen mit anderen Relikten des RAW (Wasserturm, Neue Halle) in der Denkmalliste des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseums unter der Dokumentennummer 09156136, T geführt.

Die Regelungen des BbgDSchG sind zu beachten. Gemäß § 3 BbgDSchG unterliegt die nähere Umgebung des Denkmals ebenfalls dem Schutz, soweit diese für die Erhaltung, das Erscheinungsbild oder für das städtebauliche Erscheinungsbild von Bedeutung ist (Umgebungsschutz).

Bereits in der Planzeichnung zum Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center", der von der Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung am 06.03.2002 beschlossen und mit der Bekanntmachung im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam (Nr. 4 /2002 und 6/2005) rechtsverbindlich geworden ist, befindet sich ein Planzeichen gemäß § 9 Abs. 6 BauGB i.V.m. Punkt 14.3 der Anlage zur PlanZV (Planzeichenverordnung) für eine Einzelanlage (unbewegliches Kulturdenkmal), die dem Denkmalschutz unterliegt.

Im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, wird der Denkmalbestand ebenfalls durch Eintrag in die Planzeichnung sowie durch textliche Aufführung (gemäß Bezeichnung in der Denkmalliste) nachrichtlich übernommen [siehe Kapitel B.3.10].

Kommunale Satzungen

Es sind folgende kommunale Satzungen in den Bebauungsplan nachrichtlich zu übernehmen:

- Potsdamer Baumschutzverordnung (PBaumSchVO) vom 23. Mai 2017,
- Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam vom 5. Dezember 2018,
- Satzung über die öffentliche Fernwärmeversorgung (Fernwärmesatzung) der Landeshauptstadt Potsdam vom 2. Dezember 1998.

Bezüglich des Inhalts der o.g. kommunalen Satzungen wird auf die Erläuterungen in Kapitel A.3.6 verwiesen.

Weitere kommunale Satzungen [siehe Kapitel A.3.6] sind im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, nicht gültig.

3.8 Berücksichtigung sonstiger Bestimmungen

Altlasten

Das Umweltinformationssystem der Landeshauptstadt Potsdam benennt für den Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, keine Altlastenverdachtsflächen.

Der Beiplan „Wasserschutz und schadstoffbelastete Böden" zum FNP enthält einen Hinweis auf umweltrelevante Bodenbelastungen im Bereich der ehemaligen Wagenhalle. In diesem Zusammenhang teilte der Bereich Umwelt und Natur der Stadtverwaltung Potsdam im Oktober 2017 mit, dass sich südlich des Plangebietes (Busparkplatz) ein altes, unterirdisches Öllager befindet, welches bis zum Grundwasseranschnitt in 2,5 m Tiefe saniert wurde. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass durch Bauarbeiten auf dem Gelände der ehemaligen Wagenhalle Restkontaminationen mobilisiert werden und es zu Mehrkosten bei der Grundwasserabsenkung kommen kann. Karte „K 2.1 Boden" zum Landschaftsplan stellt die Fläche der ehemaligen Wagenhalle als Bereich flächenhafter Altablagerungen und Altlastenstandorte dar.

Gemäß Umweltbericht [siehe Kapitel C.2.1] liegt das Plangebiet im östlichen Bereich der im Bodenbelastungskataster geführten Altlastenverdachtsfläche VF 13. Im Zusammenhang mit Baumaßnahmen wurden am Rand des Plangebiets bereits Bodenbelastungen mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) saniert. Bei Erdarbeiten in der ehemaligen Wagenhalle und deren Umfeld ist gemäß der vorliegenden Untersuchungen mit dem Auftreten von belastetem Boden zu rechnen. Dieser ist entsprechend seiner Deklaration zu entsorgen.

Im Umweltbericht wird des Weiteren darauf hingewiesen, dass gemäß der vorliegenden Untersuchungsberichte das Grundwasser im südlichen Umfeld des Plangebiets

bereichsweise mit Schadstoffen (Mineralölkohlenwasserstoffen, MKW) belastet ist. Die Schadensquelle in der ungesättigten Bodenzone wurde im Zuge von Baumaßnahmen im Umfeld ausgekoffert und saniert [siehe Kapitel C.2.1].

Unbeschadet der bereits bekannten Altlastensituation ist bei der Realisierung des Vorhabens jede Auffälligkeit in Bezug auf Bodenkontaminationen bzw. das Auffinden von Altablagerungen unverzüglich der Unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam anzuzeigen, damit die notwendigen Maßnahmen getroffen werden können (Rechtsgrundlage §§ 31 ff BbgAbfG - Brandenburgisches Abfallgesetz). Bei vorgesehenen Abbruchmaßnahmen ist der Verbleib des Materials nachzuweisen.

Hochwassergefährdung

Für das Plangebiet wird in den Hochwassergefahrenkarten des Landes Brandenburg für den Koordinierungsraum Havel keine Hochwasserwahrscheinlichkeit dargestellt.

Es wird auf weitere Erläuterungen im Umweltbericht verwiesen [siehe Kapitel C.2.1].

Kampfmittelbelastung

Die topographische Karte mit Kampfmittelverdachtsflächen vom Kampfmittelbeseitigungsdienst des Zentraldienstes der Polizei Land Brandenburg stellt das Plangebiet als Kampfmittelverdachtsfläche dar. Von Kampfmittelverdachtsflächen geht aufgrund von Kriegseinwirkungen oder militärischer Nutzung ein allgemein höheres Risiko durch Kampfmittelbelastung aus als das im Land Brandenburg generell vorhandene Grundrisiko. Nicht zuletzt im Rahmen verschiedener Tiefbauarbeiten im unmittelbaren Umfeld des Potsdamer Hauptbahnhofes wurden regelmäßig Kampfmittel aufgefunden.

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 der Ordnungsbehördlichen Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittelverordnung für das Land Brandenburg – KampfmV) vom 23.11.1998 (GVBl. II Nr. 30 S. 633), geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 07.06.2009 (GBVl. I Nr. 12 S. 266) ist es verboten, entdeckte Kampfmittel zu berühren und deren Lage zu verändern. Finder sind verpflichtet, die Fundstelle gemäß § 2 der genannten Verordnung unverzüglich der nächsten örtlichen Ordnungsbehörde oder der Polizei anzuzeigen.

Da sich der Geltungsbereich in einem kampfmittelbelasteten Gebiet befindet, ist für die Ausführung von Erdarbeiten eine Munitionsfreiheitsbescheinigung erforderlich. Die Bauträger / Bauausführenden können dazu Anträge zur Überprüfung einer konkreten Munitionsvorbelastung beim Kampfmittelbeseitigungsdienst stellen. Die Anträge sind rechtzeitig vor Beginn der Maßnahme einzureichen.

Der Antrag wurde am 15.06.2018 durch die Grundstückseigentümerin gestellt. In einem Schreiben vom 25.09.2018 [siehe Kapitel I, Anlage 8] teilte der Kampfmittelbeseitigungsdienst (Zentraldienst Polizei Brandenburg) mit, dass sich im Plangebiet (östlich der ehemaligen Wagenhalle) ein Verdachtspunkt auf das Vorhandensein von Kampfmitteln befindet, welcher durch eine Kampfmittelräumfirma überprüft werden muss.

Die Überprüfung des Verdachtspunktes und die gegebenenfalls erforderliche Kampfmittelbeseitigung werden im Zuge der Bauvorbereitung für das Planvorhaben veranlasst.

Es wird auf weitere Erläuterungen in Kapitel C.2.1 verwiesen.

Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind bisher keine Bodendenkmale i.S.d. Gesetzes über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (BbgDSchG) registriert.

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu einem ehemaligen Gewässerlauf besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass während der Bauausführung noch nicht registrierte Bodendenkmale entdeckt werden.

Werden bei der Bauausführung noch nicht registrierte Bodendenkmale entdeckt, gilt § 11 BbgDSchG, wonach entdeckte Bodendenkmale bzw. Funde (Steinsetzungen, Mauerwerk, Erdverfärbungen, Holzpfähle oder -bohlen, Knochen, Tonscherben, Metallgegenstände o.ä) unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseum anzuzeigen sind. Die Entdeckungsstätte und die Funde sind bis zum Ablauf einer Woche unverändert zu erhalten, damit fachgerechte Untersuchungen und Bergungen vorgenommen werden können. Gemäß § 11 Abs. 3 BbgDSchG kann die Denkmalschutzbehörde diese Frist um bis zu 2 Monate verlängern, wenn die Bergung und Dokumentation des Fundes dies erfordert. Besteht an der Bergung und Dokumentation des Fundes aufgrund seiner Bedeutung ein besonderes öffentliches Interesse, kann die Frist auf Verlangen der Denkmalfachbehörde um einen weiteren Monat verlängert werden. Die Denkmalfachbehörde ist berechtigt, den Fund zur wissenschaftlichen Bearbeitung in Besitz zu nehmen (§ 11 Abs. 4 BDSchG). Der Veranlasser des Eingriffs in das Bodendenkmal hat die Kosten der fachgerechten Dokumentation im Rahmen des Zumutbaren zu tragen (§ 7 Abs. 3 BbgDSchG). Die bauausführenden Firmen sind über diese Denkmalschutzbestimmungen zu unterrichten und zu ihrer Einhaltung zu verpflichten. Der Beginn der Erdarbeiten ist der zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde zwei Wochen im Voraus anzuzeigen.

Das Plangebiet liegt in der weiteren Pufferzone des Denkmalbereichs „Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft". Bei allen Maßnahmen innerhalb der Pufferzone, die mit einer Veränderung der geschützten Umgebung des Denkmalbereichs „Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft" verbunden sein könnten und gemäß § 9 Abs. 1 Ziffer 4 BbgDSchG erlaubnispflichtig wären, ist die Untere Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam zwingend zu beteiligen. Diese prüft, ob ein solches Vorhaben die geschützte Umgebung des Denkmalbereiches betrifft und seine Änderung im Sinne des § 9 Abs. 1 Ziffer 4 BbgDSchG zur Folge haben.

Es wird auf weitere Erläuterungen zu den Belangen des Denkmalschutzes in den Kapiteln A.3.6 und B.2.5 verwiesen.

Gefahrenvorbeugung und Katastrophenschutz

Im Hinblick auf ein künftiges Baugenehmigungsverfahren wird frühzeitig darauf hingewiesen, dass aus brandschutztechnischer Sicht ein Bauantrag nur genehmigungsfähig ist, wenn folgende Belange berücksichtigt werden:

1. Für das angegebene Plangebiet ist der Löschwasserbedarf gemäß DVGW-Arbeitsblatt W 405 mit 3.200 l/min. über zwei Stunden sicherzustellen. Durch die Entnahme des Löschwassers soll die Trinkwasserversorgung weiter gewährleistet sein. (§ 3 Abs. 3 BbgBKG i.V.m. Pkt. 3.1 VVBbgBKG und DVGW W 405).
2. Die Anordnung der Löschwasserentnahmestellen sollte so erfolgen, dass sie untereinander nicht mehr als 200 m und zu den Hauseingängen nicht mehr als 100 m entfernt sind. (§ 14 BbgBO i.V.m. Pkt. 5.3.3 DVGW W 400-1 und Pkt. 5.1 DVGW W 331).
3. Verkehrsflächen sind so zu planen, dass durch den ruhenden Verkehr die Zu- und Durchfahrten sowie die Aufstell- und Bewegungsflächen von Lösch- und Rettungsfahrzeugen nicht behindert werden. (§§ 3 Abs. 1 und 14 BbgBO; Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr).
4. Bei Gebäuden, die ganz oder in Teilen mehr als 50 m von öffentlichen Verkehrsflächen entfernt sind, sind Zu- bzw. Durchfahrten zu den vor und hinter den Gebäuden gelegenen Grundstücksteilen erforderlich. Zu- und Durchfahrten sind auch erforderlich, wenn der zweite Rettungsweg aus Nutzungseinheiten über Geräte der Feuerwehr führt und die Brüstungshöhe notwendiger Fenster mehr als 8 m über dem Gelände liegt. Die Zu- und Durchfahrten sowie die notwendigen Aufstell- und Bewegungsflächen müssen der Muster-Richtlinie (Muster RL) über Flächen für die Feuerwehr entsprechen. Für die Planung ist auch zu berücksichtigen, dass die Flächen für die Feuerwehr auch im

öffentlichen Straßenland notwendig sein können. (§ 5 BbgBO i.V.m. Muster RL über Flächen der Feuerwehr).

5. Es ist darauf zu achten, dass die Zugänge zum Gleisbereich der Bahnhöfe (Bahnhofspassagen) im Bereich des Bebauungsplanes für die Feuerwehr erhalten bleiben. Es ist zu prüfen, ob die Befahrung zwischen der ehemaligen Wagenhalle und dem Gleisbereich für die Feuerwehr möglich ist. (§ 5 BbgBO i.V.m. Muster RL über Flächen der Feuerwehr).

B. Planinhalte und Planfestsetzungen

1. Ziele und Zwecke der Planung

Die unmittelbar am Potsdamer Hauptbahnhof gelegene, denkmalgeschützte Liegenschaft soll um einen Hotelneubau sowie eine Tiefgarage erweitert werden, um eine nachhaltige Nutzung des Standortes sicherzustellen. Ziel der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, ist die Herstellung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung der denkmalgeschützten ehemaligen Wagenhalle sowie der östlich liegenden Stellplatzfläche zu einem Sonderstandort für ein Hotel mit Apartments als weiterer Entwicklungsbaustein im Quartier rund um den Potsdamer Hauptbahnhof. Grundlegend steht demnach die Fortführung und Sicherstellung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung der ehemaligen Wagenhalle nebst Umfeld unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Anforderungen und Immissionsbelastungen bei hoher städtebaulicher Qualität im Vordergrund.

Ein Zweck des Planverfahrens liegt in der Klärung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit einer von den bisher geltenden Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" abweichenden Nutzung der ehemaligen Wagenhalle als Standort für ein Hotel mit Apartments. Vor diesem Hintergrund wurden u. a. Wirtschaftlichkeitsberechnungen durchgeführt, nachdem diverse Eigentümer der Halle nebst angrenzender Stellplatzfläche auf einen Abriss des Gebäudes aufgrund einer attestierten Unwirtschaftlichkeit gedrängt hatten.

Um das von der Grundstückseigentümerin geplante Vorhaben realisieren zu können, ist eine Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" im Teilbereich Ehemalige Wagenhalle erforderlich. Für dessen Vorbereitung hat sich die Grundstückseigentümerin gemeinsam mit der Landeshauptstadt Potsdam dazu entschlossen, ein konkurrierendes Werkstattverfahren durchzuführen [siehe Kapitel B.2.1].

Ein weiteres Planungsziel ist darüber hinaus die künftige, dauerhafte planungsrechtliche Sicherung der denkmalgeschützten ehemaligen Wagenhalle. Hierzu soll im Rahmen der Planzeichnung die Grundfläche des Bestandsgebäudes weiterhin (wenn auch im veränderten Maße aufgrund des Abbruchs des südlichen späteren Anbaus und der daraus resultierenden Freistellung der einstigen Hallenfassaden im südwestlichen Eckbereich) festgesetzt werden. Darüber hinaus werden die rechtlichen Voraussetzungen für einen Neubau östlich der Halle auf der Stellplatzfläche sowie eine anteilige Überbauung der ehemaligen Wagenhalle im Norden geschaffen. Die bisher am östlichen Rand des Teilbereichs auf die Fläche mit der Bezeichnung A 1 bezogenen grünordnerischen Festsetzungen werden durch die Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung auf den Flachdachflächen des Hotelneubaus sowie den nach Potsdamer Baumschutzverordnung erforderlichen Ausgleich für zu fällende Bäume ersetzt.

An der übergeordneten Zielsetzung, das Quartier am Potsdamer Hauptbahnhof unter Berücksichtigung der Festpunkte der bisherigen Planung in einer Struktur zu entwickeln, die sich vom historischen Stadtgrundriss unterscheidet, wird weiterhin festgehalten. Die neue Struktur soll sich an den besonderen Gegebenheiten des Raumes und den Bindungen, die sich aus der Einfügung in die Potsdamer Kulturlandschaft ergeben, orientieren und die bereits vorhandene Bebauung des Potsdam-Centers sowie die östlich gelegene Wohnbebauung ergänzen.

Für die Akzeptanz des neuen Stadtquartiers ist es weiterhin unerlässlich, dass die städtebauliche Konzeption eine Identitäts- und Adressenbildung befördert. Die einstige Wagenhalle dient im Plangebiet als Anknüpfungspunkt, der unter den genannten Aspekten weiterentwickelt werden soll. Mit der Umsetzung des Vorhabens soll die Realisierung eines repräsentativen Gebäudeensembles, das sich in das Stadtgefüge integriert und gleichzeitig ein architektonisch-städtebauliches Zeichen an der wichtigen stadträumlichen Position setzt,

erfolgen. Mit der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, werden die Voraussetzungen hierfür geschaffen.

Für die Belange des Umweltschutzes ist eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht ist Bestandteil dieser Begründung [siehe Kapitel C].

2. Entwicklung der Planungsüberlegungen

2.1 Entwicklung der Planungsüberlegungen und -alternativen

Entwicklung des derzeit rechtsgültigen Bebauungsplans und erste Überlegungen zur Entwicklung des Potsdamer Hauptbahnhofes

Im Jahre 1990 wurde mit Arbeiten begonnen, den Potsdamer Hauptbahnhof als zentralen Verkehrsknotenpunkt von Bahn, Straßenbahn und Busverkehr auszubauen, das Umfeld aufzuwerten und die damalige großflächige Stadtbrache einer neuen funktionalen Zentralität zuzuführen. Für die Realisierung eines neuen Quartiers am Bahnhof hat am 03.11.1993 die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam auf Grundlage einer Machbarkeitsstudie die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 37 „Potsdam-Center Nord" beschlossen (DS 1630). Der Bereich um den Potsdamer Hauptbahnhof sollte in positiver Wechselwirkung mit der historischen Altstadt unter Beachtung der jeweiligen Verträglich- und Tragfähigkeiten entwickelt werden und der historischen Altstadt in ihrer kleinteiligen, urbanen Nutzungsstruktur dienen und diese ergänzen.

Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplanverfahrens erfolgte eine Reduzierung des Geltungsbereiches und die Aufteilung des Bebauungsplanentwurfes Nr. 37 „Potsdam-Center Nord" in die drei Teilbereiche 37 A, 37 B sowie 37 C (DS 00/0664/1). Der Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" umfasst den Hauptbahnhof mit den Bahnhofspassagen, den südlichen Bahnhofsvorplatz sowie die dazugehörigen Verkehrsflächen. Der Bebauungsplan Nr. 37 B „Babelsberger Straße" umfasst die Flächen des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs „Neues Quartier am Bahnhof". Der Bebauungsplan Nr. 37 C mit dem Arbeitstitel „ISES-West" für die vorgehaltene Straßenverkehrsfläche der Verlängerung der ISES nach Westen bis zur Dortustraße wurde im April 2014 aufgehoben (DS 13/SVV/0652).

Die Fläche der ehemaligen Wagenhalle liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", der seit seiner Bekanntmachung im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam (Nr. 4/2002 und 6/2005) rechtsverbindlich ist. In ihrer Sitzung am 30.01.2013 hat die Stadtverordnetenversammlung die 1. Änderung des Bebauungsplans im Teilbereich Bahnhofspassagen als Satzung beschlossen (DS 12/SVV/0824). Die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Bahnhofspassagen, ist seit der Bekanntmachung im Amtsblatt für die Landeshauptstadt Potsdam (Nr. 2/2013) rechtsverbindlich.

Nach mehrmaligem Wechsel des Grundstückseigentümers des Flurstücks 135 der Flur 4 in der Gemarkung Potsdam ist die ehemalige Wagenhalle zuletzt an einen Investor weiter veräußert worden, der die Errichtung eines Hotels mit Apartments vorsieht. Der gegenwärtige Zustand der Wagenhalle, die zu einem großen Teil leer steht, ist weder aus wirtschaftlicher noch aus städtebaulicher und denkmalpflegerischer Sicht befriedigend. Die gegenwärtige Grundstückseigentümerin geht – anders als bei früheren Entwicklungsbestrebungen, die einen Abbruch der Halle vorsahen – davon aus, dass die bestehende denkmalgeschützte Wagenhalle in ihrer Substanz sowie ihrem Erscheinungsbild erhalten bleiben soll. Dem Bestandsgebäude soll eine ergänzende Bebauung hinzugefügt werden. Ziel ist es, die wiederbelebte Wagenhalle mit der neuen Gebäudestruktur zu verzahnen und ein Ensemble auszubilden, das sich unter Berücksichtigung der städtebaulichen Rahmenbedingungen in die Umgebung einfügt.

Der Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, ist vorhabenbezogen konzipiert und dient der nachhaltigen Entwicklung und Aufwertung der Halle sowie der Wiederaufnahme einer dienlichen, städtischen Funktion dieses Standortes. Demzufolge bestehen keine Planungsalternativen im Sinne anderer Standorte. Das Plangebiet stellt ein wichtiges und verfügbares innerstädtisches Flächenpotenzial dar, dessen Entwicklungserfordernis aus dem räumlichen und sachlichen Zusammenhang des bereits bestehenden neuen Bahnhofsquartiers und die angrenzende Wohnbebauung im Osten abgeleitet werden kann. Das Projekt hat einen hohen Stellenwert für die städtebauliche Entwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam am „Tor zur Stadt".

Bei der Prüfung anderweitig in Betracht kommender Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten sind die Ziele des Bebauungsplans zu prüfen und die Umsetzbarkeiten hinsichtlich der aktuellen Festsetzungen zu erörtern.

Bereits weit vor Beginn des Bebauungsplanverfahrens mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, vom 07.03.2018 (DS17/SVV/0892) wurden verschiedene Nutzungsmöglichkeiten im Sinne von alternativen Standortentwicklungen näher betrachtet und ihre Realisierbarkeit entsprechend den Rahmenbedingungen analysiert. Das Spektrum der Nutzungsvorschläge wird nachfolgend gebündelt dargestellt.

Prüfung der planungsrechtlichen Zulässigkeit und Wirtschaftlichkeit diverser Nutzungen

Abbruchforderungen ehemaliger Eigentümer aufgrund einer attestierten Unwirtschaftlichkeit stützten sich überwiegend auf die eingeschränkten Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", der im Bereich der ehemaligen Wagenhalle die zulässigen Nutzungsmöglichkeiten konkret eingrenzt. Zulässige Nutzungsarten gemäß den textlichen Festsetzungen zum Sondergebiet SO 6 „Multifunktionale Veranstaltungshalle" sind Räume für Messen, Ausstellungen und Kongresse, Räume für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, Schank- und Speisewirtschaften sowie Vergnügungsstätten [siehe Kapitel A.2.4]. Eine Einzelhandels- oder Büronutzung ist nicht möglich. Dies bestätigt auch eine gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigenbüros Dr.-Ing. Keunecke & Partner von 2017, die von der Grundstückseigentümerin in Auftrag gegeben wurde. Aufgrund des Standortes erscheint eine Nutzung im Bereich des permanenten Wohnens ebenfalls ungeeignet.

Die zum jetzigen Zeitpunkt nicht vermieteten und leer stehenden Einheiten wurden vormals als Gastronomiebetrieb und als zweites Spielcenter mit Glückspielautomaten genutzt. Gesetzesänderungen des Staatsvertrages zum Glücksspielwesen (GlüStV) untersagen am Standort nunmehr die vorherige Konzentration an Glücksspielstätten. In einer weiteren, ebenfalls nun leer stehenden Einheit ist zuletzt eine Billard-, Dart- und Sportsbar betrieben worden. Der Betrieb wurde 2016 aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit eingestellt. Im Vorfeld sind bereits diverse Gastronomiekonzepte in der Halle ebenfalls gescheitert.

Die gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigenbüros Dr.-Ing. Keunecke & Partner bemerkt, dass die in der ehemaligen Wagenhalle zur Verfügung stehenden Einheiten für eine alleinig Systemgastronomie eher ungeeignet erscheinen, da hierfür hohe Fußgänger- bzw. Verkehrsfrequenzen nötig sind, die in diesem Bereich südlich des Potsdamer Hauptbahnhofes nicht bestehen. Die Halle liegt nicht unmittelbar an der Friedrich-Engels-Straße, sondern rund 60 m nördlich von dieser abgesetzt. Dazwischen befindet sich u. a. ein Parkplatz für Stadt- und Regionalbusse. Ferner ist eine größere, auf die gesamte Halle ausgerichtete, Gastronomie am Standort ungeeignet, da in den zum Hauptbahnhof gehörenden Passagen bereits diverse Restaurants und Imbisse vorhanden sind, die ein ausreichendes Angebot bilden und die vorhandene Nachfrage decken.

Das Maklerbüro Engel & Völkers Commercial Potsdam wurde 2007 von der Grundstückseigentümerin mit der Vermietung einer leer stehenden Gewerbeeinheit in der ehemaligen Wagenhalle von rund 1.000 m² beauftragt. Die Vermietung sollte im Einklang mit den im Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" möglichen Nutzungen im SO 6

„Multifunktionale Veranstaltungshalle" stehen. Über einen Vermarktungszeitraum von 9 Monaten sind Werbemaßnahmen vor Ort ausgeführt worden; ein Inserat auf einem namhaften Immobilienportal wurde angelegt und frei geschaltet. Zugleich sind zahlreiche potenzielle Mieter kontaktiert worden. Aus diesen kristallisierte sich jedoch kein passender Mieter heraus. Als Hauptgründe wurden die baulichen Gegebenheiten (vor allem die Gebäudetiefe), die weiteren (damals noch bestehenden) Mieter aus dem Bereich Erotik und Glücksspiel sowie auch ausdrücklich die durch den Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" vorhandenen Nutzungseinschränkungen im entsprechenden Teilbereich angeführt.

Die Bulwiengesa AG wurde mit einer Studie zur Prüfung der möglichen Nutzungen gemäß dem geltenden Bebauungsplan von der Grundstückseigentümerin beauftragt. Als mögliche Nutzungen werden neben dem bereits Bestehenden eine Diskothek sowie eine Schwarzlichtminigolfanlage gesehen. Weitere mögliche Nutzungskonzepte sind bereits im Umkreis vertreten; in einem Radius von 350 m um die ehemalige Wagenhalle befinden sich schon ein EMSD-Studio (Elektromuskelstimulation), ein Kino sowie ein Fitnesscenter. Die Marktanalyse der Bulwiengesa AG hat gezeigt, dass in den Bereichen Freizeit und Erlebnis ein gutes Angebot, welches sich über die gesamte Stadt verteilt, vorhanden ist.

Gutachterlich wurde festgestellt, dass aufgrund der Flächenanforderungen und / oder der Gebäudekubatur potenzielle Nutzungen wie eine Bowlingarena, ein Indoor-Spielplatz oder eine Kletterhalle ausscheiden. Weitere Freizeitangebote wie Lasertag, eine Trampolinhalle oder ein Wutraum (Einrichtung, die Besuchern die Möglichkeit bietet, sich durch die Zerstörung von Gegenständen von der alltäglichen Frustration zu befreien) lassen sich in Potsdam derzeit nicht vorfinden. Gemeinhin benötigen diese Einrichtungen eine größere Bevölkerungszahl und andere Immobilieneigenschaften. Die Bulwiengesa AG kam in der Summe zum Ergebnis, dass im Bestand eine Diskothek oder eine (Schwarzlicht-)Minigolfanlage ohne Änderung des Baurechts auf Grundlage des rechtsgültigen Bebauungsplans etabliert werden könnte.

Da sich das Spektrum der Nutzungsmöglichkeiten als längerfristig wenig tragfähig erwies, wurden darüber hinaus andere Entwicklungsmöglichkeiten betrachtet, die insbesondere Funktionen berücksichtigen, die einen Bezug zum zentralen Verkehrsknotenpunkt aufweisen. Die Suche der Eigentümerin nach möglichen alternativen Konzepten unter Beibehaltung der Wagenhalle und diversen städtebaulichen Aspekten sowie einer gesicherten langfristigen Wirtschaftlichkeit führte zu einer Mischnutzung von Hotel mit einem begrenzten Anteil an Serviced Apartments, einer untergeordneten Gastronomie und Konferenzmöglichkeiten.

Als ein „Serviced Apartment" wird eine voll möblierte Einheit, die für verschiedene Zeiträume buchbar und mit alltäglichen Utensilien ausgestattet ist, verstanden [siehe Kapitel B.3.2].

Im Rahmen einer Marktprüfung wurden von der Bulwiengesa AG die genannten denkbaren Entwicklungen näher betrachtet. Angesichts der Standortprägung durch den Potsdamer Hauptbahnhof und seinem urbanen Umfeld, der Nähe zur Hauptstadt Berlin, gelegen in der Mitte der Landeshauptstadt sowie dem hohen Freizeitwert, den die Stadt Potsdam insgesamt bietet, kommt die Analyse zu dem Ergebnis, dass der Standort für eine Midscale-Hotelerie prädestiniert ist. Einem Hotelneubau mit 180 Zimmern und 60 Serviced Apartments als marktgerechte Größenordnungen werden gute Marktchancen attestiert.

Touristische Entwicklung und Bedeutung des Tourismus für die Landeshauptstadt Potsdam

Der Tourismus ist für die Landeshauptstadt Potsdam ein bedeutender und stetig wachsender Wirtschaftsfaktor. Im Vergleich zum Vorjahr konnten im Jahre 2016 1,0 % mehr Gästeanreisen und 3,1 % mehr Übernachtungen in der Landeshauptstadt verzeichnet werden. Mit rund 1,4 Mio. Übernachtungen überschritt Potsdam bereits das vierte Mal in Folge mit einem erneuten Rekord die Millionengrenze bei den Übernachtungszahlen.

Die Zahl der Beherbergungsbetriebe und das Bettenangebot sind in den letzten 10 Jahren stetig gewachsen. Am 31.07.2016 wurden für Potsdam 56 Beherbergungsbetriebe mit 5.706

Betten gezählt. Die Bettenauslastung lag im Jahre 2016 erstmals über 53 %. Die Auslastung stieg damit kontinuierlich an, im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 %.

Die Gäste blieben durchschnittlich 2,4 Tage in Potsdam und damit etwas länger als im Jahr davor (2015 rund 2,3 Tage). Potsdam profitiert als Städtedestination sehr stark vom Tagestourismus; ein wesentlicher Teil der touristischen Umsätze wird über Tagestouristen im Einzelhandel und in der Gastronomie generiert. Daneben ist die Nachfrage nach temporären Wohneinheiten für Zeiträume von einigen Tagen bis zu wenigen Wochen ebenfalls gestiegen.

Die Potsdamer Tourismuskonzeption 2025 prognostiziert im Rahmen eines optimistischen Szenarios eine weitere Nachfrage an Übernachtungsangeboten in Potsdam. Die erwarteten wirtschaftlichen Effekte umfassen eine Steigerung des touristischen Brutto-Umsatzes um 17,4 % auf 876,7 Mio. Euro gegenüber 2014.

Bereits Anfang der 2000er Jahre ist in der Diskussion um die Perspektiven der historischen Innenstadt Potsdams vielfach eine Umorientierung hinsichtlich des neuen Quartiers am Hauptbahnhof vorgeschlagen worden, die in erster Linie auf Touristen als Wirtschaftsfaktor und Nachfragepotenzial setzte. Im Ergebnis einer Studie wurde festgestellt, dass die Nachfragepotenziale aus diesem Feld bereits zum damaligen Zeitpunkt ein deutliches Wachstum zeigten, das auch zukünftig andauern würde und dass aufgrund der räumlichen Verteilung der touristischen Attraktionen insbesondere auch der Hauptgeschäftsbereich von diesem Nachfragepotenzial profitiert. Die Begründung zum Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" (Stand: 09.01.2002) stellt abschließend heraus, dass „... eine Verbesserung der Angebotsmischung und verstärkte Ausrichtung auf ein vielfältiges 'Einkaufserlebnis' unter Nutzung der städtebaulich attraktiven Rahmenbedingungen aber nicht nur die Funktion des Hauptgeschäftsbereichs im Oberzentrum stärken, sondern zugleich die Nachfrage aus dem Tourismusbereich bedienen würde, der so seine stützende Wirkung entfalten könnte". Die ausgezeichnete Lage im Potsdamer Hauptbahnhof (Verkehrsknotenpunkt und Einkaufsmöglichkeiten) motivierte auch die französische Kette B&B Hotels zum Neubau einer Anlage mit 101 Zimmern an der Babelsberger Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 B „Babelsberger Straße", die im Herbst 2017 eröffnete.

Um quantitativ den für Potsdam zu erwartenden Steigerungen der Nachfrage gerecht zu werden, sollten gemäß der Potsdamer Tourismuskonzeption 2025 die Beherbergungskapazität erhöht und das Bettenangebot ausgebaut werden. Ausgehend von 5.585 Betten in 2015 resultiert im optimistischen Szenario (70 % mehr Übernachtungen bis 2025 bei gleich bleibender Auslastung von 52 %) ein Bedarf an 3.909 zusätzlichen Betten. Sollte eine bessere Auslastung durch eine vermehrte Nachfrage in der Vor- und Nachsaison erreicht werden, verringert sich entsprechend der Bedarf an zusätzlichen Betten. Im Ergebnis werden jedoch auch bei weniger optimistischeren Szenarien mehr Betten benötigt.

Potenziale liegen für die Landeshauptstadt Potsdam vor allem in der Vermarktung der Eventlocations für Social Events oder andere Veranstaltungen durch die Nähe zur Metropole Berlin. Durch die große Anzahl gehobener Tagungshotels mit verhältnismäßig vielen Zimmern und Tagungskapazitäten bietet sich eine Konzentration auf Tagungen und Kongresse im kleinen und mittleren Segment bis 500 Teilnehmern an. Diese Angebote können im günstigsten Fall direkt den Hoteleinrichtungen angelagert und zugeordnet werden.

Werkstattverfahren

Im Hinblick auf das Entwicklungsziel „Hotel mit Serviced Apartments" wurden im September 2016 durch das Büro van geisten.marfels architekten GbR diverse Entwürfe erstellt, die verschiedene Neubauvarianten und Zimmerschlüssel beinhalteten. Die Berücksichtigung der denkmalgeschützten Substanz der ehemaligen Wagenhalle erschien nach Erörterung jedoch noch ungeklärt und verbesserungswürdig.

Zur Erzielung optimaler Planungsergebnisse unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verbesserung des Standortes, wirtschaftlicher Aspekte und eines möglichst geringen Eingriffs in die Denkmalsubstanz sowie deren ansprechende Herausarbeitung wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Potsdam seitens der Grundstückseigentümerin ein konkurrierendes Werkstattverfahren zur Vorbereitung des Bebauungsplanänderungsverfahrens durchgeführt.

Im Rahmen des Werkstattverfahrens sollten stadträumlich verträgliche Bebauungsvorschläge für das von der Grundstückseigentümerin geplante Hotel mit Serviced Apartments entwickelt werden. Angestrebt war ein Entwurf von besonderer Qualität, der sich mit der vorhandenen Gebäudestruktur verbindet und ein zusammengehöriges Ensemble bildet. In einem zu entwickelnden Zusammenspiel bzw. zu entwickelnder Komposition aus Vorhandenem und hinzuzufügendem(n) Bauteil(en) sollte die Struktur und das äußere Erscheinungsbild des denkmalgeschützten Gebäudes ablesbar bleiben.

Die Formulierung der Aufgabenstellung und die Durchführung des Verfahrens erfolgten in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Potsdam durch die Wichers Beck Gesellschaft von Architekten mbH. Folgenden wesentlichen Rahmenbedingungen sollte der Entwurf hinsichtlich eines Raumprogramms und Anforderungen nach den Vorstellungen der Vorhabenträgerin an das Gebäude Rechnung tragen:

- Die Hauptnutzung stellt ein Hotel mit Apartments dar. Hierbei sollen die Anforderungen an einen 2-Sterne-Betrieb Berücksichtigung finden.
- Vorgesehen sind 180 Zimmer im Hotelbetrieb mit rund 20 m² je Einheit sowie 60 Serviced Apartments mit einer überschlägigen Zimmergröße von ca. 7,00 m Tiefe und 3,20 m Breite.
- Die lichte Raumhöhe soll 2,30 m nicht unterschreiten.
- Neben den Hotelzimmern sowie den Apartments sollen für den Gastronomiebedarf des Hotelbetriebes zwei Bereiche à 250 m² zzgl. Wirtschaftsbereiche eingeplant werden. Darüber hinaus sind vorgesehen: Tagungsräume von 250 bis 350 m² Nutzfläche, Spa-/Fitness-Bereich mit rund 500 m².
- Die Anlieferung sowie die Gästevorfahrt sollen über den gegenwärtigen Parkplatz erfolgen.
- Es sollen ausreichend Stellplätze nachgewiesen werden, wobei mit Blick auf § 3 Abs. 4 der Potsdamer Stellplatzsatzung diese Anzahl auch unterschritten werden kann.

Die Aufgabenstellung wurde vier zur Teilnahme eingeladenen Architekturbüros Ende März 2017 zur Verfügung gestellt. Für die Entwürfe waren das zuvor skizzierte Konzept zur Errichtung eines Hotels nebst Serviced Apartments bei Nutzung des Bestandsgebäudes sowie eine wirtschaftlich tragfähige Lösung für die Entwicklung des Plangebietes maßgebend. Ein Büro hat seine Teilnahme im Verfahren abgesagt.

Ende Juni 2017 fand nach einem ersten Werkstattgespräch im Mai die Sitzung zur Bewertung der von den teilnehmenden Architekturbüros eingereichten und vorgestellten Arbeiten unter Beteiligung eines Bewertungsgremiums statt. Es lagen Arbeiten der Büros GFB Alvarez & Schepers GmbH, Tchoban Voss Architekten GmbH sowie van geisten.marfels architekten GbR vor. Mitglieder des Bewertungsgremiums waren u. a. namhafte Architekten, Vertreter des Fachbereiches Stadtplanung und -erneuerung der Landeshauptstadt Potsdam sowie der Grundstückseigentümerin.

Nach intensiver Abwägung empfahl das Bewertungsgremium der Grundstückseigentümerin einstimmig, die weitere Planung dem Büro Tchoban Voss GmbH unter Berücksichtigung der in der Diskussion genannten Kriterien zu übertragen. Von Seiten der Gäste aus dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr wurde die Empfehlung des Gremiums mit Nachdruck unterstützt.

Es wurde insbesondere angeregt, den „schwebend" über der ehemaligen Wagenhalle geplanten Gebäuderiegel noch einmal kritisch zu hinterfragen und die Neubaukörper stärker zu verzahnen, um ein „einfaches Nebeneinander" zu vermeiden.

Die Kriterien der weiteren Bearbeitung wurden dem Büro in einem gemeinsamen Termin mit der Grundstückseigentümerin unter Beteiligung von Mitgliedern des Gremiums im September 2017 vermittelt. Das ausgewählte Konzept wurde in Vorbereitung des Bebauungsplanverfahrens weiter qualifiziert und fortentwickelt. Das konkrete Erfordernis zur weiteren Qualifizierung bestand insbesondere in der Überarbeitung und Konkretisierung der städtebaulich-architektonischen Gestaltung hinsichtlich der Höhen der Neubaukörper.

Im Rahmen der Überarbeitungen wurden verschiedene Fachbereiche, insbesondere hinsichtlich der denkmalpflegerischen Belange, beteiligt. Bereits weit vor der Beschlussfassung des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, durch die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam sowie der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie § 4 Abs. 1 BauGB wurden damit verschiedene Entwicklungs- und Gestaltungsvarianten des Plangebiets erörtert. Diverse Gespräche dienten nicht nur der frühen Information über die Absichten der Grundstückseigentümerin sowie der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sondern boten darüber hinaus auch die Gelegenheit, anhand von unterscheidbaren Lösungen für die Neugestaltung und -entwicklung der ehemaligen Wagenhalle differente Varianten zu diskutieren.

Bebauungsplanverfahren

Dem Vorentwurf der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle lag der Planungsstand des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH vom 21.08.2018 zugrunde. Aus den im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zum Vorentwurf des Bebauungsplans eingegangenen Stellungnahmen der Abteilung Baudenkmalpflege des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BLDAM) und der Unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam ergab sich das Erfordernis, das Planungskonzept hinsichtlich der denkmalpflegerischen Belange zu überarbeiten. Um das Einvernehmen mit den denkmalpflegerischen Belangen herzustellen, wurden folgende Änderungen mit den beiden Behörden abgestimmt:

- Die an der Nordseite der ehemaligen Wagenhalle bisher zum Abriss vorgesehenen Anbauten werden als Bestandteil des Denkmals vollständig erhalten.
- Auf der Südseite wird zwischen der ehemaligen Wagenhalle und dem östlichen Flügel des Hotelneubaus eine deutliche Zäsur hergestellt.
- Die im Zwischenraum geplante Eingangshalle überragt das Dach der Wagenhalle nicht.

Daraufhin wurde das Planungskonzept des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH entsprechend überarbeitet und die abgestimmten Änderungen in den vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans aufgenommen [siehe Erläuterungen in den folgenden Kapiteln sowie Kapitel I, Anlage 1].

2.2 Verkehrskonzept und Erschließung

Großräumig werden die Flächen im Geltungsbereich über die Straßenzüge Heinrich-Mann-Allee / Lange Brücke in die Innenstadt sowie die südlichen Ortsteile eingebunden. Verbindungen nach Osten bestehen über die Friedrich-List-Straße nördlich der Bahntrasse sowie die Friedrich-Engels-Straße südlich des Bahnhofsareals. Die direkte Erschließung der ehemaligen Wagenhalle erfolgt bereits heute über die Friedrich-Engels-Straße in Höhe des gegenüber liegenden Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg. Die direkte Erschließung des Grundstückes mit der ehemaligen Wagenhalle soll auch zukünftig über die Friedrich-Engels-Straße, östlich der Busabstellfläche, erfolgen. Damit ist die verkehrliche Erschließung einer weiteren Entwicklung der Wagenhalle nebst zukünftiger Neubebauung des Baugebiets SO 6 im planungsrechtlichen Sinn gesichert.

Es ist zu erwarten, dass aufgrund der direkten Nähe zum Potsdamer Hauptbahnhof ein Großteil der Gäste des geplanten Hotels mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen wird. Entsprechend niedrig wird voraussichtlich das Pkw-Aufkommen ausfallen.

Die Gästevorfahrt zum Hotel, Anlieferung und Tiefgaragenzufahrt sollen östlich der ehemaligen Wagenhalle im Bereich der bisherigen Stellplatzfläche von Süden aus erfolgen. Für eine weitere Anlieferzufahrt kann gegebenenfalls die westlich gelegene Zufahrt für die Ver- und Entsorgung der Einrichtungen im südlichen Kopfbau der Bahnhofspassagen genutzt werden.

Durch die unmittelbare Lage am Potsdamer Hauptbahnhof ist das Plangebiet sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden [siehe Kapitel A.2.5]. Unmittelbar südlich angrenzend an die ehemalige Wagenhalle befinden sich mehrere Taxistände, die weiterhin am Standort bleiben sollen.

Die Kfz-Stellplätze sollen gemäß dem Entwurf des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH durch eine Unterbauung des Plangebiets mit einer Tiefgarage realisiert werden, deren Zufahrt sich – ähnlich wie die der heutigen ebenerdigen Stellplätze an dieser Stelle – zur Friedrich-Engels-Straße orientiert [siehe Kapitel I, Anlage 1]. Die Anzahl der Tiefgaragengeschosse ist noch nicht abschließend geklärt.

2.3 Städtebauliches Konzept / Nutzungskonzept

Vorgesehen ist die Errichtung eines Hotels mit Serviced Apartments, das die ehemalige Wagenhalle als Bestandsgebäude integriert. Das der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, zugrunde liegende städtebauliche Konzept wurde im Rahmen des im Jahr 2017 durchgeführten Werkstattverfahrens durch das Büro Tchoban Voss Architekten GmbH erstellt und danach im Rahmen weiterer Abstimmungen überarbeitet [siehe Kapitel B.2.1]. Der aktuelle Planungsstand ist der Bebauungsplanbegründung in Kapitel I, Anlage 1 beigefügt [siehe Anlagen].

Ziel des Konzeptes ist es, die Wagenhalle durch einen östlich angrenzenden Neubau sowie durch eine anteilige Überbauung im Norden entlang der Bahntrasse nicht in den Hintergrund zu rücken, gleichzeitig jedoch das hinzugefügte Baukörpervolumen zur weiteren räumlichen Fassung des Platzes zu nutzen. Zusammen mit dem südlichen Gebäudesegment des Potsdam-Centers sowie den Wohnbauten an der Straße Zum Wasserturm soll mit dem neuen Baukörper, der die ehemalige Wagenhalle integriert, eine baulich räumliche Einheit gebildet werden.

Maßgebend für die Konzeption sind ein überlegter Umgang mit der denkmalgeschützten Gebäudesubstanz und die Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange [siehe Kapitel B.2.5].

Das Hotel wird über die Foyerebene im Erdgeschoss aus erschlossen. Die in der ehemaligen Wagenhalle geplanten Einrichtungen (Tagungsräumlichkeiten, Gastronomie u. ä.) werden durch einen zentralen Erschließungsbereich mit repräsentativer Qualität, inklusive Ausstellungsflächen, mit dem Hotelneubau verknüpft, sodass sie als ein Gesamtgebäude funktionieren. Der die Wagenhalle umgebende Freiraum soll u. a. durch gastronomische Nutzungen aufgewertet werden. In den oberen Geschossen der Neubauten sind die Hotelzimmer und Serviced Apartments angeordnet.

Das geplante Bauvolumen wird von der Vorhabenträgerin als notwendig erachtet, um komplementäre Zielgruppen anzusprechen, den Auslastungsgrad für einen sinnvollen, wirtschaftlichen Betrieb zu gewährleisten sowie notwendige Investitionskosten zu rechtfertigen und damit einen renommierten Betreiber für den Standort zu gewinnen. In diversen Gesprächen mit verschieden Hotelketten bestätigte sich, dass ein bestimmtes Bauvolumen und diverse Nutzungsbausteine als Mindestgröße notwendig sind, um den Standort nachhaltig entwickeln und etablieren zu können.

Die Landeshauptstadt Potsdam profitiert von starken Bevölkerungszuwächsen, die sich auch in den kommenden Jahren fortsetzen sollen. Studien bescheinigen dem Potsdamer Tourismusmarkt eine gute Verfassung und eine positive Entwicklung [siehe Kapitel B.2.1].

2.4 Landschaftsplanerisches Konzept

Auf der Grundlage der bisher gültigen Festsetzung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ zum Pflanzgebot A1 [bisherige Textfestsetzung TF C.1] wurde an der östlichen Grenze des Plangebiets eine aus 7 Pappeln bestehende Baumreihe gepflanzt. Durch dieses landschaftsplanerische Element sollte das Areal der ehemaligen Wagenhalle und der östlich angrenzenden Stellplatzanlage zur östlich gelegenen Wohnbebauung abgeschirmt werden.

Auf der Stellplatzanlage selbst wurden 4 weitere (kleinkronige) Bäume gepflanzt.

Die Stellplatzanlage soll nun durch den Baukörper des geplanten Hotelneubaus überbaut werden. Auf der Ostseite des Baukörpers soll parallel zu diesem die Einfahrt / Rampe zur Tiefgarage errichtet werden [siehe Kapitel I, Anlage 1]. Da der Hotelbaukörper bis auf etwa 7 Meter und die Tiefgaragenzufahrt bis auf etwa 2,50 Meter an die östliche Grundstücksgrenze heranrücken werden, können die 4 Bäume auf der bisherigen Stellplatzanlage und die Pappelreihe nicht erhalten werden.

Als Ausgleich für die Eingriffe in die Schutzgüter sollen 650 m² Flachdachflächen des Hotelneubaus extensiv begrünt werden. Die geplante Dachbegrünung wird nicht als Kompensation für zu fällende Bäume angerechnet. Notwendige Baumfällungen werden auf Grundlage der Potsdamer Baumschutzverordnung kompensiert [siehe Kapitel B.3.8 und C.2.6].

Der zwischen Tiefgaragenzufahrt und östlicher Grundstücksgrenze verbleibende Streifen soll begrünt werden. Aufgrund der geringen Breite werden dort jedoch keine neuen Baumpflanzungen möglich sein, sondern lediglich die Pflanzung von Sträuchern.

Die räumliche Gliederungs- und Abschirmfunktion wird künftig noch wahrnehmbarer durch den östlichen Flügel des Hotelbaukörpers übernommen.

2.5 Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange

Im Plangebiet befindet sich die ehemalige Wagenhalle (Alte Halle) des Reichsbahnausbesserungswerks (RAW) der Deutschen Reichsbahn aus dem Jahre 1872. Die Halle wird als Werkstattgebäude zusammen mit anderen Relikten des RAW (Wasserturm, Neue Halle) in der Denkmalliste des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseums unter der Dokumentennummer 09156136, T geführt [siehe Kapitel A.3.7 und B.3.10]. Der denkmalpflegerische Wert der ehemaligen Wagenhalle liegt insbesondere in der Hallenkonstruktion.

Die Planung berührt das Baudenkmal. Vor diesem Hintergrund sind frühzeitig Gespräche geführt worden, um die denkmalpflegerischen Belange im Planungsprozess berücksichtigen zu können. Diese sollen sich im städtebaulich-architektonischen Konzept widerspiegeln.

Wesentlicher Dissens bei der Beurteilung der Planung war die Ausgestaltung der Neubaukörper hinsichtlich ihrer Höhe sowie der mit den Neubauten verbundene Eingriff in die Substanz der ehemaligen Wagenhalle.

Mit dem städtebaulichen Entwurf der Tchoban Voss Architekten GmbH, der zur weiteren Bearbeitung durch das Bewertungsgremium des Werkstattverfahrens [siehe Kapitel B.2.1] empfohlen wurde, wird nach Jurymeinung durch den vorgeschlagenen L-förmigen Baukörper am ehesten die städtebauliche Einbindung des Vorhabens in die bestehende Struktur erreicht. Im Detail erschienen im Umgang mit dem Baudenkmal nicht alle Herausforderungen ausreichend sensibel gelöst, sodass weitere Bearbeitungen des Entwurfes erforderlich wurden. Bei einem überzeugenden Gesamtkonzept der Neubebauung im Umgang mit der denkmalgeschützten Halle wurde weiterhin auch ein Teilabriss der bestehenden Halle vom Bewertungsgremium als möglich angesehen. Die Kriterien der weiteren Bearbeitung wurden dem Büro in einem gemeinsamen Termin mit der Vorhabenträgerin unter Beteiligung von Mitgliedern des Gremiums, Vertretern der Verwaltung und der Unteren Denkmalschutzbehörde vermittelt.

Der Entwurf aus dem Werkstattverfahren bedurfte insbesondere einer denkmalverträglichen Überarbeitung – in erster Linie bezogen auf das Volumen, das von den Vorabstimmungen mit dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BLDAM) und der Unteren Denkmalschutzbehörde leicht abwich.

Hinsichtlich des notwendigen Volumens der Neubaukörper, das sich aus der vorgegebenen Zimmeranzahl (180 Hotelzimmer, 60 Serviced Apartments) ergab, wurden verschiedene Varianten vom Büro Tchoban Voss Architekten GmbH skizziert, die unterschiedliche Höhen und Längen des entlang der Bahntrasse verlaufenden Baukörpers aufzeigen. Insgesamt wurde die Höhe im Prozess von rund 21,20 m (im Wettbewerbsentwurf) auf 18,40 m reduziert; ebenso ist die Länge des Neubaus im Norden auf rund 68 m reduziert worden.

In der Sitzung vom 12.12.2017 hat der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr beschlossen, den Text der Beschlussvorlage zur 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, um den Satz „Die Höhe des höchsten Baukörpers soll die Höhe von 15,50 m nicht überschreiten" zu ergänzen (DS 17/SVV/0892). Der Ausschuss empfahl der Stadtverordnetenversammlung die Beschlussfassung in geänderter Fassung.

Zur Prüfung einer möglichen Reduzierung der Gesamtzimmeranzahl – aufgrund einer denkmalverträglicheren Ausgestaltung des Projektes sowie des Votums des Ausschusses – beauftragte die Grundstückseigentümerin im Dezember 2017 die Solutions dot WG Hospitality Advisory Alliance GmbH mit der Erstellung diverser Businesspläne. Insbesondere vor dem Hintergrund der vom Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr geforderten Limitierung der Neubaukörperhöhen auf 15,50 m bedurfte es weiterer wirtschaftlicher Betrachtungen.

Neben den Ergebnissen der bereits erstellten Gutachten durch die Bulwiengesa AG führten auch diese Businesspläne zum Ergebnis, dass bei reduzierter Zimmeranzahl von 240 Einheiten auf 195 Einheiten, bei einer von der Bulwiengesa AG ermittelten marktgerechten Pacht, ein Betriebsverlust in einer Zehnjahresbetrachtung entsteht. Mit Bezug auf das vorhandene Hotelmarktumfeld in Potsdam und den Investitionskosten in die Bestandsimmobilie stellen die Berechnungen der Solutions dot WG Hospitality Advisory Alliance GmbH fest, dass die Variante mit 195 Zimmereinheiten (die sich durch die reduzierte Höhenbegrenzung ergibt) keine auskömmlichen Erträge für den Betrieb erwirtschaftet.

Auf der Grundlage des Entwurfes mit 240 Einheiten und den neu gewonnenen Informationen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit unterschiedlicher Varianten fand ein Gespräch mit dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BLDAM) sowie der Unteren Denkmalschutzbehörde Mitte Januar 2018 statt. In diesem stellte das BLDAM noch einmal die wesentlichen Punkte heraus, die aus denkmalpflegerischer Sicht für eine Beurteilung des Projektes maßgeblich sind. Neben der Tiefe des Substanzeingriffes ist auch das Verhältnis der Neubauten zum denkmalgeschützten Bestandsgebäude zu bewerten (Erscheinungsbild des Denkmals).

Der geänderte Entwurf sah im Gegensatz zur ersten Idee (die eine Aufständerung des Hotelriegels beabsichtigte, um die charakteristische Sheddach-Konstruktion in Gänze erhalten zu können) ein „Durchstecken" des Neubaus in die ehemalige Wagenhalle vor. In diesem Bereich geht die Substanz der Wagenhalle verloren. Eine Aufständerung wurde im Rahmen des Werkstattverfahrens intensiv thematisiert, erschien jedoch nur schwer umsetzbar. Mit dem Zurücksetzen der Fassade soll zum einen die typische Hallenkonstruktion allseitig sichtbar bleiben, zum anderen vermittelt die nördliche Bauflucht des Neubaus zwischen den östlich und westlich befindlichen Gebäuden. Teilabbrüche später vorgenommener kleinerer Anbauten tragen darüber hinaus dazu bei, die baudenkmalpflegerischen Qualitäten der alten Wagenhalle hervorzuheben.

Aus denkmalpflegerischer Sicht ist der Erhalt der gesamten Substanz anzustreben. Sollte keine andere wirtschaftlich tragbare Lösung als die skizzierte eine dem Bauwerk gerechte Nutzung und die Erhaltung wesentlicher Substanz ermöglichen, so ist dies von der

Vorhabenträgerin transparent darzustellen. Eine Zustimmung aus denkmalpflegerischer Sicht kann dann gegeben werden, wenn sichergestellt wird, dass wegen des anteiligen Verlustes der Substanz der Wagenhalle im Bereich des zu errichtenden Neubaus, die verbleibende Substanz gehalten werden kann und der Erhalt im weiteren Verfahren nicht gefährdet ist.

Aufgrund der neuen Informationsgrundlage empfahl die Verwaltung der Landeshauptstadt Potsdam die nochmalige Überweisung in den Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr, um den aktuellen Stand der Planungen mit Berücksichtigung der Gesprächsergebnisse und neuen Erkenntnissen aus der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu präsentieren und die Ergänzung des Beschlusstextes noch einmal zu diskutieren.

In der Sitzung vom 13.02.2018 wurde die Vorlage abermals im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr behandelt. Das Votum des Bauausschusses aufgreifend, wurde von Seiten der Vorhabenträgerin unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit vorgeschlagen, den Baukörper niedriger und dafür länger zu gestalten, um die Bauvolumina zu sichern. Der Vorschlag der Vorhabenträgerin bedeutet jedoch einen größeren Eingriff in die denkmalgeschützte Bausubstanz, so dass sich das Votum des Ausschusses und des BLDAM konträr gegenüber standen.

Aus Sicht der Vorhabenträgerin setzt der vorgestellte geänderte Entwurf das wirtschaftlich notwendige Raumprogramm um und stellt das minimal notwendige Volumen dar.

Nach intensiven Beratungen zwischen der Vorhabenträgerin und Ausschussmitgliedern beschloss der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr in seiner Sitzung am 27.03.2018 der Stadtverordnetenversammlung zu empfehlen, die maximal zulässige Gebäudehöhe auf 18,50 m ohne zusätzliche Technikaufbauen zu begrenzen. Mit Beschlussfassung zur Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, am 07.03.2018 folgte die Stadtverordnetenversammlung dieser Empfehlung (DS 17/SVV/0892).

Da bei der Planaufstellung die Begrenzung der Gebäudehöhe (maximal 18,50 m; keine weitere Überschreitung durch Technikaufbauten zulässig) wie gefordert in die Festsetzungen des Bebauungsplans aufgenommen wurde, ist eine Beeinträchtigung des Umgebungsschutzes nicht zu erwarten. Der Kompromiss stellt auch aus denkmalpflegerischer Sicht, mit den bereits erwähnten Maßgaben, eine verträgliche Gestaltungslösung dar.

Aus den im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zum Vorentwurf des Bebauungsplans eingegangenen Stellungnahmen der Abteilung Baudenkmalpflege des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BLDAM) und der Unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam ergab sich das Erfordernis zu weiteren Planänderungen, um das vollständige Einvernehmen mit den denkmalpflegerischen Belangen herzustellen. Dazu wurde mit den beiden Behörden im November 2018 abgestimmt, folgende Änderungen in den Entwurf des Bebauungsplans aufzunehmen [siehe Kapitel B.3]:

- Die an der Nordseite der Ehemaligen Wagenhalle bisher zum Abriss vorgesehenen Anbauten werden als Bestandteil des Denkmals vollständig erhalten.
- Auf der Südseite wird zwischen der Ehemaligen Wagenhalle und dem östlichen Flügel des Hotelneubaus eine deutliche Zäsur hergestellt.
- Die im Zwischenraum geplante Eingangshalle überragt das Dach der Wagenhalle nicht.

2.6 Fachplanungen

Schallimmissionen und -emissionen / schalltechnisches Gutachten

Gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind Gebiete mit unterschiedlichen Nutzungen so zuzuordnen, dass schädliche Umweltauswirkungen auf schutzbedürftige Bereiche soweit wie möglich vermieden werden. Die Anordnung vergleichsweise

unempfindlicher Nutzungen entspricht grundsätzlich dem Vorsorge- und Optimierungsgrundsatz des § 50 BImSchG. Ferner müssen die im Geltungsbereich eines Bebauungsplans entstehenden Emissionen so begrenzt werden, dass im Einwirkbereich keine unzulässig hohen Immissionen auftreten.

Werden in Bebauungsplänen sensible Nutzungen an Lärmquellen verortet, erfordert das Gebot der Konfliktbewältigung, dass eine Auseinandersetzung mit den zu erwartenden Lärmbelastungen auf der Planungsebene zu erfolgen hat, um gemäß § 1 Abs. 6 BauGB die Sicherung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Eine Verlagerung auf nachfolgende Verfahren (zum Beispiel ein Baugenehmigungsverfahren) ist unzulässig, da gemäß aktueller Rechtsprechung im Baugenehmigungsverfahren – aufgrund fehlender Rechtsgrundlage – Schallschutzvorkehrungen nur bei Überschreiten der Gesundheitsgefährdungsschwelle verfügt werden können.

In Bezug auf die allgemein zu berücksichtigenden Anforderungen und Definitionen sind im Planverfahren zur 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, insbesondere die folgenden Regelwerke relevant:

- DIN 18005 Schallschutz im Städtebau,
- Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm),
- DIN 4109-1:2018-01 und 4109-2:2018-02 Schallschutz im Hochbau.

Hierbei sind sowohl die Lärmimmissionen, die auf das Plangebiet einwirken, als auch die Emissionen, die aus diesem hinaustreten, zu betrachten. Wie in Kapitel A.2.3 (Gebiets- und Bestandssituation) bereits dargestellt, befindet sich die ehemalige Wagenhalle in unmittelbarer Nachbarschaft zum Potsdamer Hauptbahnhof und den zugehörigen Bahnanlagen, durch die es zu erhöhten Verkehrslärmemissionen insbesondere an den nördlichen Fassaden des Bestandsgebäudes sowie der geplanten Baukörper kommt. Das von der Grundstückseigentümerin geplante Hotel mit Serviced Apartments soll demnach in einem durch Immissionen vorbelasteten Bereich errichtet werden. Bestehende Hauptquellen der Lärmbelastung sind neben der Eisenbahnlinie Berlin-Magdeburg die S-Bahnlinie Berlin-Potsdam sowie der Kfz-Verkehr auf der Friedrich-Engels-Straße. Zusätzliche Belastungen sind im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Leipziger Dreiecks nicht auszuschließen. Außerdem werden durch die im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" ermöglichten Nutzungen, insbesondere durch hierdurch induzierten Verkehrslärm (Zu- und Abfahrten zu den Stellplätzen, Lieferverkehr), Emissionen verursacht.

DIN 18005 Schallschutz im Städtebau

Da für städtebauliche Planungen keine gesetzlichen Grenzwerte zum Schallschutz existieren, werden die in der DIN 18005 aufgeführten maßgeblichen Orientierungswerte herangezogen. Im Beiblatt 1 zur DIN 18005 werden für die aus den Gebietskategorien der Baunutzungsverordnung (BauNVO) abgeleiteten Baugebiete Orientierungswerte angegeben, deren Einhaltung tagsüber (06:00 bis 22:00 Uhr) und nachts (22:00 bis 06:00 Uhr) anzustreben ist. Die Beurteilungspegel der Geräusche verschiedener Arten von Schallquellen (Verkehr, Industrie und Gewerbe, Freizeit) sollen jeweils für sich allein mit den Orientierungswerten verglichen und nicht addiert werden. Es handelt sich hierbei nicht um Grenzwerte; sie sind vielmehr als sachverständige Konkretisierung der Anforderung an den Schallschutz im Städtebau aufzufassen.

In vorbelasteten Bereichen, insbesondere in der Nähe von Verkehrsadern (Straßen und Bahntrassen) lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Der Schallschutz ist jedoch als ein wichtiger Planungsgrundsatz neben anderen Belangen zu verstehen. Die in der städtebaulichen Planung erforderliche Abwägung der Belange kann in bestimmten Fällen bei Überwiegen anderer Belange zu einer entsprechenden Zurückstellung des Schallschutzes führen; die Abweichung ist plausibel zu begründen. In diesen Fällen muss ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen vorgesehen und planungsrechtlich

abgesichert werden. Je weiter im Rahmen der Abwägung von den Orientierungswerten abgewichen wird, umso gewichtiger müssen demgegenüber die städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat der Plangeber die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkungen zu verhindern [vgl. Bundesverwaltungsgericht (BVerwG), Urteil vom 22.03.2007 – 4 CN 2.06]. Hierbei muss jedoch auf die Grenzen der Gesundheitsgefährdung und auf die Gewährung einer ungestörten Nachtruhe geachtet werden.

Im Plangebiet soll gemäß den Vorstellungen der Grundstückseigentümerin ein Hotel mit Serviced Apartments festgesetzt werden, weshalb in diesem Fall die entsprechenden Orientierungswerte für sonstige schutzbedürftige Sondergebiete angesetzt werden. Nach Beiblatt 1 der DIN 18005 liegen diese bei Tag bei 45 bis 65 dB(A) und in der Nacht bei 35 bis 65 dB(A), je nach Nutzungsart. Es ist zu erwähnen, dass bei Beurteilungspegeln über 45 dB(A) selbst bei nur teilweise geöffnetem Fenster ein ungestörter Schlaf häufig nicht mehr möglich ist. Da sich die ausreichende Schalldämmung der Außenbauteile häufig nur bei geschlossenen Fenstern erzielen lässt, müssen insbesondere für Schlafzimmer in Wohnungen Lüftungseinrichtungen vorgesehen werden, um auch in der Nacht eine unzumutbare Beeinträchtigung durch die Lärmeinwirkung von außen zu vermeiden und um die Anforderung an die Lufthygiene im Raum erfüllen zu können. Sinngemäß kann diese Anforderung auch für Hotelzimmer u. ä. herangezogen werden.

Die Orientierungswerte der Anlage 1 zur DIN 18005 stehen neben anderen anlagenbezogenen Vorschriften, dessen Immissionsrichtwerte zu betrachten sind. Insbesondere betrifft das Industrie-, Gewerbe, Sport- und Freizeitlärm. Im Rahmen von städtebaulichen Planungen sollten auch diese Immissionsrichtwerte eingehalten werden, um Konflikte zwischen der heranrückenden schutzbedürftigen Nutzung und der Anlage zu vermeiden.

Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) / DIN 4109

Für die Genehmigung konkreter Bauvorhaben mit gewerblicher Nutzung wird die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) herangezogen, welche dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie der Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche dient. Sie gilt für Anlagen, die den Anforderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) unterliegen. Für die Beurteilung der Gewerbelärmimmissionen im Bebauungsplanverfahren ist zunächst grundsätzlich ebenfalls die DIN 18005 heranzuziehen. Auch die TA Lärm formuliert, ähnlich wie die DIN 18005, abhängig von der schutzbedürftigen Nutzung spezifische Immissionsrichtwerte. Die Orientierungswerte der TA Lärm entsprechen dabei im Wesentlichen den Inhalten des Beiblattes 1 der DIN 18005.

Der wesentliche Unterschied der genannten Beurteilungsgrundlagen besteht darin, dass – im Gegensatz zur DIN 18005 – nach TA Lärm die lauteste Nachtstunde in der Zeit von 22:00 bis 06.00 Uhr als Beurteilungszeitraum heranzuziehen ist. Des Weiteren sind gemäß TA Lärm zusätzlich Ruhezeitzuschläge für die erhöhte Störwirkung von Geräuschen aus gewerblichen Nutzungen zu berücksichtigen. Um zu einem späteren Zeitpunkt den sich aus den schärferen Anforderungen gemäß TA-Lärm ergebenden, möglichen Lärmkonflikt bereits im Rahmen der Bauleitplanung abwenden zu können, werden die von dem Planungsgebiet ausgehenden Lärmemissionen gewerblicher Schallquellen, die auf die Umgebung einwirken, nach der TA-Lärm beurteilt.

Die in der TA Lärm genannten Immissionsrichtwerte beziehen sich auf die Summe aller auf einen Immissionsort einwirkenden Geräuschemissionen gewerblicher Schallquellen. Geräuschimmissionen anderer Arten von Schallquellen (z. B. Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Straßen oder von Bahnanlagen) sind getrennt zu beurteilen. Die Richtwerte stellen zeitlich gemittelte Schallpegel dar. Aufgrund besonderer Umstände kann die Nachtzeit bis zu einer Stunde hinausgeschoben oder vorverlegt werden. Maßgebend für die Beurteilung der Nacht ist die volle Nachtstunde („lauteste Nachtstunde") mit dem höchsten Beurteilungspegel.

Die TA Lärm bestimmt in Punkt A.1.3 den maßgeblichen Immissionsort. Die maßgeblichen Immissionsorte nach Nummer 2.3 der TA Lärm liegen bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes nach DIN 4109. Die Anwendung der DIN 4109 erfolgt unabhängig vom Gebäudetyp, jedoch immer bei Vorhandensein von schutzbedürftigen Räumen im Gebäude, z. B. Hotels, Altenwohnheime, Bürogebäude, Seminarzentren usw.. Schutzbedürftige Räume im Sinne der DIN 4109 sind Wohn- und Schlafräume, Kinderzimmer, Arbeitsräume und Büros sowie Unterrichts- und Seminarräume.

Die DIN 4109 wurde mit Bekanntmachung im Amtsblatt für das Land Brandenburg Nr. 45 vom 07.11.2018 in Brandenburg als Technische Baubestimmung eingeführt.

Neben der Einhaltung der Mittelungspegel muss gemäß TA Lärm sichergestellt werden, dass einzelne, kurzzeitige Geräuschspitzen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm tagsüber um nicht mehr als 30 dB, nachts um nicht mehr als 20 dB überschreiten (Spitzenpegelkriterium). Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass für seltene Ereignisse, die an nicht mehr als 10 Kalendertagen im Jahr auftreten, ein Beurteilungspegel am Tag von 70 dB(A) und in der Nacht von 55 dB(A) nicht überschritten wird. Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück sowie bei der Ein- und Ausfahrt, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen, sind der zu beurteilenden Anlage zuzurechnen. Wenn gewerblich genutzte Gebiete und Wohngebiete aneinander grenzen, können die Immissionsrichtwerte für die Wohngebiete auf einen Zwischenwert der für die aneinander grenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhöht werden. Die Immissionsrichtwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete sollen dabei nicht überschritten werden. Es ist vorauszusetzen, dass der Stand der Lärmminderungstechnik eingehalten wird. Für die Höhe des Zwischenwertes ist die konkrete Schutzbedürftigkeit des betroffenen Gebiets maßgebend. Wesentliche Kriterien sind die Prägung des Einwirkungsgebiets durch den Umfang der Wohnbebauung einerseits und durch die Gewerbe- und Industriebetriebe andererseits, die Ortsüblichkeit eines Geräusches und die Frage, welche der unverträglichen Nutzungen zuerst verwirklicht wurde.

Wenn bestimmte Immissionsrichtwerte in nicht schutzbedürftigen Räumen überschritten werden, liegt wegen mangelnder Schutzbedürftigkeit dennoch keine schädliche Umwelteinwirkung im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG vor. Hier können keine Lärmminderungsmaßnahmen gefordert werden, weil der Zustand auf Grundlage dieser Rechtsgrundlage ordnungsbehördlich nicht zu beanstanden ist.

Zusammenfassende Betrachtung

Grundsätzlich ist bei der planerischen Zuordnung der Baugebiete zunächst nach dem Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG zu prüfen, ob durch hinreichende Abstände Lärmbelastungen minimiert werden können. Im vorliegenden Fall ist eine Einhaltung der Orientierungswerte gemäß DIN 18005 jedoch so gut wie nicht erreichbar. Hierbei sind auch das Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sowie das Ziel des Vorrangs der Innenentwicklung an diesem stadträumlich und funktional bedeutsamen Ort mit einzubeziehen. Ferner ist es Ziel der Denkmalpflege, historische, wertvolle Baulichkeiten einer verträglichen und das Denkmal sichernden Nutzung zuzuführen. In der Summe ist ein gewichtiges öffentliches Interesse festzustellen, dass die wirtschaftlich tragbare Umnutzung und Weiterentwicklung der ehemaligen Wagenhalle vorsieht und einen städtebaulichen Mangel beseitigen möchte.

Es ließ sich bereits frühzeitig erkennen, dass aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. eine Lärmschutzwand), die einen ausreichenden Schutz der geplanten Nutzung bieten, im Bereich des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, räumlich und gestalterisch – insbesondere auch im Hinblick auf die zu berücksichtigenden Denkmalbelange - kaum realisierbar sind und der Aufwand nicht in einem angemessenen Verhältnis zum Schutzziel stehen würde.

Im weiteren Planverfahren waren deshalb insbesondere die Erfordernisse und Möglichkeiten zur Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen (z.B. Bauschalldämmmaße für

Außenbauteile, Fensterkonstruktionen, Lärm mindernde Grundrissausrichtungen) zu ermitteln.

Zu diesem Zweck wurde ein schalltechnisches Gutachten beauftragt, in welchem der auf das Plangebiet einwirkende und von den geplanten Nutzungen ausgehende Verkehrs- und Gewerbelärm ermittelt und daraus die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet werden.

Auf der Grundlage der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung [siehe Kapitel I, Anlage 7] werden im Bebauungsplan Maßnahmen zum passiven Lärmschutz festgesetzt, durch welche die im Baugebiet SO 6 geplanten Nutzungen vor unzulässigen Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm geschützt werden [siehe Kapitel B.3.7].

Maßnahmen zum Schutz vor Gewerbelärm werden im Bebauungsplan aus folgenden Gründen nicht getroffen:

- Unzulässige Beeinträchtigungen durch Anliefergeräusche für die im Plangebiet zulässigen Nutzungen sind nicht zu erwarten.
- Ob unzulässige Beeinträchtigungen durch im Plangebiet vorgesehene technische Anlagen auf den Dächern (z.B. Lüftungseinrichtungen) zu erwarten sind, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht absehbar. Die Erforderlichkeit entsprechender Schutzmaßnahmen kann erst im Baugenehmigungsverfahren auf der Grundlage detaillierter Planungen entschieden werden.
- Von der westlich des Plangebietes gelegenen Ladezone der Bahnhofspassagen wirken zwar Lärmbeeinträchtigungen auf das Plangebiet ein, da der Schutz vor Gewerbelärm jedoch stets aktive Lärmschutzmaßnahmen am Ort der Quelle erfordert und die Quelle nicht im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“liegt, können im Bebauungsplan keine entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt werden. Sofern erforderlich, müssten technische Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Teileinhausung der Ladezone) oder Lieferzeitenregelungen auf anderem Wege rechtlich gesichert werden. In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wird ausgeführt, dass die ermittelten Lärmbeeinträchtigungen auf einem konservativen Berechnungsansatz (ungünstigster Fall) beruhen, jedoch zu erwarten ist, dass die tatsächlichen Ladegeräusche deutlich geringer ausfallen, sodass Schutzmaßnahmen überhaupt nicht erforderlich wären. Zudem sind gemäß dem Planungskonzept des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH [siehe Kapitel I, Anlage 1] auf der am stärksten lärmexponierten Westseite des Hotelbaukörpers keine Fensteröffnungen und Übernachtungsräume geplant. An der nächst exponierten Nordfassade werden die Immissionsrichtwerte nicht überschritten.
- Von den technischen Dachaufbauten der Bahnhofspassagen wirken auf das Plangebiet keine Lärmbeeinträchtigungen ein, welche Schutzmaßnahmen erfordern würden.

[siehe auch Kapitel A.3.6, B.3.7 sowie Kapitel I, Anlage 7].

Prüfung artenschutzrechtlicher Belange / Artenschutzgutachten

Zur Einschätzung, ob durch das Planvorhaben Betroffenheiten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgelöst werden könnten, und wie diese gegebenenfalls zu vermeiden sind, wurde die Erarbeitung eines Artenschutzgutachtens beauftragt.

Zum Vorentwurf der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, lag dazu bereits eine Potenzialeinschätzung vor [siehe Kapitel I, Anlage 6]. Die Potenzialabschätzung dient regelmäßig dazu, im Rahmen einer ersten Überprüfung den vertiefenden Untersuchungsbedarf im jeweiligen Plangebiet zu ermitteln.

Mit diesem Ziel wurde die ehemalige Wagenhalle nach Tieren und Spuren, sowie Nist-, Lebens- und Ruhestätten abgesucht. Alle unbebauten Flächen wurden auf Vorkommen von Zauneidechsen überprüft. Kontrolliert wurden dabei auch mögliche Versteckplätze (Steine, lose Baumrinde, Laub und Reisig, Erdlöcher). Die mit Gebüsch und Bäumen bestandenen

Flächen wurden auf das Vorhandensein von Nestern und Nistplatzpotenzialen in Augenschein genommen.

Die Untersuchungen im Rahmen der Potenzialeinschätzung haben zu folgenden Ergebnissen geführt [Quelle: siehe Kapitel I, Anlage 6]:

- Am nördlichen Anbau der Ehemaligen Wagenhalle befinden sich unterhalb des Daches an der Balkenkonstruktion 6 dauerhaft geschützte Niststätten des Haussperlings.
- An und in der ehemaligen Wagenhalle sowie in deren Nähe konnten keine Fledermäuse nachgewiesen werden. Auch Spuren, die auf das Vorhandensein hindeuten (z.B. Kot- und Fraßspuren) wurden nicht gefunden. Die Dachkonstruktion des rückwärtigen Anbaus stellt jedoch ein mögliches Quartierpotenzial dar.
- Im Gebiet konnten trotz intensiver Nachsuche keine Zauneidechsen oder andere Reptilien nachgewiesen werden. Das Plangebiet ist für eine beständige Besiedlung durch die Zauneidechse nicht oder ganz gering geeignet. Eine Zuwanderung von Zauneidechsen ist jedoch nicht völlig auszuschließen, wenn auf dem nördlich angrenzenden Bahngelände Vorkommen vorhanden sind.
- Auf den mit Gebüsch und Bäumen bestandenen Bereichen wurden Amsel und Ringeltaube beobachtet. Sie können in den Gehölzen nisten. Ihre Nester sind nicht dauerhaft geschützt, da davon ausgegangen wird, dass sie an anderer Stelle wieder ein Nest bauen können.

Es wird empfohlen, zur Verbesserung der Biodiversität des Gebietes an den neu geplanten Gebäuden direkt in die Fassaden integrierte oder außen auf den Fassaden angebrachte Fledermausquartiere und Nistmöglichkeiten für Gebäudebrüter vorzusehen. Gründächer oder Wandbegrünungen könnten einen Ersatz für beseitigte Nahrungsräume bieten.

Da im Ergebnis der Abstimmungen zu den Denkmalbelangen, der nördliche Anbau der ehemaligen Wagenhalle zu erhalten ist, können die dort vorhandenen Niststätten des Haussperlings und Quartierpotenziale für Fledermäuse erhalten bleiben. Im Bebauungsplan müssen somit keine diesbezüglichen artenschutzrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Beeinträchtigungen festgesetzt werden. Der Erhalt der vorhandenen Niststätten ist auch bei eventuellen Sanierungsmaßnahmen am Gebäudebestand zu gewährleisten.

Auch hinsichtlich der auf den mit Gebüsch und Bäumen bestandenen Bereichen beobachteten Vogelarten bedarf es keiner gesonderten Festsetzung von artenschutzrechtlichen Maßnahmen. Eine Entfernung der Gehölze ist ohnehin nur außerhalb der Brutzeiten zulässig. Insofern bedarf es keiner gesonderten artenschutzrechtlichen Bauzeitenregelung.

Um während der künftigen Baumaßnahmen einer nicht vollständig auszuschließenden Zuwanderung von Zauneidechsen aus dem angrenzenden Bahngelände in das Plangebiet vorzubeugen, wird es gegebenenfalls erforderlich werden, temporäre Vorkehrungen zur Verhinderung einer Zuwanderung zu treffen. Entsprechende artenschutzrechtliche Maßnahmen können als Auflage im künftigen Bauantragsverfahren verankert werden.

Zusammenfassend war bereits im Ergebnis der artenschutzfachlichen Potenzialeinschätzung erkennbar, dass dem Vollzug der Planung keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände entgegenstehen und im Bebauungsplan keine Regelungen zu Artenschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, insbesondere keine vorgezogenen Maßnahmen (so genannte CEF-Maßnahmen).

Boden- und Baugrundgutachten

Zur Prüfung der Voraussetzungen für die Errichtung der geplanten Tiefgarage wurden Mitte des Jahres 2017 durch die Brandenburger Baugrundingenieure und Geotechniker GmbH die zu erwartenden Baugrundverhältnisse untersucht.

Der Standort liegt im Bereich des Mündungsdeltas der Nuthe in die Havel. Geomorphologisch liegt der vorliegende Standort am Südrand des Haveltals, am Fuß der sich südlich der Friedrich-Engels-Straße anschließenden Endmoränenaufragung.

Dementsprechend sind unterhalb einer schätzungsweise 2 m mächtigen, sandigen Auffüllungsschicht, bis in baurelevante Tiefe gewachsene Sande zu erwarten. Insgesamt ist von eher schwierigen Gründungsverhältnissen auszugehen.

Die Grundwasserstände am vorliegenden Standort werden maßgeblich von den Fließgewässern Havel und Nuthe geprägt, die ca. 280 m (Nuthe) nördlich des Standortes fließen. Anhand langjähriger Pegelmessreihen am Havelpegel Lange Brücke, dessen Daten auf den vorliegenden Standort mit hinreichender Genauigkeit übertragen werden können, lassen sich folgende Grundwasserstandhauptwerte ableiten:

- Niedrigster Niedrigwasserstand: NHN +28,79 m,
- Mittlerer Niedrigwasserstand: NHN +29,23 m,
- Mittelwasserstand: NHN +29,37 m,
- 5-jähriges Hochwasser: NHN +30,03 m,
- 10-jähriges Hochwasser: NHN +30,20 m,
- 50-jähriges Hochwasser: NHN +30,57 m,
- 100-jähriges Hochwasser: NHN +30,72 m.

Zur Bemessung bauzeitlicher Baubehelfe (Baugrube, Grundwasserhaltung) wird, um auf der sicheren Seite zu liegen, der Ansatz eines bauzeitlichen Bemessungswasserstandes von NHN +30,0 m im Untersuchungsbericht empfohlen. Für die Nachweise im Endzustand ist der höchste Grundwasserstand von NHN +30,72 m in Ansatz zu bringen. Im Zusammenhang mit etwaigen Wasserhaltungsmaßnahmen muss darauf hingewiesen werden, dass im Bereich des vorliegenden Standortes die trennende Rupeltonschicht zwischen dem Süß- und Salzwasserhorizont zumindest teilweise erodiert ist, so dass es bei freien Grundwasserabsenkungen zur nachteiligen Mobilisierung von Salzwasseraufstiegsbahnen kommen kann. Darüber hinaus sind lokale Grundwasserkontaminationen im Umfeld des Bahnhofgeländes nachgewiesen, die bei Betreiben einer konventionellen Grundwasserabsenkung mobilisiert und verlagert werden können.

Weitere Erläuterung zu den Boden- und Grundwasserverhältnissen können dem Umweltbericht unter Kapitel C.2.1 entnommen werden.

3. Begründung der Festsetzungen

Unter Berücksichtigung der städtebaulichen Leitideen im Ergebnis des Werkstattverfahrens, Achtung der denkmalpflegerischen, grünordnerischen, umweltrelevanten und verkehrlichen Belange sowie unter Einbeziehung der Betrachtungen zur Wirtschaftlichkeit verschiedener Nutzungen der ehemaligen Wagenhalle und gemäß § 1 Abs. 6 BauGB werden im Bebauungsplan die im Folgenden genannten Festsetzungen getroffen.

3.1 Außerkrafttreten der bisherigen und Inkrafttreten der neuen Festsetzungen

Mit Inkrafttreten der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, treten alle bisher im Änderungsbereich gültigen zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" außer Kraft.

Im Anhang der Begründung [siehe Kapitel I, Anlage 0] ist ein Ausschnitt der Planzeichnung und ein Auszug aus der Planzeichenerklärung der bisherigen Fassung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" enthalten, in welchem die Lage des Geltungsbereichs der 2. Änderung des Bebauungsplans gekennzeichnet ist. Daraus kann entnommen werden, welche zeichnerischen Festsetzungen außer Kraft treten.

Des Weiteren sind in Anlage 0 alle textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" wiedergegeben, die bisher im Änderungsbereich galten und ebenfalls mit der 2. Änderung des Bebauungsplans außer Kraft treten.

Die nachfolgend in den Kapiteln B.3.2 bis B.3.8 erläuterten neuen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle sind im Plandokument zur Bebauungsplansatzung unter „Teil A – Planzeichnung" und „Teil B – Textliche Festsetzungen" enthalten.

Die neuen textlichen Festsetzungen sind der Bebauungsplanbegründung in Kapitel I, Anlage 2 nochmals beigefügt.

3.2 Art der baulichen Nutzung

Im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, wird die Fläche des Flurstücks 135, Flur 4, Gemarkung Potsdam auf Grundlage von § 11 Baunutzungsverordnung (BauNVO) als Sonstiges Sondergebiet (SO) festgesetzt.

Gemäß § 11 Abs. 1 BauNVO sind als sonstige Sondergebiete solche Gebiete festzusetzen, die sich von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 10 BauNVO wesentlich unterscheiden. Die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung ist gemäß § 11 Abs. 2 BauNVO festzusetzen.

Auf dem Flurstück 135 soll ein Hotelneubau mit etwa 180 Betten sowie 60 sogenannten Serviced Apartments die ehemalige Wagenhalle baulich ergänzen. Die Flächen in der ehemaligen Wagenhalle sollen der Unterbringung von Nutzungen dienen, welche unter Berücksichtigung des Umfeldes am Potsdamer Hauptbahnhof die geplante Hotelnutzung sinnvoll ergänzen. Erforderliche Stellplätze sollen in einer Tiefgarage untergebracht werden.

Da die Hotelnutzung gegenüber den sonstigen geplanten Nutzungen deutlich überwiegen wird und die Unterbringung von Wohnnutzungen nicht vorgesehen ist, unterscheidet sich die geplante Nutzungsmischung sowohl hinsichtlich der Art als auch hinsichtlich der Anteile der Nutzungen zueinander von den in den §§ 2 bis 10 BauNVO bezeichneten Baugebieten. Es ist somit die Festsetzung eines sonstigen Sondergebiets gemäß § 11 BauNVO geboten.

Baugebietsbezeichnung und -gliederung in der Planzeichnung

Das geplante sonstige Sondergebiet wird in der Planzeichnung – wie in der bisherigen Fassung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" – durch den Eintrag „SO 6" bezeichnet. Die Bezeichnung fügt sich somit weiterhin in die dem Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" seinerzeit zugrunde gelegte Reihenfolge ein.

Die Bezeichnung des sonstigen Sondergebiets SO 6 wird in der Planzeichnung durch den Eintrag „Fremdenbeherbergung" ergänzt. Damit wird in der Planzeichnung die geplante Zweckbestimmung des sonstigen Sondergebiets bezeichnet, das durch den geplanten Hotelneubau vorrangig Zwecken der Fremdenbeherbergung dienen soll. Die Zweckbestimmung „Fremdenbeherbergung" ersetzt die bisherige Zweckbestimmung „Multifunktionale Veranstaltungshalle" des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center".

Die Fläche des Baugebietes SO 6 wird durch die Abgrenzung der Teilflächen 1 bis 4 horizontal gegliedert. Die Gliederung steht im Zusammenhang mit der Textfestsetzung 1.4 zur Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen im Baugebiet [siehe folgender Abschnitt] und ist erforderlich, um die rechtlichen Anforderungen an eine vorhabenbezogene Verkaufsflächenbeschränkung zu erfüllen.

Textliche Festsetzungen

Die Festsetzung des Baugebietes in der Planzeichnung als sonstiges Sondergebiet SO 6 mit der Zweckbestimmung „Fremdenbeherbergung" wird zur Präzisierung der Zweckbestimmung durch die textlichen Festsetzungen 1.1 bis 1.7. ergänzt.

Textfestsetzung 1.1

In der Textfestsetzung 1.1 wird geregelt, dass das in der Planzeichnung mit der Zweckbestimmung „Fremdenbeherbergung" bezeichnete sonstige Sondergebiet SO 6 der Unterbringung eines Betriebs des Beherbergungsgewerbes und damit in Verbindung

stehender ergänzender Nutzungen dient. Damit wird klargestellt, dass im Sinne der mit der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, verfolgten Planungsziele im Baugebiet SO 6 nicht nur die Errichtung des geplanten Hotels (Betrieb des Beherbergungsgewerbes) zulässig sein soll, sondern auch weitere Nutzungen zulässig sein sollen, sofern sie in sinnvoller Korrespondenz mit der Hotelnutzung stehen [siehe weiter: Erläuterungen zu Textfestsetzungen 1.3 bis 1.7].

Textfestsetzung 1.2

Durch die Textfestsetzung 1.2 wird geregelt, dass bis zu 25 % der Übernachtungsplätze des geplanten Hotelbetriebs in sogenannten Serviced Apartments untergebracht werden dürfen. Zur Klarstellung des Begriffs „Serviced Apartments" wird ergänzend geregelt, dass diese nur zulässig sind, wenn sie eine dauerhafte Wohnnutzung nicht ermöglichen [weitere Erläuterungen siehe unten].

Im Rahmen einer von der Bulwiengesa AG durchgeführten Marktprüfung wurden denkbare Szenarien für die Entwicklung des Plangebiets betrachtet. Angesichts der Standortprägung durch den Potsdamer Hauptbahnhof und seinem urbanen Umfeld, der Nähe zur Hauptstadt Berlin, gelegen in der Mitte der Landeshauptstadt sowie dem hohen Freizeitwert, den die Stadt Potsdam insgesamt bietet, kommt die Analyse zu dem Ergebnis, dass das Plangebiet für die Ansiedlung einer Mittelklasse-Hotelerie prädestiniert ist. Einem Hotelneubau mit 180 Zimmern und 60 Serviced Apartments als marktgerechte Größenordnungen werden gute Marktchancen attestiert [siehe Kapitel B.2.1].

Dieser Wirtschaftlichkeitsanalyse folgend wird in der Textfestsetzung 1.2 der Anteil der Serviced Apartments festgesetzt. Die Festsetzung wird jedoch nicht in Bezug auf die Anzahl der Räume (Zimmer bzw. Apartments) getroffen, sondern in Bezug auf die Anzahl der Übernachtungsplätze. Der Bezug auf die Anzahl der Übernachtungsplätze lässt eine präzisere Bestimmung der Auswirkungen der Festsetzung und der sich daraus ergebenden sonstigen Bedarfsermittlungen zu, wie z.B. die Dimensionierung der Gastronomiebereiche und die Ermittlung der benötigten Stellplätze gemäß Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam.

Wie viele Betten (Übernachtungsplätze) pro Zimmer / Apartment vorgesehen werden, ist vom künftigen Betreiberkonzept abhängig. Wird z.B. davon ausgegangen, dass außer Zweibettzimmern jedes zehnte Zimmer mit 3 Betten ausgestattet werden soll, ergibt dies einen Durchschnitt von 2,1 Betten pro Zimmer, der den weiteren Bedarfsermittlungen zu Grunde zu legen wäre. Da noch nicht bekannt ist, welcher Betreiber das Hotel künftig führen wird, kann dieser Wert lediglich eine vorläufige Orientierung geben. Die mögliche Anzahl der Zimmer, deren Größe und die Gesamtzahl der Betten wird jedoch durch die Festsetzungen zum Maß der Nutzung (zulässige Grund- und Geschossfläche) nach oben begrenzt [siehe Kapitel B.3.3]. Unterscheidet sich der Durchschnittswert der Bettenzahl zwischen Standardzimmern und den geplanten Serviced Apartments, kann das prozentuale Verhältnis der Zimmeranzahl etwas vom 25-Prozent-Wert abweichen. Maßgeblich ist gemäß Textfestsetzung 1.2 in jedem Fall der Bezug auf die Übernachtungsplätze.

Zur Charakterisierung des Begriffs „Serviced Apartments" und der Funktionsabgrenzung gegenüber Nutzungsformen, die sich für ein dauerhaftes Wohnen eignen, kann auf eine Reihe von Ausführungen in der Fachliteratur und Rechtsprechung zurückgegriffen werden. Zusammenfassend wird hierzu erläutert:

Sogenannte „Serviced Apartments" sind dadurch charakterisiert, dass sie gegenüber sonstigen Hotelzimmern über eine größere Fläche für den Aufenthalt und die Möglichkeit zur Zubereitung warmer Getränke und kleiner Speisen verfügen. Sie eignen sich dadurch für einen längeren Aufenthalt als im sonstigen Durchschnitt. Die Ausstattung ist jedoch so begrenzt, dass eine auf Dauerhaftigkeit und Selbständigkeit orientierte Wohnnutzung nicht möglich ist. Serviced Apartments verfügen lediglich über eine reduzierte Küchenausstattung (Miniküche). Es fehlen Stau- und Nebenflächen, die eine eigenständige Haushaltsführung und unabhängige Gestaltung des häuslichen Wirkungskreises ermöglichen.

Serviced Apartments sind stets in den Umfang der Hoteldienstleistungen einbezogen (z.B. tägliche Reinigung, regelmäßiger Wechsel von Handtüchern und Bettwäsche, Bewirtung und Zimmerservice, sonstige ergänzende Raum- und Nutzungsangebote – Lobby, Tagungs- und Veranstaltungsräume, Wellnessbereich etc.). Deren Kosten sind nicht abwählbarer Bestandteil der Übernachtungskosten.

Die Form der Buchung eines Serviced Apartments unterscheidet sich nicht von der für ein sonstiges Hotelzimmer und erfolgt im Rahmen der gewerblichen Tätigkeit des jeweiligen Beherbergungsbetriebs. Es werden keine Mietverträge abgeschlossen.

Bei Aufenthalt in einem gemäß Textfestsetzung 1.2 zulässigen Serviced Apartment handelt es sich somit nicht um eine Wohnform, auf die das Potsdamer Baulandmodell zur Beteiligung an Folgekosten im Bereich der sozialen Infrastruktur oder sonstigen Kosten [siehe Kapitel A.3.6] anzuwenden wäre.

Zusätzlich zur Textfestsetzung 1.2 werden im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan Regelungen zur Sicherung des Ausschlusses von dauerhaftem Wohnen in Form der Verpflichtung zur Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit (Unterlassungsdienstbarkeit) aufgenommen [siehe Kapitel G.]. Somit wird die Zulässigkeit von Nutzungsformen, die sich in Funktionsabgrenzung gegenüber „Serviced Apartments“ für ein dauerhaftes Wohnen eignen, auch durch die vertraglichen Regelungen im städtebaulichen Vertrag ausgeschlossen.

Textfestsetzung 1.3

In der Textfestsetzung 1.3 wird geregelt, welche im Sinne der Zweckbestimmung gemäß Textfestsetzung 1.1 den Hotelbetrieb ergänzende Nutzungen zulässig sind. Es handelt sich dabei um solche Nutzungen, die über die ohnehin regelmäßig zu einem Hotel gehörenden Bestandteile hinausgehend zugelassen werden sollen.

Als regelmäßig zum Hotelbetrieb gehörende Bestandteile werden in der Textfestsetzung 1.3 beispielhaft Rezeption / Lobby, Speiseräume / Hotelbar, Verwaltungs- und Personalräume, Wirtschafts- und Lagerräume sowie Räume für technische Anlagen benannt.

Als ergänzende Nutzungen werden in der Textfestsetzung 1.3 zugelassen:

- Schank- und Speisewirtschaften, einschließlich zugehöriger Freischankflächen

  Unabhängig davon, in welcher Form der Hotelbetrieb über eine eigene gastronomische Versorgung für seine Übernachtungsgäste verfügt, sind Schank- und Speisewirtschaften, einschließlich zugehöriger Freischankflächen, zulässig. Diese können die Hotelversorgung ergänzen und Angebote für einen erweiterten Gästekreis schaffen. Auch die vollständige Auslagerung der Hotelversorgung in einen unabhängigen Betrieb ist denkbar [siehe Erläuterungen zu Textfestsetzung 1.6]. In jedem Fall ergeben sich aus der Kombination des Hotelstandorts und der Lage des Plangebiets unmittelbar am südlichen Vorplatz des Potsdamer Hauptbahnhofs die Eignung und das Potenzial für die Ansiedlung unterschiedlicher Bewirtungseinrichtungen (z.B. Café, Eisdiele, Bistro, Bar, Speiselokal).

- Tagungs- und Veranstaltungsräume

  Wird das Hotel nicht ausschließlich als Touristenhotel geplant, gehören Tagungs- und Veranstaltungsräume regelmäßig zum ergänzenden Angebot und werden deshalb zugelassen. Der Standort am Potsdamer Hauptbahnhof sowie die Nähe zum Sitz der Landesregierung, mehrerer Ministerien und Forschungseinrichtungen lassen einen im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ermittelten Bedarf [siehe Kapitel B.2.1] erwarten.

- Räume für sportliche Zwecke (Fitness / Wellness)

  Fitness- und Wellnessbereiche gehören ebenfalls häufig zum ergänzenden Angebot eines Hotels. Neben Fitnessclubs großer Ketten, mit deren Niederlassung aufgrund des begrenzten Flächenangebots im Plangebiet kaum zu rechnen ist, etablieren sich jedoch

auch zunehmend kleinere Einrichtungen mit spezialisierten Angeboten, für welche der Standort gut geeignet ist.

- Ausstellungsräume

  In Verbindung mit Tagungen und Veranstaltungen werden häufig auch Flächen für temporäre Ausstellungen benötigt (z.B. bei Fachtagungen, Messen und Werbeveranstaltungen).

  Darüber hinaus könnte z.B. eine Ausstellung zur Geschichte des RAW-Geländes eine identitätsstiftende Ergänzung der geplanten Nutzungen darstellen und erstmals am Standort selbst Informationen zur Historie des Ortes geben.

- Büros und Flächen für Büroarbeitsplätze

  Durch die Zulässigkeit auch von Büros und Büroarbeitsplätzen soll die Multifunktionalität im Plangebiet gestärkt werden.

  Der Anteil der Büros und Flächen für Büroarbeitsplätze wird im Verhältnis zu den insgesamt im Baugebiet SO 6 zulässigen bzw. geplanten Nutzungen nur eine untergeordnete Rolle spielen, da der Anteil aller gemäß Textfestsetzung 1.3 zulässigen Nutzungen gemäß Textfestsetzung 1.7 maximal 30 % der gesamten geplanten Geschossfläche umfassen darf [siehe Erläuterungen zu Textfestsetzung 1.7]. Dieser Anteil wird voraussichtlich vorrangig durch die Flächen für die zulässigen Tagungs-, Veranstaltungs- und Ausstellungsräume sowie Bewirtungseinrichtungen in Anspruch genommen werden.

  In Korrespondenz zum Hotelbetrieb, der über einen Anteil von 25 % der Übernachtungsplätze in sogenannten Serviced Apartments verfügen darf [siehe Erläuterungen zu Textfestsetzung 1.2], und zu den zulässigen Tagungs- und Veranstaltungsräumen bilden Büros und Flächen für Büroarbeitsplätze eine sinnvolle Ergänzung, insbesondere um Gästen des Hotels und Teilnehmern an Tagungen und Veranstaltungen begleitende Arbeitsmöglichkeiten zu bieten.

  Im Rahmen der zunehmenden Flexibilisierung der Arbeitswelt besteht darüber hinaus jedoch generell ein wachsender Bedarf an Flächen für mobile und zeitliche begrenzte Arbeitsformen in wechselnden Konstellationen, z.B. in sogenannten Co-Working-Spaces. Entsprechende Räume und Flächen verfügen häufig über eine zur Nutzung bereit gestellte technische Ausstattung, die insbesondere von kleineren Start-up-Unternehmen, Freiberuflern usw. nachgefragt wird. Die Angebote können aber auch für ehrenamtliche Tätigkeiten oder ältere Menschen, die bereits aus dem Hauptberufsleben ausgeschieden sind, von Interesse sein.

- Einzelhandelsbetriebe gemäß Textfestsetzung 1.4

  Wie bereits unter den voran stehenden Punkten erläutert, soll das Baugebiet SO 6 vorrangig der Fremdenbeherbergung und der Unterbringung damit verbundener Serviceangebote dienen. Als Ergänzung dazu und im Hinblick auf die Lage des Plangebiets am südlichen Vorplatz des Hauptbahnhofs sollen jedoch in begrenztem Umfang auch kleine Einzelhandelsbetriebe zugelassen werden. Der Zulässigkeitsrahmen wird in der Textfestsetzung 1.4 geregelt [siehe Erläuterungen zu Textfestsetzung 1.4].

- sonstige Gewerbebetriebe gemäß Textfestsetzung 1.5

  Neben einer begrenzten Anzahl von Einzelhandelsbetrieben soll auch die Möglichkeit eröffnet werden, in Korrespondenz zum geplanten Hotelbetrieb und den damit verbundenen Serviceangeboten das Nutzungsspektrum im Baugebiet SO 6 durch die Ansiedlung sonstiger Gewerbebetriebe zu ergänzen. Welche sonstigen Gewerbebetriebe im Baugebiet SO 6 zulässig sein sollen, wird in der Textfestsetzung 1.5 geregelt [siehe Erläuterungen zu Textfestsetzung 1.5].

Die Textfestsetzung 1.3 enthält des Weiteren eine auf Grundlage von § 9 Abs. 2 Nr. 1 BauGB getroffene Regelung zur bis zum 1. Juli 2032 befristeten Zulässigkeit der gegenwärtig in der ehemaligen Wagenhalle betriebenen Automaten-Spielhalle.

Der Betrieb der Spielhalle wurde auf Grundlage der bisher geltenden Textfestsetzung (TF) B.25 des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" zugelassen. Der Mietvertrag für die insgesamt etwa 560 m² große Fläche läuft einschließlich der an keine Bedingungen geknüpften Verlängerungsoptionen bis zum 1. Juli 2032. Bis zu diesem Zeitpunkt soll der Betrieb der Spielhalle in der bisherigen Art und Größe auch nach Inkrafttreten der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, zugelassen werden.

Da nicht bis Mitte 2032 mit dem Umbau der ehemaligen Wagenhalle gewartet werden soll, wird durch die zeitlich befristete Zulässigkeit die Möglichkeit eröffnet, die Spielhalle an eine andere Stelle der ehemaligen Wagenhalle zu verlagern als bisher. Dies wäre im Rahmen des gegenwärtigen Bestandsschutzes nicht möglich.

Nach Ablauf der Befristung tritt an die Stelle der bis dahin zulässigen Automatenspielhalle die Zulässigkeit aller sonstigen Nutzungen gemäß den Textfestsetzungen 1.1 bis 1.7.

Textfestsetzung 1.4

Die Textfestsetzung 1.4 regelt in Verbindung mit der in der Planzeichnung vorgenommenen Abgrenzung der Teilflächen 1 bis 4 die Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzungen im Baugebiet SO 6.

Gemäß Festsetzung ist auf jeder der Teilflächen 1 bis 4 ein Einzelhandelsbetrieb mit einer Verkaufsfläche von maximal 100 m² zulässig. Die in der Planzeichnung abgegrenzten Teilflächen 1 bis 4 verfügen jeweils über eine Größe von etwa 155 m². Innerhalb dieser können neben der Verkaufsfläche von maximal 100 m² die regelmäßig zu einem Einzelhandelsbetrieb gehörenden Lagerflächen und Nebenräume (z.B. Sanitärraum, Büro oder Pausenraum) untergebracht werden.

Im Verhältnis zu der im Baugebiet SO 6 insgesamt zulässigen Geschossfläche von maximal 12.500 m² [siehe Kapitel B.3.3] sind die zulässigen Einzelhandelsbetriebe den übrigen zulässigen Nutzungen deutlich nachgeordnet.

Die Sortimente, mit welchen Einzelhandel betrieben werden darf, wird auf die folgenden zentrenrelevanten Sortimenten für die Nahversorgung und sonstigen zentrenrelevanten Sortimenten der „Potsdamer Sortimentsliste" [siehe Kapitel I, Anlage 3] beschränkt:

- Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren,
- kosmetische Artikel (einschließlich Drogerieartikel),
- Bücher, Zeitschriften, Zeitungen, Schreibwaren und Bürobedarf,
- Blumen,
- Uhren, Edelmetallwaren und Schmuck,
- Foto- und optische Erzeugnisse (ohne Augenoptiker),
- Telekommunikationsendgeräte und Mobiltelefone.

Es handelt sich bei diesen Sortimenten um solche, bei deren Handel ein besonderer funktioneller Bezug zur geplanten Hotelnutzung – einschließlich ergänzender Nutzungen, wie z.B. Tagungsbetrieb und Büronutzung – begründet ist. Für alle übrigen Sortimente der „Potsdamer Sortimentsliste" lässt sich ein konkreter Bedarf hingegen nicht begründen.

Wie in Kapitel A.3.4 bereits begründet, steht ein auf die geplante Hotelnutzung ausgerichtetes und hinsichtlich der Anzahl, Verkaufsfläche und Sortimentsauswahl eng begrenztes Einzelhandelsangebot dem Einzelhandelskonzept nicht entgegen. Ein solch begrenztes Angebot ist keinesfalls geeignet, die zentralen Versorgungsbereiche der Stadt zu beeinträchtigen und ist im Hinblick auf die Entwicklung einer attraktiven und nachhaltigen Tourismusinfrastruktur als zweckgemäß anzusehen [siehe auch Kapitel A.3.4, Abschnitt „Einzelhandelskonzept"].

In Satz 2 der Textfestsetzung 1.4 wird geregelt, dass im Bereich der Teilflächen 1 bis 4 alternativ auch alle sonstigen Nutzungen gemäß Textfestsetzung 1.3 zulässig sind. Die Zulässigkeit der Einzelhandelsnutzung schließt somit die Möglichkeit anderer Nutzungen im Bereich der Teilflächen 1 bis 4 nicht aus. Umgekehrt ist es jedoch nicht möglich, einen Einzelhandelsbetrieb außerhalb der Teilflächen 1 bis 4 anzusiedeln.

Gemäß Satz 3 der Textfestsetzung ist außerhalb der Teilflächen 1 bis 4 weiterer Einzelhandel mit den in der Festsetzung genannten Sortimenten nur als nicht-selbständiger und deutlich untergeordneter Bestandteil am Tresen der Hotelrezeption zulässig.

Der Verkauf eines kleinen Warensortiments an der Rezeption entspricht den Standards eines zeitgemäßen Hotelbetriebs und ist häufiger Bestandteil des Serviceangebots für die Gäste. Aufgrund der geringen zur Verfügung stehenden Fläche am Rezeptionstresen wird es sich dabei immer nur um eine sehr begrenzte Auswahl von Artikeln handeln können, welche die Hotelgäste an der Rezeption erwerben können (z.B. kleines Getränke- und Snackangebot, Postkarten und Tourismusliteratur, Hygieneartikel, Batterien, Ladekabel u.ä.).

Textfestsetzung 1.5

In der Textfestsetzung 1.5 wird die Zulässigkeit der nach Textfestsetzung 1.3 zulässigen sonstigen Gewerbebetriebe konkretisiert. Als sonstige Gewerbebetriebe sind demnach Dienstleistungsbetriebe und nicht störende Handwerksbetriebe zulässig.

Bereits durch die Textfestsetzungen 1.1 und 1.3 ist geregelt, dass es sich stets um Nutzungen handeln muss, die in sinnvoller Korrespondenz mit der Hotelnutzung stehen und diese ergänzen. Eine weiter gehende Eingrenzung, welche Arten von Dienstleistungsbetrieben und nicht störenden Handwerksbetrieben zulässig sind, wird im Bebauungsplan nicht vorgenommen, da in Verbindung mit der Hotelnutzung die Nachfrage nach verschiedensten Dienstleistungsangeboten und Angeboten aus dem Bereich des nicht störenden Handwerks bestehen kann.

Als Dienstleistungsbetriebe und nicht störende Handwerksbetriebe sind z.B. vorstellbar: Frisör, Kosmetik, Waschsalon, Textilreinigung, Reparaturservice, Verleih- und Mitservice (einschließlich Fahrzeuge), Tourismusinformation und Ticketservice, Copyshop oder Handwerksbetriebe für die Herstellung und den Direktverkauf von Bekleidung, Schmuck und Modeartikeln.

Gerade im Bereich der Dienstleistungen entstehen aber auch stetig neue Angebote, sodass die Festsetzung einer abschließenden Liste nicht sinnvoll ist.

In der Textfestsetzung 1.5 wird zudem klarstellend geregelt, dass Handwerksbetriebe, die Bekleidung, Schuhe und Lederwaren, Kunstgegenstände, Bilder und kunstgewerbliche Erzeugnisse sowie Edelmetallwaren und Schmuck in den Räumen vor Ort herstellen, diese dort auch verkaufen dürfen. Allerdings muss sich die dem Verkauf dienende Fläche im Verhältnis zu den Flächen, die der handwerklichen Herstellung dienen, deutlich unterordnen. Die Fläche, welche für den Verkauf eigener Produkte genutzt werden soll, darf daher nicht mehr als 10 % der gesamten Betriebsfläche betragen. Ein Anteil von 10 % entspricht der Größe, die im Einzelhandel häufig für die Abgrenzung der Hauptsortimente zu den Randsortimenten Anwendung findet. Entsprechend wird dieser Wert auch für die Bestimmung des Verhältnisses zwischen der Haupttätigkeit des Handwerksbetriebs (Herstellung) und der nachgeordneten Tätigkeit (Verkauf) verwendet.

Da es sich bei einem an den jeweiligen Handwerksbetrieb gebundenen Verkauf eigener Erzeugnisse nicht um eine klassische Einzelhandelstätigkeit handelt, wird in der Textfestsetzung 1.5 geregelt, dass die anteilig für den Verkauf genutzten Betriebsflächen nicht auf die Verkaufsflächen gemäß Textfestsetzung 1.4 anzurechnen sind.

Die Zulässigkeit des Verkaufs von eigenen Waren in Handwerksbetrieben steht in Übereinstimmung mit dem Einzelhandelskonzept (sogenanntes Handwerkerprivileg).

Da der Anteil der Dienstleistungsbetriebe und nicht störenden Handwerksbetriebe am Gesamtumfang der im Baugebiet SO 6 zulässigen bzw. geplanten Nutzungen gering sein

wird [siehe Erläuterungen zu Textfestsetzung 1.7], ist nicht zu befürchten, dass die zulässige Nutzungsvielfalt zu negativen Auswirkungen innerhalb des Gebietes oder auf das Umfeld südlich des Potsdamer Hauptbahnhofs führt.

Textfestsetzung 1.6

Die Textfestsetzung 1.6 regelt, dass die nach den Textfestsetzungen 1.3 bis 1.5 zulässigen, den Hotelbetrieb ergänzenden Nutzungen sowohl in wirtschaftlicher Einheit mit diesem als auch als selbständige Betriebe zulässig sind. Je nach Nutzungskonzept können somit z.B. der Restaurantbetrieb, der Tagungsbereich, der Wellnessbereich oder auch einzelne Dienstleistungsfunktionen (Frisör, Reinigung u.ä.) als Bestandteile des Hotelbetriebs geführt werden oder als eigenständige Betriebe.

Damit können die Nutzungsstrukturen auch langfristig flexibel an die jeweiligen Marktgegebenheiten angepasst werden, z.B. im Falle eines Wechsels des Hotelbetreibers.

Textfestsetzung 1.7

In Verbindung zu der in Textfestsetzung 1.1 definierten Zweckbestimmung wird in der Textfestsetzung 1.7 geregelt, dass sich die nach den Textfestsetzungen 1.3 bis 1.5 zulässigen Nutzungen dem zulässigen Hotelbetrieb dem Umfang nach deutlich unterordnen müssen (ergänzende Nutzungen). Der Anteil aller nach den Textfestsetzungen 1.3 bis 1.5 zulässigen ergänzenden Nutzungen darf zusammen maximal 30 Prozent der im Baugebiet SO 6 insgesamt zulässigen Nutzungen betragen. Somit muss der Anteil des Hotelbetriebs mindestens 70 Prozent betragen.

Als Berechnungsgrundlage ist die Geschossfläche heranzuziehen. Daraus ergibt sich, dass bei Ausschöpfung der maximal zulässigen Geschossfläche (GF) von 12.500 m² [siehe Planzeichnung und Erläuterungen in Kapitel B.3.3] maximal 3.750 m² Geschossfläche für die Unterbringung der nach den Textfestsetzungen 1.3 bis 1.5 zulässigen Nutzungen genutzt werden dürfen und mindestens 8.750 m² Geschossfläche auf die Hotelnutzung entfallen müssen. Soll die maximal zulässige Geschossfläche von 12.500 m² im Rahmen der Projektausführung nicht vollständig ausgeschöpft werden, ist das Verhältnis 30 zu 70 Prozent auf die tatsächlich geplante Gesamtgeschossfläche anzuwenden.

Die Anteile der nach den Textfestsetzungen 1.3 bis 1.5 zulässigen Nutzungen untereinander werden im Bebauungsplan nicht im Einzelnen geregelt. Die geplanten Nutzungen können somit auf den der konkreten Marktlage entsprechenden Bedarf angepasst werden, um auch langfristig einen wirtschaftlich tragfähigen Betrieb zu ermöglichen und Leerstände wie im Rahmen der bisherigen Nutzungsmöglichkeiten der ehemaligen Wagenhalle zu verhindern. Lediglich der Anteil der nach Textfestsetzung 1.4 zulässigen Einzelhandelsbetriebe wird i.V.m. der Abgrenzung der Teilflächen 1 bis 4 in der Planzeichnung auf maximal vier Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von jeweils maximal 100 m² begrenzt [siehe Textfestsetzung 1.4].

3.3 Maß der baulichen Nutzung

Das im Baugebiet SO 6 zulässige Maß der baulichen Nutzung wird auf der Grundlage von § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO in der Planzeichnung durch die Festsetzung der Grundfläche (GR) als Höchstmaß, der Geschossfläche (GF) als Höchstmaß und der Höhe der baulichen Anlagen (Oberkanten OK 1 bis OK 4) als Höchstmaße geregelt. Die zeichnerischen Festsetzungen werden durch die Textfestsetzungen 2.1 bis 2.6 ergänzt.

Grundfläche (GR) als Höchstmaß

Nach § 19 Abs. 2 BauNVO stellt die zulässige Grundfläche den Anteil des Baugrundstücks dar, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf.

Da das Baugebiet SO 6 einzig aus dem Flurstück 135, Flur 4, Gemarkung Potsdam besteht, ist die Fläche des Baugrundstücks identisch mit der Fläche des Baugebiets.

Gemäß Festsetzung in der Planzeichnung darf das 4.578 m² große Baugrundstück durch bauliche Anlagen mit einer Grundfläche von insgesamt maximal 4.000 m² überdeckt werden. Diese Grundfläche darf gemäß Textfestsetzung 2.1 durch die in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu einer Grundfläche von 4.400 m² überschritten werden.

Die in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen sind

1. Garagen und Stellplätze mit ihren Zufahrten,
2. Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO,
3. bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird.

Das Baugrundstück ist im Bestand mit der unter Denkmalschutz stehenden ehemaligen Wagenhalle bebaut. Abzüglich des zurzeit noch als Imbisslokal genutzten Anbaus an der Südwestecke der Halle, der erst später an die historische Bausubstanz angefügt wurde und zurück gebaut werden soll, beträgt die Grundfläche der ehemaligen Wagenhalle etwa 2.853 m².

Von den zulässigen 4.000 m² Grundfläche verbleiben somit maximal etwa 1.147 m² Grundfläche für den geplanten Hotelneubau.

Weitere 400 m² Grundfläche können gemäß Textfestsetzung 2.1 für die in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen in Anspruch genommen werden.

Wird die zulässige Grundfläche, einschließlich der in Textfestsetzung 2.1 geregelten Überschreitungsmöglichkeiten, vollständig ausgeschöpft, verbleiben auf dem Grundstück lediglich 178 m² nicht durch bauliche Anlagen überbaubare Freiflächen. Mit einer durch bauliche Anlagen überdeckbaren Grundstücksfläche von 96,1 % ergibt sich somit nahezu eine Vollversiegelung des Baugrundstücks.

Sowohl die in der Tabelle zu § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze benannte Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 in sonstigen Sondergebieten als auch die in § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO enthaltene GRZ von 0,8 (sogenannte „Kappungsgrenze") werden durch die geplanten Festsetzungen zum Höchstmaß der Grundfläche überschritten.

Die Obergrenzen der Tabelle zu § 17 Abs. 1 BauNVO können gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Diese Überschreitungsmöglichkeit ist lediglich in Wochenendhausgebieten und Ferienhausgebieten nicht anwendbar.

Die geplante Überschreitung wird wie folgt begründet:

Bei Einhaltung der GRZ-Obergrenze für sonstige Sondergebiete von 0,8 gemäß Tabelle zu § 17 Abs. 1 BauNVO könnte das aus dem im Jahr 2017 durchgeführten Werkstattverfahren hervorgegangene favorisierte Planungskonzept des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH [siehe Kapitel I, Anlage 1] nicht umgesetzt werden. Bei einer GRZ von 0,8 verblieben lediglich etwa 810 m² Grundstücksfläche, die zusätzlich zum Bestand der denkmalgeschützten ehemaligen Wagenhalle bebaut werden könnten. Dies wäre für den Hotelneubau deutlich zu wenig. Ohne den Hotelneubau ist die Wiederbelebung und Aufwertung des Planstandortes jedoch nicht möglich.

Das Baugrundstück ist bereits im Bestand durch die ehemalige Wagenhalle und die befestigten Freiflächen zu etwa 93 % überbaut. Somit überschreitet auch der Bestand schon deutlich die GZR-Obergrenze für sonstige Sondergebiete von 0,8 gemäß Tabelle zu § 17 Abs. 1 BauNVO.

Die nachteiligen Umweltauswirkungen, die durch die zusätzliche Bodeninanspruchnahme von etwa 3 % der Grundstücksfläche hervorgerufen werden, können durch die auf insgesamt 650 m² Flachdachfläche geplante extensive Dachbegrünung [siehe Kapitel B.3.8] nicht nur

vollständig ausgeglichen, sondern sogar gegenüber dem Bestand vermindert werden [siehe Kapitel C.2.6 sowie Kapitel I, Anlage 5]. Der Bilanzierungsüberschuss führt zur Erhöhung des Naturhaushaltswertes der Gesamtfläche des Plangebiets. Dieser positive Effekt mindert die Auswirkungen der Überschreitung der Obergrenze gemäß der Tabelle zu § 17 Abs. 1 BauNVO durch die festgesetzte zulässige Grundfläche.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die städtebauliche Aufwertung des Planstandortes positive Impulse auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Umfeld auslöst.

Geschossfläche (GF) als Höchstmaß

Nach § 20 Abs. 3 BauNVO ist die Geschossfläche nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln. Gemäß § 20 Abs. 4 BauNVO bleiben bei der Ermittlung der Geschossfläche Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, Balkone, Loggien, Terrassen sowie in den Abstandsflächen zulässige bauliche Anlagen unberücksichtigt.

Gemäß Festsetzung in der Planzeichnung dürfen die auf dem Baugrundstück errichteten Gebäude und Gebäudeteile in der Summe aller Vollgeschosse über eine Geschossfläche von maximal 12.500 m² verfügen.

Die Möglichkeiten, wie die insgesamt zulässige Geschossfläche auf die einzelnen Vollgeschosse aufgeteilt werden kann, ergeben sich aus dem Zusammenhang mit den Festsetzungen zur Grundfläche und zur Höhe baulicher Anlagen. Wird z.B. davon ausgegangen, dass im Erdgeschoss die zulässige Grundfläche von 4.000 m² ausgeschöpft wird, verbleiben 8.500 m² Geschossfläche, die auf weitere Vollgeschosse verteilt werden kann [siehe Abschnitt: Höhe baulicher Anlagen].

Auf der Grundlage von § 21a Abs. 1 BauNVO regelt die Textfestsetzung 2.2, dass die gemäß Textfestsetzung 5 zulässigen Flächen für Stellplätze in unterhalb der Geländeoberfläche liegenden Geschosse nicht auf die Geschossfläche anzurechnen sind. Damit wird ein Anreiz geschaffen, Stellplätze in möglichst großer Zahl in Tiefgaragengeschossen unterzubringen.

Bezogen auf die Grundstücksfläche von 4.578 m² entspricht die zulässige Geschossfläche von 12.500 m² einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,73 (2,73 m² Geschossfläche pro Quadratmeter Grundstücksfläche).

Wie bei der festgesetzten Grundfläche übersteigt auch die festgesetzte Geschossfläche die in der Tabelle zu § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze benannte Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,4 in sonstigen Sondergebieten.

Auch diese kann allerdings gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO aus städtebaulichen Gründen überschritten werden.

Die geplante Überschreitung wird wie folgt begründet:

Bei Einhaltung der GFZ-Obergrenze für sonstige Sondergebiete von 2,4 gemäß Tabelle zu § 17 Abs. 1 BauNVO könnte das aus dem im Jahr 2017 durchgeführten Werkstattverfahren hervorgegangene favorisierte Planungskonzept des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH [siehe Kapitel I, Anlage 1] nicht umgesetzt werden, da die Geschossfläche für den Hotelneubau nicht ausreichen würde. Ohne den Hotelneubau ist die Wiederbelebung und Aufwertung des Planstandortes jedoch nicht möglich.

Die aus der festgesetzten Geschossfläche von 12.500 m² resultierende GFZ von 2,73 liegt unterhalb der GFZ-Obergrenze von 3,0 für urbane Gebiete (MU) und Kerngebiete (MK) gemäß Tabelle zu § 17 Abs. 1 BauNVO. Dass das Plangebiet auf Grundlage von § 11 BauNVO als sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Fremdenbeherbergung“ festgesetzt wird und nicht als urbanes Gebiet [§ 6a BauNVO] oder als Kerngebiet [§ 7 BauNVO] ergibt sich allein aus den Besonderheiten der Art der baulichen Nutzung [siehe Kapitel B.3.2], nicht jedoch aus dem städtebaulichen Charakter der Bebauung. In Bezug auf diesen, ist die geplante Bebauung mit für urbane Gebiete und Kerngebiete

typischen Bebauungsformen und Bebauungsdichten vergleichbar und im Rahmen der vorliegenden Planung städtebaulich ausdrücklich gewollt.

Eine resultierende GFZ von 2,73, die zwischen der Obergrenze von 2,4 für sonstige Sondergebiete und der Obergrenze von 3,0 für urbane Gebiete und Kerngebiete liegt, ist aus den vorgenannten Gründen vertretbar.

Alle nachteiligen Umweltauswirkungen, die durch das Planvorhaben hervorgerufen werden, können vollständig ausgeglichen, bzw. sollen sogar überkompensiert werden [siehe Kapitel C.2.6 sowie Kapitel I, Anlage 5].

Es kann davon ausgegangen werden, dass die städtebauliche Aufwertung des Planstandortes positive Impulse auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Umfeld auslöst.

Höhe baulicher Anlagen

Im Baugebiet SO 6 wird die zulässige Höhe der baulichen Anlagen auf Grundlage von § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO durch Festsetzungen zu den maximal zulässigen Oberkanten (OK) der Gebäude geregelt.

Als Oberkante eines Gebäudes gilt stets der höchste Punkt der Gebäudehülle. Dies ist bei Gebäuden mit geneigten Dächern die Oberkante des Daches (First) und bei Gebäuden mit Flachdächern zumeist der oberste Abschluss der Fassade (in selteneren Fällen der obere Abschluss der Flachdachfläche).

Bei der Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen sind gemäß § 18 Abs. 1 BauNVO stets die erforderlichen Bezugspunkte zu bestimmen. Im Baugebiet SO 6 wird der Höhenbezugspunkt durch Eintrag in die Planzeichnung bestimmt. Als Höhenbezugspunkt wird die Höhe 32,25 m ü. NHN im DHHN2016 festgesetzt (Angabe im amtlichen Höhensystem). Diese Höhe entspricht dem bestehenden mittleren Geländeanschlussniveau an der Ostseite der ehemaligen Wagenhalle, welches für die Höhenentwicklung des geplanten Hotelneubaus maßgeblich ist. In der Textfestsetzung 2.3 wird klargestellt, dass die Festsetzungen zu den maximal zulässigen Oberkanten (OK) der Gebäude sich auf diesen Höhenbezugspunkt beziehen.

Die Festsetzungen zu den Oberkanten der Gebäude werden im Baugebiet SO 6 in vier unterschiedliche Höhen differenziert (OK 1 bis OK 4). Diese Differenzierung ist erforderlich, um einerseits das dem Bebauungsplan zu Grunde liegende Planungskonzept des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH [siehe Kapitel I, Anlage 1] unter Berücksichtigung der städtebaulichen Rahmenbedingungen – insbesondere der Belange des Denkmalschutzes – umsetzen zu können und andererseits keine Möglichkeiten für eine grundsätzlich abweichende Höhenentwicklung zu eröffnen.

In der Planzeichnung wird die durch die Baulinien und Baugrenzen bestimmte überbaubare Grundstücksfläche [siehe Kapitel B.3.4] in die Flächen aufgegliedert, für die jeweils die Festsetzungen OK 1 bis OK 4 gelten. Sofern sich die Abgrenzung nicht aus dem Verlauf der Baulinien und Baugrenzen bereits ausreichend eindeutig ergibt, erfolgt die Abgrenzung durch eine sogenannte „Knotenlinie“ [Planzeichen 15.14 gemäß Anlage zur Planzeichenverordnung – PlanZV].

Oberkante OK 1

Die in der Planzeichnung mit einer maximal zulässigen Höhe von 8,00 m festgesetzte Oberkante OK 1 bezeichnet den höchsten Punkt des unter Denkmalschutz stehenden Baukörpers der ehemaligen Wagenhalle. Die Festsetzung der Oberkante OK 1 dient der planungsrechtlichen Sicherung und Erhaltung der Umrisse der denkmalgeschützten Bausubstanz der ehemaligen Wagenhalle in den Teilbereichen, die nicht durch den Hotelneubau überbaut werden dürfen.

Da die ehemalige Wagenhalle über eine Sheddach-Konstruktion mit häufig wechselnden Höhen verfügt, verhindert die Festsetzung der Oberkante OK 1 auf der Ebene des Planungsrechts lediglich die Erhöhung des Gebäudes über den höchsten Punkt hinaus. Aus

der Unterschutzstellung des Gebäudes nach Denkmalrecht ergibt sich jedoch, dass die Geometrie der Dachkonstruktion insgesamt zu erhalten ist.

Die lichten Raumhöhen in der ehemaligen Wagenhalle ermöglichen teilweise die Unterbringung von zwei Vollgeschossen. Da im Bebauungsplan nur die maximal zulässigen Gebäudehöhen festgesetzt werden, nicht jedoch die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse, können im Rahmen der Ausschöpfung der insgesamt maximal zulässigen Geschossfläche [siehe Abschnitt: Geschossfläche (GF) als Höchstmaß] in der ehemaligen Wagenhalle Geschosseinbauten flexibel vorgenommen werden.

Da die ehemalige Wagenhalle über eine Länge von etwa 68 m und eine Tiefe von bis zu etwa 45,5 m verfügt, wird es voraussichtlich unvermeidbar sein, auf den Dachflächen technische Aufbauten zu errichten, die insbesondere für die Belüftung und Klimatisierung der Innenräume erforderlich werden, die über keine direkte Belichtung und Belüftung verfügen. In der Textfestsetzung 2.4 wird dazu geregelt, dass eine Überschreitung der festgesetzten Oberkante OK 1 durch technische Dachaufbauten um maximal 1 Meter jedoch nur dann zulässig ist, wenn dazu das Einvernehmen mit den Belangen des Denkmalschutzes hergestellt werden kann. Dies erfolgt im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens durch Erteilung einer entsprechenden denkmalrechtlichen Erlaubnis.

Oberkante OK 2

Die in der Planzeichnung mit einer maximal zulässigen Höhe von 18,50 m festgesetzte Oberkante OK 2 bezeichnet die maximal zulässige Höhe des geplanten Hotelbaukörpers.

In der Textfestsetzung 2.5 wird ergänzend geregelt, dass die festgesetzte Oberkante OK 2 nicht durch Dachaufbauten überschritten werden darf, auch nicht durch technische Dachaufbauten und Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien.

Die Beschränkung der Höhe des geplanten Hotelneubaus auf maximal 18,50 m ist städtebaulich begründet und wurde als verbindliche Zielstellung für die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, bereits in den Unterlagen zum Aufstellungsbeschluss verankert. In Anlage 3 zum Aufstellungsbeschluss heißt es: *„Die maximale Gebäudehöhe wird auf 18,50 m ohne zusätzliche Technikaufbauten festgesetzt"*. Diese Zielstellung wird durch die festgesetzte Oberkante OK 2 und die Textfestsetzung 2.5 planungsrechtlich umgesetzt.

Oberkanten OK 3 und OK 4

Die in der Planzeichnung mit einer maximal zulässigen Höhe von 8,00 m festgesetzte Oberkante OK 3 und mit einer maximal zulässigen Höhe von 6,00 m festgesetzte Oberkante OK 4 gelten für zwei die Hauptbaukörper der ehemaligen Wagenhalle und den Hotelneubau ergänzende Teilflächen.

Im Bereich der Fläche, für die die Oberkante OK 3 festgesetzt wird, soll entsprechend dem Planungskonzept des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH [siehe Kapitel I, Anlage 1] die Errichtung einer passagenartigen Eingangshalle ermöglicht werden, über die sowohl der Empfangsbereich des Hotels als auch die ergänzenden Einrichtungen im Bereich der ehemaligen Wagenhalle erreicht werden können. Dazu soll die östliche Fassade der ehemaligen Wagenhalle in ihrer gesamten Höhe aus dem Innenraum der Eingangshalle erlebbar gemacht werden. Um dies zu ermöglichen, war im Vorentwurf des Bebauungsplans vorgesehen, dass die Eingangshalle die Bestandsoberkante der ehemaligen Wagenhalle (OK 1 8,00 m) um maximal einen Meter überschreiten darf (OK 3 9,00 m). Dagegen sind im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens aus Gründen des Denkmalschutzes Bedenken erhoben worden. Im vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes wurde daher die zulässige Höhe OK 3 auf 8,00 m reduziert und entspricht damit der Bestandshöhe OK 1 der ehemaligen Wagenhalle.

Im Bereich der Fläche, für die die Oberkante OK 4 festgesetzt wird, soll entsprechend dem Planungskonzept des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH [siehe Kapitel I, Anlage 1] die überdeckte Tiefgaragenzufahrt errichtet werden. Da die Zufahrt teilweise auch durch Liefer-

und Servicefahrzeuge befahren werden muss, wird eine maximal zulässige Oberkante von 6,00 m festgesetzt. Im Rahmen der künftigen Bauantragsplanung kann sich gegebenenfalls ergeben, dass eine etwas geringere Höhe ausreichend ist und die zulässige Höhe von 6,00 m nicht ausgeschöpft werden muss.

In der Textfestsetzung 2.6 wird geregelt, dass die Oberkanten OK 3 und OK 4 durch technische Dachaufbauten und Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien um maximal einen Meter überschritten werden dürfen. Die Überschreitungsmöglichkeit ist an keine weiteren Bedingungen geknüpft, da die Gebäudeteile deutlich niedriger sind als der sechsgeschossige Hotelbaukörper und somit keine Gefahr besteht, dass die um einen Meter herausragenden Dachaufbauten das städtebauliche und architektonische Erscheinungsbild der Gesamtanlage wesentlich beeinträchtigen könnten.

3.4 Überbaubare Grundstücksfläche; abweichende Tiefen der Abstandsflächen

Die überbaubare Grundstücksfläche im Baugebiet SO 6 wird gemäß § 23 BauNVO in der Planzeichnung durch die Festsetzung von Baulinien und Baugrenzen bestimmt.

Dort wo eine Baulinie gemäß § 23 Abs. 2 BauNVO festgesetzt ist, muss auf dieser Linie gebaut werden. Vor- und Rücksprünge sind nur in geringfügigem Ausmaß möglich. Bei der Festsetzung von Baugrenzen gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese zwar ebenfalls nur in geringfügigen Ausmaß überschreiten, können aber hinter diese zurücktreten.

Im Baugebiet SO 6 werden die Baulinien und Baugrenzen wie folgt festgesetzt:

Baulinien

Die Festsetzung der Baulinien dient der planungsrechtlichen Sicherung und Erhaltung der Umrisse der denkmalgeschützten Bausubstanz der ehemaligen Wagenhalle. Die Baulinien berücksichtigen die geschützten Teile des historischen Hallengebäudes.

Im Ergebnis der Abwägung denkmalpflegerischer Belange wurde die Umgrenzung des Denkmalbestandes durch die Baulinien im Entwurf des Bebauungsplans (gegenüber dem Vorentwurf) wie folgt geändert:

- Die an der Nordseite der ehemaligen Wagenhalle vorhandenen Anbauten werden als Bestandteil des Denkmals vollständig erhalten und entsprechend in die Umgrenzung durch Baulinien einbezogen.

Der spätere Anbau an der Südwestecke soll weiterhin rückgebaut werden, um die ursprüngliche Fassade und Kubatur herauszuarbeiten. Da an dieser Stelle kein neuer Anbau errichtet werden soll, liegt dieser außerhalb der künftig überbaubaren Grundstücksfläche.

Durch die Textfestsetzung 3.1 wird auf der Grundlage von § 23 Abs. 3 Satz 3 BauNVO geregelt, dass unterhalb der Geländeoberkante errichtete Geschosse hinter die festgesetzten Baulinien zurücktreten dürfen. Mit der Festsetzung wird ermöglicht, die Außenwände des unterhalb der denkmalgeschützten ehemaligen Wagenhalle geplanten Teils der Tiefgarage nach Innen versetzt zu errichten, sofern dies zum Schutz der historischen Bausubstanz konstruktiv erforderlich werden sollte. Da die Festsetzung ausschließlich unterirdische Bauwerksteile betrifft, ergeben sich aus der Regelung keine negativen Auswirkungen auf das zu erhaltende Erscheinungsbild der ehemaligen Wagenhalle.

Baugrenzen; abweichende Tiefen der Abstandflächen

Die festgesetzten Baugrenzen bestimmen den Teil der überbaubaren Grundstücksfläche, in welchem entsprechend dem Ergebnis des im Jahr 2017 durchgeführten Werkstattverfahrens [siehe Kapitel B.2.1 und Kapitel I, Anlage 1] der geplante Hotelneubau errichtet werden soll, und zwar als winkelförmiger Baukörper mit einem kürzeren Flügel östlich der ehemaligen

Wagenhalle und einem längeren Flügel, durch welchen die ehemalige Wagenhalle im nördlichen Bereich anteilig überbaut wird.

Zwischen dem östlichen Flügel des Hotelbaukörpers und der ehemaligen Wagenhalle ist zudem eine Eingangshalle geplant, die der funktionalen Verknüpfung des Hotelneubaus mit den künftigen Nutzungen im Denkmalbestand der ehemaligen Wagenhalle dienen soll.

Um auf der Südseite zwischen der ehemaligen Wagenhalle und dem östlichen Flügel des Neubaus eine deutliche Zäsur auszubilden, wird die Baugrenze im Bereich der geplanten Eingangshalle um 5,00 m von der Flucht der Wagenhalle (südliche Baulinie) zurückgesetzt. Im Entwurf des Bebauungsplans wurde (gegenüber dem Vorentwurf) außerdem der seitliche Abstand zwischen der Wagenhalle (östliche Baulinie) sowie der Baugrenze (bzw. Knotenlinie) des östlichen Flügels des Neubaukörpers auf mindestens 5,70 m vergrößert, um die Zäsur auch in der Breite deutlicher in Erscheinung treten zu lassen.

Aus den im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zum Vorentwurf des Bebauungsplans eingegangenen Stellungnahmen der Abteilung Baudenkmalpflege des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BLDAM) und der Unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam ergab sich das Erfordernis zu weiteren Planänderungen, um das vollständige Einvernehmen mit den denkmalpflegerischen Belangen herzustellen. Dazu wurde mit den beiden Behörden im November 2018 abgestimmt, folgende Änderungen in den Entwurf des Bebauungsplans aufzunehmen [siehe Kapitel B.3]:

An der östlichen Plangebietsgrenze beträgt der Abstand zwischen Grundstücks- und Baugrenze nur 2,50 m. Dies ist weniger als die gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BbgBO mindestens erforderliche Tiefe der Abstandsflächen von 3,00 m. Die Abstandsflächenregelungen nach § 6 Abs. 5 Satz 1 und den folgenden Sätzen 2 und 3 BbgBO finden gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BbgBO jedoch keine Anwendung, wenn durch eine städtebauliche Satzung oder eine örtliche Bauvorschrift Außenwände zugelassen werden, vor denen Abstandsflächen mit größerer oder geringerer Tiefe als nach den Sätzen 1 bis 3 liegen müssten.

Damit entsprechend dem architektonischen Planungskonzept bis an die östliche Baugrenze herangebaut werden kann, wird in der Textfestsetzung 3.2 geregelt, dass vor Außenwänden mit einer Wandhöhe (H) bis zu 6,00 m, die entlang der östlichen Baugrenze errichtet werden, eine Mindesttiefe der Abstandsflächen von 2,50 m ausreichend ist. Die Beschränkung der geringeren Mindesttiefe als 3,00 m auf Außenwände mit einer Wandhöhe bis zu 6,00 m erfolgt aus städtebaulichen Gründen und im Sinne der Gefahrenabwehr gegenüber dem Nachbargrundstück. Dadurch wird gesichert, dass tatsächlich nur der geplante Gebäudeteil, in welchem die eingehauste Tiefgaragenzufahrt untergebracht werden soll, bis auf 2,50 m an die Grundstücksgrenze heranrücken darf, nicht aber der sechsgeschossige östliche Flügel des Hotelneubaus. Das Heranrücken der eingehausten Tiefgaragenzufahrt an die Nachbargrenze um lediglich 50 cm mehr als nach § 6 Abs. 5 Satz 1 BbgBO regelmäßig zulässig erzeugt keine städtebaulich nachteiligen Wirkungen und ist auch im Sinne der Gefahrenabwehr gegenüber dem Nachbargrundstück vertretbar.

Die Textfestsetzung 3.2 korrespondiert mit der Festsetzung zur Gebäudeoberkante OK 4 in der Planzeichnung. Auch die Höhenbeschränkung OK 4 auf maximal 6,00 m in einem 4,50 m breiten Streifen entlang der östlichen Baugrenze dient dem Zweck, dass in diesem Bereich nur die eingehauste Tiefgaragenzufahrt errichtet werden kann [siehe Kapitel B.3.3].

Die Lage aller Baugrenzen wurde so festgesetzt, dass bei der weiteren Planung noch gewisse Entwurfsspielräume verbleiben. Dies ist insbesondere bei der Bestimmung der Tiefe der beiden Gebäudeflügel von Bedeutung, da je nach Hotelbetreiber unterschiedliche Anforderungen an Raumtiefen, Gangbreiten und Flächen für Nebenanlagen gestellt werden.

Zulässigkeit von Nebenanlagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche

Da im Bebauungsplan keine abweichenden Festsetzungen getroffen werden, sind gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO im Baugebiet SO 6 Nebenanlagen i.S.d. § 14 BauNVO auch außerhalb

der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig. Das gleiche gilt für bauliche Anlagen, soweit sie nach Landesrecht in den Abstandsflächen zulässig sind oder zugelassen werden können.

Trotz der Zulässigkeit außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche ist dort kaum von der Errichtung größerer Nebenanlagen auszugehen, da vor den festgesetzten Baulinien und Baugrenzen im Baugebiet SO 6 nahezu kein Raum verbleibt. Entsprechend gering ist die Gefahr, dass vor den Gebäuden gelegene Nebenanlagen das Erscheinungsbild der Gesamtanlage beeinträchtigen könnten. Es ist allenfalls mit kleineren Nebenanlagen zu rechnen, wie z.B. Sitzbänke, Einfassungen für Pflanz- oder Wasserflächen, Fahrradständer etc. die die vorgesehene Hauptnutzung sinnvoll ergänzen.

Von der Zulässigkeit außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche ausgenommen sind Stellplätze und Garagen. Hierzu regelt der Bebauungsplan abweichend mit der Textfestsetzung 5, dass Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen in Geschossen unterhalb der Geländeoberfläche zulässig sind. Lediglich im Bereich der Hotelvorfahrt sind maximal 4 Stellplätze für Kurzzeitparken zulässig. [siehe Kapitel B.3.6]

3.5 Bauweise

Gemäß § 22 BauNVO kann die Bauweise im Bebauungsplan als offene, geschlossene oder abweichende Bauweise festgesetzt werden.

In offener Bauweise sind Gebäude mit seitlichem Grenzabstand als Einzelhäuser, Doppelhäuser oder Hausgruppen zulässig, deren Länge insgesamt 50 m nicht überschreiten darf (§ 22 Abs. 2 BauNVO). Da sowohl die denkmalgeschützte ehemalige Wagenhalle als auch der geplante Hotelneubau in ihrer jeweiligen Ost-West-Ausdehnung bereits die Länge von 50 m überschreiten und in Verbindung miteinander über eine Länge von mehr als 90 m verfügen sollen, entspricht das geplante Vorhaben nicht einer offenen Bauweise.

In geschlossener Bauweise werden die Gebäude ohne seitlichen Grenzabstand errichtet (§ 22 Abs. 3 BauNVO). Typische Fälle für die Festsetzung einer geschlossenen Bauweise sind z.B. Straßenzeilen oder ganze Baublöcke. Auch diese Charakteristik trifft auf das geplante Vorhaben nicht zu.

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um eine besondere Solitärform, die die Festsetzung einer abweichenden Bauweise gemäß § 22 Abs. 4 BauNVO erfordert.

Die Festsetzung der abweichenden Bauweise erfolgt in der Planzeichnung durch den Eintrag des Buchstaben „a“ in den Festsetzungsspiegel für das Baugebiet SO 6 und entsprechende Erläuterung in der Planzeichenerklärung (a = abweichende Bauweise).

Bei der Festsetzung einer abweichenden Bauweise ist diese stets näher zu bestimmen. Dies erfolgt durch die Textfestsetzung 4 des Bebauungsplans:

In der Textfestsetzung wird klargestellt, dass innerhalb der festgesetzten Baulinien und Baugrenzen Gebäude mit Längen zulässig sind, die im Maximalfall die Grenzen der überbaubaren Grundstücksfläche vollständig ausschöpfen. Je nach Lage kann sich somit eine Bebauung ergeben, welche in Nord-Süd-Richtung über eine Gebäudelänge von bis zu etwa 45,5 m verfügt (Bestandslänge der denkmalgeschützten ehemaligen Wagenhalle) und in Ost-West-Richtung bis zu etwa 95,50 m (etwa 68 m Bestandslänge der denkmalgeschützten ehemaligen Wagenhalle zzgl. Erweiterung nach Osten durch Hotelneubau).

Eine derart zulässige Bebauung fügt sich in den städtebaulichen Maßstab der Bebauung am südlichen Bahnhofsvorplatz und seiner Umgebung ein, der zum Teil durch noch deutlich längere Gebäude oder Gebäudegruppen geprägt ist.

3.6 Stellplätze

Alle für die geplanten Nutzungen erforderlichen Stellplätze müssen im Baugebiet SO 6 selbst untergebracht werden. Möglichkeiten, Stellplätze im öffentlichen Straßenraum zu nutzen,

sind in der näheren Umgebung des Planstandortes nicht vorhanden. Auch die vollständige oder teilweise Unterbringung von Stellplätzen in dem am südlichen Bahnhofseingang gelegenen Parkhaus ist nicht möglich, da die Kapazität dort bereits jetzt regelmäßig ausgeschöpft ist.

Die mindestens nachzuweisende Stellplatzanzahl ist auf der Grundlage der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam [siehe Kapitel A.3.6] anhand der Richtzahlenliste, die als Anlage 2 Bestandteil der Satzung ist, zu ermitteln. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand ist davon auszugehen, dass allein für das geplante Hotel mindestens etwa 55 PKW-Stellplätze notwendig werden. Die Anzahl der nachzuweisenden Stellplätze für die sonstigen zulässigen Nutzungen (z.B. zusätzliche gastronomische Einrichtungen, Einzelhandelsbetriebe) kann auf Grundlage des gegenwärtigen Planungsstands noch nicht ermittelt werden.

Da das etwa 4.578 m² große Baugebiet SO 6 allein durch die baulichen Anlagen der Hauptnutzung auf einer Fläche von 4.000 m² überbaut werden darf, sind keine ausreichend großen Freiflächen für eine ebenerdige Unterbringung von Stellplätzen vorhanden und auch städtebaulich nicht erwünscht. Somit verbleibt nur die Möglichkeit, die Stellplätze in einer ein- bis zweigeschossigen Tiefgarage unterzubringen.

Die Textfestsetzung 5 regelt, dass Stellplätze für Kraftfahrzeuge nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen in Geschossen unterhalb der Geländeoberfläche zulässig sind. Ausgenommen davon sind lediglich maximal 4 Stellplätze, die für das kurzzeitige Parken im Bereich der Hotelvorfahrt vorgesehen werden können.

Mit dieser einschränkenden Festsetzung wird verhindert, dass das durch die baulichen Anlagen der Hauptnutzung bereits zu etwa 87 % überbaubare Baugebiet SO 6 nicht noch zusätzlich durch Tiefgaragenplätze unterbaut wird.

Zur Unterbringung der notwendigen Fahrradstellplätze werden keine Regelungen getroffen. Demzufolge dürfen diese auch ebenerdig auf den verbleibenden Freiflächen des Baugebiets SO 6 untergebracht werden. Die bisherigen Planungen gehen jedoch davon aus, dass auch die Fahrradstellplätze – zumindest teilweise – in der geplanten Tiefgarage untergebracht werden sollen.

Durch die unterirdische Anlage der Stellplätze werden die Qualität der geplanten sowie der vorhandenen Bebauung und ihre Nutzung sowie die Aufenthaltsqualität der dazugehörigen nicht bebauten Flächen erhöht. Darüber hinaus wird durch die Anlegung der Tiefgarage gewährleistet, dass der öffentliche Straßenraum in der Umgebung nicht zusätzlich durch Stellplatzbedarf belastet wird.

3.7 Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Das Plangebiet grenzt im Norden unmittelbar an die Gleis- und Bahnsteiganlagen des Potsdamer Hauptbahnhofs und im Süden sowie Westen an die Flächen des südlichen Bahnhofsvorplatzes (mit Parkhauszufahrt, Straßenbahnhaltestelle, Busbahnhof und Taxihaltestellen sowie Warteplätzen für Taxis und Busse). Durch den Fahrzeugverkehr auf den angrenzenden Straßen (Friedrich-Engels-Straße und Leipziger Dreieck) ist das Plangebiet weiteren Verkehrslärmquellen ausgesetzt.

Im Rahmen der Planung ließ sich bereits frühzeitig erkennen, dass aktive Schallschutzmaßnahmen (z. B. eine Lärmschutzwand), die einen ausreichenden Schutz der geplanten Nutzungen bieten, im Bereich des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, räumlich und gestalterisch – insbesondere auch im Hinblick auf die zu berücksichtigenden Denkmalbelange - kaum realisierbar sind und der Aufwand nicht in einem angemessenen Verhältnis zum Schutzziel stehen würde. Es waren deshalb insbesondere die Erfordernisse und Möglichkeiten zur Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen (z.B. Bauschalldämmmaße für Außenbauteile, Fensterkonstruktionen, Lärm mindernde Grundrissausrichtungen) zu ermitteln.

Lärmschutzgutachten (schalltechnische Untersuchung)

Die Auswirkungen durch den Verkehrslärm (Schienen- und Fahrzeuglärm) und den Gewerbelärm (Liefergeräusche und Geräusche haustechnischer Anlagen) wurden erstmals in einer zum Entwurf des Bebauungsplans vorgelegten schalltechnischen Untersuchung beurteilt. Die daraus abgeleiteten Empfehlungen zur Festsetzung geeigneter Lärmschutzmaßnahmen wurden in den Entwurf des Bebauungsplans - Stand 9. Mai 2019 - aufgenommen.

Aufgrund des Hinweises der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH, dass in den Lärmberechnungen der zum Entwurf des Bebauungsplans vorgelegten Untersuchung der mit dem Betrieb von 11 Buslinien des Unternehmens verbundene Verkehrslärm nicht berücksichtigt worden ist, machte die nochmalige Überarbeitung des Gutachtens und Überprüfung der empfohlenen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Die überarbeitete Fassung der schalltechnischen Untersuchung vom 14.08.2019 - Bericht POT 18.145.01 P Version 2, ALB Akustik Labor Berlin - [siehe Kapitel I, Anlage 7] beinhaltet folgende Untersuchungsergebnisse zu den Auswirkungen durch den Verkehrslärm (Schienen- und Fahrzeuglärm) und den Gewerbelärm (Liefergeräusche und Geräusche haustechnischer Anlagen):

Verkehrslärm

Aufgrund der hohen Vorbelastung durch Fahrzeug- und Schienenverkehrslärm können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ohne Festsetzungen zum Schutz vor Verkehrslärm nicht gewährleistet werden.

Auf der Grundlage der durchgeführten Berechnungen werden Maßnahmen zum passiven Lärmschutz empfohlen, durch deren Festsetzung die im Baugebiet SO 6 geplanten Nutzungen vor unzulässigen Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm ausreichend geschützt werden können.

Gewerbelärm

Maßnahmen zum Schutz vor Gewerbelärm durch Anliefergeräusche für die im Plangebiet zulässigen Nutzungen werden im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchungen nicht erforderlich. Gleiches gilt für die von den technischen Dachaufbauten der Bahnhofspassagen ausgehenden Geräusche.

Ob unzulässige Beeinträchtigungen durch im Plangebiet vorgesehene technische Anlagen auf den Dächern (z.B. Lüftungseinrichtungen) zu erwarten sind, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht absehbar. Die Erforderlichkeit entsprechender Schutzmaßnahmen kann erst im Baugenehmigungsverfahren auf der Grundlage detaillierter Planungen entschieden werden.

Von der westlich des Plangebietes gelegenen Ladezone der Bahnhofspassagen wirken zwar Lärmbeeinträchtigungen auf das Plangebiet ein, da der Schutz vor Gewerbelärm jedoch stets aktive Lärmschutzmaßnahmen am Ort der Quelle erfordert und die Quelle nicht im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ liegt, können im Bebauungsplan keine entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt werden. Sofern erforderlich, müssten technische Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Teileinhausung der Ladezone) oder Lieferzeitenregelungen auf anderem Wege rechtlich geregelt werden. In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wird ausgeführt, dass die ermittelten Lärmbeeinträchtigungen auf einem konservativen Berechnungsansatz (ungünstigster Fall) beruhen, jedoch zu erwarten ist, dass die tatsächlichen Ladegeräusche deutlich geringer ausfallen, sodass Schutzmaßnahmen überhaupt nicht erforderlich wären. Zudem sind gemäß dem Planungskonzept des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH [siehe Kapitel I, Anlage 1] auf der am stärksten lärmexponierten Westseite des Hotelbaukörpers keine Fensteröffnungen und Übernachtungsräume geplant. An der nächst exponierten Nordfassade werden die Immissionsrichtwerte nicht überschritten.

Lärmschutzmaßnahmen

Im Ergebnis der aktualisierten schalltechnischen Untersuchung [siehe Kapitel I,Anlage 7] werden die gutachterlich empfohlenen Lärmschutzmaßnahmen, durch welche die geplanten Nutzungen vor unzulässigen Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm geschützt werden sollen, im Bebauungsplan auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB im Einzelnen wie folgt festgesetzt:

Planzeichnung

In der Planzeichnung des Bebauungsplans werden die Bereiche, in welchen Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm umzusetzen sind, als Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Planzeichen 15.6 der Anlage zur Planzeichenverordnung – PlanZV -) umgrenzt.

Zudem werden die Eckpunkte der Gebäudeseiten des geplanten Hotelbaukörpers, auf welche sich die Regelungen der Textfestsetzung 6.1 [siehe unten] beziehen, durch die Buchstaben A bis F gekennzeichnet.

Textliche Festsetzungen

Im Bebauungsplan werden folgende passive Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm festgesetzt, durch deren Übernahme aus der schalltechnischen Untersuchung [siehe Kapitel I, Anlage 7] den gutachterlichen Empfehlungen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse gefolgt wird:

6.1 In den Gebäuden im Baugebiet SO 6 müssen die Außenbauteile von Übernachtungsräumen von Beherbergungsstätten, die zu folgenden Fassaden orientiert sind, folgende gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf. R'w,ges gemäß DIN 4109-1:2018-01) aufweisen:

- *entlang der Linie ABC mindestens 46 dB,*
- *entlang der Linie CDE mindestens 48 dB,*
- *entlang der Linie EFA mindestens 49 dB.*

6.2 In den Gebäuden im Baugebiet SO 6 müssen die Außenbauteile von Tagungs- und Veranstaltungsräumen, Unterrichtsräumen, Personalaufenthaltsräumen u.Ä. gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf. R'w,ges gemäß DIN 4109-1:2018-01) von mindestens 46 dB aufweisen.

6.3 In den Gebäuden im Baugebiet SO 6 müssen die Außenbauteile von Büroräumen u. Ä. gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf. R'w,ges gemäß DIN 4109-1:2018-01) von mindestens 41 dB aufweisen.

6.4 Ausnahmsweise kann eine Minderung der sich aus den textlichen Festsetzungen 6.1 bis 6.3 ergebenden Bau-Schalldämm-Maße zugelassen werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein geringerer maßgeblicher Außenlärmpegel nachgewiesen wird, als im Bebauungsplan angenommen wurde.

6.5 In den Gebäuden im Baugebiet SO 6 sind zum Schutz gegen Lärm Übernachtungsräume von Beherbergungsstätten mit einer schallgedämmten Lüftungsmöglichkeit auszustatten, die einen ausreichenden Luftwechsel gewährleistet, oder es müssen im Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertige Maßnahmen bautechnischer Art durchgeführt werden.

Die Textfestsetzung 6.1 regelt, welche bewerteten Bau-Schalldämm-Maße die Konstruktionen der Außenbauteile im Bereich der besonders schutzbedürftigen Übernachtungsräume des geplanten Hotels erfüllen müssen, und zwar in der Gesamtheit von Wand- und Öffnungselementen.

Die im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung [siehe Kapitel I, Anlage 7] durchgeführten Messungen und Berechnungen haben ergeben, dass die

Lärmbeeinträchtigungen am Westgiebel und auf der Nordseite des Hotelbaukörpers am höchsten sind. Auf den übrigen Gebäudeseiten sind die Beeinträchtigungen zwar geringer, aber insgesamt ebenfalls hoch. Somit müssen die Außenbauteile auf allen Gebäudeseiten über ein Schalldämm-Maß verfügen, welches deutlich über dem als Stand der Technik geltenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile von 35 dB liegt.

In vergleichbarer Weise wie gemäß Textfestsetzung 6.1 für die Übernachtungsräume werden in den Textfestsetzungen 6.2 und 6.3 die zu erfüllenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile von Tagungs- und Veranstaltungsräumen, Unterrichtsräumen, Personalaufenthaltsräumen sowie von Büroräumen und ähnlichen Raumnutzungen festgesetzt.

Die in den Textfestsetzungen 6.1 bis 6.3 festgesetzten Schalldämm-Maße berücksichtigen den in den angewendeten Berechnungsmodellen zu Grunde gelegten kritischsten Außenlärmpegel. Unter günstigeren Voraussetzungen könnten im Realfall an einzelnen Fassadenabschnitten oder sogar an ganzen Gebäudeseiten niedrigere Außenlärmpegel festgestellt werden als für die Festsetzungen zu Grunde gelegt worden ist. Die Textfestsetzung 6.4 enthält daher die Regelung, dass die festgesetzten Schalldämm-Maße der Außenbauteile dann unterschritten werden dürfen, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein geringerer maßgeblicher Außenlärmpegel nachgewiesen wird. Unterbleibt ein entsprechender Nachweis, müssen jedoch in jedem Fall die festgesetzten Schalldämm-Maße eingehalten werden.

In Übernachtungsräumen, die über Fenster zu lärmbelasteten Gebäudeseiten verfügen, ist während des Schlafes die Lüftung des Raums durch ein geöffnetes Fenster nicht möglich, ohne die Ruhe zu stören. Das gleichzeitige Erfordernis nach ausreichender Lüftung und Ruhe ist nur erreichbar, wenn Übernachtungsräume mit schallgedämmten Lüftungsanlagen ausgestattet werden oder andere gleichwertige bautechnische Lösungen gefunden werden. Diesen Erfordernissen wird mit der Textfestsetzung 6.5 gefolgt. Die Erfüllung der Anforderungen an Ruhe und ausreichenden Luftwechsel ist in Übernachtungsräumen von Beherbungsstätten von besonderer Bedeutung, da die Schlafräume in Hotels häufig relativ klein sind, Beherbergungsstätten sich meist in verkehrsreichen Lagen befinden - außer in ländlichen Gebieten – und ein Ausweichen in ruhigere Räume nicht möglich ist. Die in der Textfestsetzung 6.5 vorgeschriebenen Maßnahmen sind besonders am Standort der ehemaligen Wagenhalle sinnvoll und notwendig, da alle Gebäudeseiten des geplanten Hotelneubaus hohen Geräuscheinwirkungen ausgesetzt sind.

Der in der aktualisierten schalltechnischen Untersuchung nun berücksichtigte Verkehrslärm, welcher von den auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz verkehrenden Buslinien der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH ausgeht, führt in der Textfestsetzung 6.1 entlang der Linien ABC und CDE sowie in den Textfestsetzungen 6.2 und 6.3 jeweils zu einem um 1 dB höheren gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maß als in der Planfassung zum Entwurf des Bebauungsplans vom 9.05.2019.

In der Summe aller festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen kann in den Übernachtungsräumen des geplanten Hotels und in allen sonstigen Aufenthaltsräumen ein ungestörter Aufenthalt gewährleistet werden.

3.8 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Grünordnerische Festsetzungen

Auf Grundlage der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung [siehe Kapitel C.2.6 sowie Kapitel I, Anlage 5] werden folgende Festsetzungen zur Kompensation der geplanten Eingriffe in die im Rahmen der Umweltprüfung untersuchten Schutzgüter getroffen:

Durch die Textfestsetzung 7 wird geregelt, dass auf einer Fläche von mindestens 650 m² Flachdächer extensiv zu begrünen sind. Die Textfestsetzung enthält eine Liste empfohlener Pflanzenarten, die für eine extensive Begrünung von Flachdächern besonders geeignet sind.

Die extensiv zu begrünenden Flachdächer werden sich auf dem geplanten Hotelneubau befinden, vorrangig im Bereich der in der Planzeichnung festgesetzten Höhe OK 2 (mehrgeschossiger Baukörper). In Abhängigkeit von der weiteren Detaillierung der Planung ist gegebenenfalls auch eine Begrünung im Bereich OK 4 (überdeckte Tiefgaragenzufahrt) möglich.

Die extensive Begrünung wird etwas weniger als 70 % der geplanten Flachdachflächen einnehmen. Die übrigen Flächen müssen für Ausstiege, Revisionsflächen, Abluftöffnungen und ähnliche Anlagen vorgehalten werden, sodass ein höherer Begrünungsanteil nicht realisierbar ist.

Aus der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung ergibt sich bei 650 m² extensiver Dachbegrünung ein Bilanzierungsüberschuss, der zur Erhöhung des Naturhaushaltswertes der Gesamtfläche des Plangebiets führt. Dieser positive Effekt mindert die Auswirkungen der Überschreitung der Obergrenze gemäß der Tabelle zu § 17 Abs. 1 BauNVO durch die festgesetzte zulässige Grundfläche [siehe Kapitel B.3.3].

Neben dem Ausgleich für die gegenüber dem Bestand zulässigen zusätzlichen Bodenversiegelungen dient die extensive Dachbegrünung auch der Speicherung eines Teils des anfallenden Niederschlagswassers. Dadurch wird die Menge reduziert, die aufgrund der nahezu vollständigen Versiegelung des Plangebietes abgeleitet werden muss. Die Speicherung des Niederschlagswassers auf den extensiv begrünten Dachflächen wirkt sich außerdem auf das Mikroklima vorteilhaft aus.

Die geplante Dachbegrünung wird nicht als Kompensation für zu fällende Bäume angerechnet. Die an der östlichen Plangebietsgrenze notwendige Fällung der Pappelreihe und der Einzelbäume im Bereich des bisherigen Parkplatzes sind auf Grundlage der Potsdamer Baumschutzverordnung zu kompensieren. Im Bauantragsverfahren sind entsprechende Baumfällanträge zu stellen. Im Genehmigungsverfahren wird über Art und Umfang der Kompensation entschieden.

Artenschutzrechtliche Maßnahmen

Zur Einschätzung, ob durch das Planvorhaben Betroffenheiten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgelöst werden könnten, und wie diese gegebenenfalls zu vermeiden sind, wurde bereits zum Vorentwurf der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, eine Potenzialeinschätzung vorgelegt [siehe Kapitel B.2.6 und Kapitel I, Anlage 6].

Die Untersuchungen im Rahmen der Potenzialeinschätzung haben zu folgenden Ergebnissen geführt [Quelle: siehe Kapitel I, Anlage 6]:

- Am nördlichen Anbau der Ehemaligen Wagenhalle befinden sich unterhalb des Daches an der Balkenkonstruktion 6 dauerhaft geschützte Niststätten des Haussperlings.
- An und in der ehemaligen Wagenhalle sowie in deren Nähe konnten keine Fledermäuse nachgewiesen werden. Auch Spuren, die auf das Vorhandensein hindeuten (z.B. Kot- und Fraßspuren) wurden nicht gefunden. Die Dachkonstruktion des rückwärtigen Anbaus stellt jedoch ein mögliches Quartierpotenzial dar.
- Im Gebiet konnten trotz intensiver Nachsuche keine Zauneidechsen oder andere Reptilien nachgewiesen werden. Das Plangebiet ist für eine beständige Besiedlung durch die Zauneidechse nicht oder ganz gering geeignet. Eine Zuwanderung von Zauneidechsen ist jedoch nicht völlig auszuschließen, wenn auf dem nördlich angrenzenden Bahngelände Vorkommen vorhanden sind.
- Auf den mit Gebüsch und Bäumen bestandenen Bereichen wurden Amsel und Ringeltaube beobachtet. Sie können in den Gehölzen nisten. Ihre Nester sind nicht dauerhaft geschützt, da davon ausgegangen wird, dass sie an anderer Stelle wieder ein Nest bauen können.

Es wurde empfohlen, zur Verbesserung der Biodiversität des Gebietes an den neu geplanten Gebäuden direkt in die Fassaden integrierte oder außen auf den Fassaden angebrachte

Fledermausquartiere und Nistmöglichkeiten für Gebäudebrüter vorzusehen. Gründächer oder Wandbegrünungen könnten einen Ersatz für beseitigte Nahrungsräume bieten.

Da im Ergebnis der Abstimmungen zu den Denkmalbelangen, der nördliche Anbau der ehemaligen Wagenhalle zu erhalten ist, können die dort vorhandenen Niststätten des Haussperlings und Quartierpotenziale für Fledermäuse erhalten bleiben. Im Bebauungsplan müssen somit keine diesbezüglichen artenschutzrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Beeinträchtigungen festgesetzt werden. Der Erhalt der vorhandenen Niststätten ist auch bei eventuellen Sanierungsmaßnahmen am Gebäudebestand zu gewährleisten.

Auch hinsichtlich der auf den mit Gebüsch und Bäumen bestandenen Bereichen beobachteten Vogelarten bedarf es keiner gesonderten Festsetzung von artenschutzrechtlichen Maßnahmen. Eine Entfernung der Gehölze ist ohnehin nur außerhalb der Brutzeiten zulässig. Insofern bedarf es keiner gesonderten artenschutzrechtlichen Bauzeitenregelung.

Um während der künftigen Baumaßnahmen einer nicht vollständig auszuschließenden Zuwanderung von Zauneidechsen aus dem angrenzenden Bahngelände in das Plangebiet vorzubeugen, wird es gegebenenfalls erforderlich werden, temporäre Vorkehrungen zur Verhinderung einer Zuwanderung zu treffen. Entsprechende artenschutzrechtliche Maßnahmen können als Auflage im künftigen Bauantragsverfahren verankert werden.

Zusammenfassend war bereits im Ergebnis der artenschutzfachlichen Potenzialeinschätzung erkennbar, dass dem Vollzug der Planung keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände entgegenstehen und im Bebauungsplan keine Regelungen zu Artenschutzmaßnahmen getroffen werden müssen, insbesondere keine vorgezogenen Maßnahmen (so genannte CEF-Maßnahmen).

3.9 Verkehrsflächen

Der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, umfasst die Flächen des bisher im Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" festgesetzten Baugebiets SO 6 mit der Zweckbestimmung „Multifunktionale Veranstaltungshalle" sowie des daran östlich angrenzend zugeordneten privaten Parkplatzes. Die Flächen erstrecken sich über die Grenzen des erst nach Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. 37 A neu gebildeten Flurstücks 135, Flur 4, Gemarkung Potsdam hinaus auch auf Teile des ebenfalls neu gebildeten Flurstücks 136, Flur 4, Gemarkung Potsdam.

Im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center" soll entsprechend der tatsächlichen Nutzungsgrenzen nur das Flurstück 135 als Baugebiet festgesetzt werden. Die auf dem Flurstück 136 gelegenen Teilflächen sollen hingegen analog zu den Festsetzungen in den südlich und westlich angrenzenden Bereichen der Bebauungsplangebiete Nr. 37 A „Potsdam-Center" (Bereich außerhalb der 2. Änderung) und Nr. 127 „Leipziger Dreieck" [siehe Kapitel A.3.5] als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „öffentlich" festgesetzt werden.

Die Festsetzung erfolgt in der Planzeichnung mit dem Planzeichen 6.3 der Anlage zur Planzeichenverordnung (PlanZV).

Die auf dem Flurstück 136 gelegenen Teilflächen sind bereits im Bestand Teil der Nutzungen auf dem südlichen Vorplatz des Potsdamer Hauptbahnhofs und seiner Zufahrten:

Entlang der westlichen Grenze des Flurstücks 135 verläuft eine Zufahrt für die Ver- und Entsorgung der Einrichtungen im südlichen Kopfbau der Bahnhofspassagen. Diese Zufahrt soll in Zukunft voraussichtlich auch für die Ver- und Entsorgung der Einrichtungen der ehemaligen Wagenhalle genutzt werden.

An der südwestlichen Ecke befindet sich in einem Anbau an die ehemalige Wagenhalle ein Imbiss mit vorgelagertem Außenbereich. Dort soll künftig der westliche Eingang in die ehemalige Wagenhalle hergestellt werden.

An der Südseite befinden sich Fahrradstellplätze, Taxiwarteplätze, der Busbahnhof sowie die Zufahrt zu dem auf dem Flurstück 135 gelegenen Parkplatz. In diesem Bereich werden sich künftig voraussichtlich die Vorfahrt für den geplanten Hotelneubau sowie die Tiefgaragenzufahrt befinden. Wie diese in die geplante Neugestaltung des südlichen Bahnhofsvorplatzes integriert werden sollen, muss im Rahmen des weiteren Planverfahrens geklärt werden.

3.10 Nachrichtliche Übernahmen

Bei Nachrichtlichen Übernahmen gemäß § 9 Abs. 6 BauGB handelt es sich um Inhalte des Bebauungsplans, die sich entweder aus der Bindung an Rechtsnormen ergeben, die der verbindlichen Bauleitplanung übergeordnet sind, oder aus Inhalten gleichrangiger Satzungen, die schon vor Aufstellung des Bebauungsplans existierten und sich auch über den Geltungsbereich des Bebauungsplans erstrecken. Im Bebauungsplan können keine Festsetzungen getroffen werden, die den nachrichtlich übernommenen Inhalten entgegenstehen.

Denkmalschutz

Im Geltungsbereich befindet sich ein Baudenkmal gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 1 BbgDSchG (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz). Es handelt sich um die Ehemalige Wagenhalle (Alte Halle) des Reichsbahnausbesserungswerks (RAW) der Deutschen Reichsbahn an der Friedrich-Engels-Straße 98 aus dem Jahre 1872. Die Halle wird als Werkstattgebäude zusammen mit anderen Relikten des RAW (Wasserturm, Neue Halle) in der Denkmalliste des Brandenburgischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseums unter der Dokumentennummer 09156136, T geführt. Die Schmiede von 1870, die ebenfalls zum Denkmal Bahnausbesserungswerk gehörte, wurde 2008 abgebrochen.

Die Sicherung und Integration von denkmalgeschützten Objekten ist nicht nur legitimer Selbstzweck, sondern auch ein Beitrag zur Wahrung der Ortsidentität und zur Entwicklung des Ortsbildes.

Der Denkmalbestand der ehemaligen Wagenhalle (Alte Halle) wird durch Verwendung des Planzeichens 14.3 der Anlage zur Planzeichenverordnung (PlanZV) in die Planzeichnung des Bebauungsplans nachrichtlich übernommen.

Die nachrichtliche Übernahme ist zur Beurteilung der städtebaulichen Gesamtsituation notwendig.

Die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen berücksichtigen lediglich die Auswirkungen der Unterschutzstellung auf die planungsrechtlich regelbaren Inhalte. Für jede künftige Baumaßnahme muss die Erteilung einer denkmalrechtlichen Erlaubnis beantragt werden. Nur im Rahmen der damit verbundenen Abstimmungen können die Festsetzungen des Bebauungsplans umgesetzt werden.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind bisher keine Bodendenkmale bekannt, sodass hierzu keine nachrichtliche Übernahme erfolgt.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt nicht im Denkmalbereich „Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft“, sodass auch dazu keine nachrichtliche Übernahme erforderlich wird. Das Plangebiet liegt allerdings in der Pufferzone des Denkmalbereichs, woraus sich jedoch keine eigenen rechtlichen Auswirkungen ergeben.

Weitere für die Vorbereitung und Genehmigung von Vorhaben wesentliche Hinweise zu Belangen des Denkmalschutzes werden in den Kapiteln A.3.6 bis A.3.8 und B.2.5 gegeben.

Kommunale Satzungen

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind folgende Satzungen gültig und in den Bebauungsplan nachrichtlich zu übernehmen:

- Potsdamer Baumschutzverordnung (PBaumSchVO) vom 23. Mai 2017,
- Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt Potsdam vom 05. Dezember 2018,
- Satzung über die öffentliche Fernwärmeversorgung (Fernwärmesatzung) der Landeshauptstadt Potsdam vom 02. Dezember 1998.

Bezüglich des Inhalts der o.g. kommunalen Satzungen wird auf die Erläuterungen in Kapitel A.3.6 verwiesen.

Die nachrichtliche Übernahme erfolgt durch Eintrag in die Planzeichnung zur 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle.

3.11 Hinweise (ohne Normcharakter)

Um Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden frühzeitig auf Probleme hinzuweisen, die im Rahmen der konkreten Vorhabenplanung zu berücksichtigen sind, werden in den Bebauungsplan Hinweise aufgenommen, die für das Verständnis des Bebauungsplans und seiner Festsetzungen wie auch für die Vorbereitung und Genehmigung von Vorhaben notwendig sind. Im Unterschied zu den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans entfalten die Hinweise keinen Normcharakter.

Artenschutzhinweis

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass sich bei der Vorbereitung und Genehmigung von Vorhaben zusätzlich zu dem bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ermittelten Handlungs- und Maßnahmenbedarf [siehe Kapitel B.3.8 und Kapitel I, Anlage 6] weitere Anforderungen bezüglich des Artenschutzes ergeben können, wird folgender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen:

„Vor Durchführung von Baumaßnahmen und vor Beseitigung von Vegetationsbeständen ist zu prüfen, ob die artenschutzrechtlichen Verbotsvorschriften des § 44 Abs. 1 BNatSchG für besonders geschützte Tierarten (z. B. Vögel, Fledermäuse) gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 b und Nr. 14 c BNatSchG eingehalten werden. Andernfalls sind bei der jeweils zuständigen Behörde artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigungen (§ 45 Abs. 7 BNatSchG) einzuholen. Hieraus können sich besondere Beschränkungen / Auflagen für die Baumaßnahmen ergeben (z.B. Regelung der Bauzeiten, Herstellung von Ersatzquartieren)."

Hinweis zum Immissionsschutz

Die den im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen zum Immissionsschutz [siehe Kapitel B.3.8] zugrunde liegenden Rechtsvorschriften können bei der Landeshauptstadt Potsdam im Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung während der Dienststunden eingesehen werden.

Dazu wird in den Bebauungsplan folgender Hinweis aufgenommen:

„Die der Planung zugrunde liegenden DIN-Vorschriften, insbesondere die DIN 4109-1:2018-01 und DIN 4109-2:2018-02, können bei der Landeshauptstadt Potsdam im Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Bereich Verbindliche Bauleitplanung, Hegelallee 6-10, 14467 Potsdam, Haus 1, 8. Etage, eingesehen werden."

4. Klimaschutz

4.1 Maßnahmen zum Klimaschutz

Gemäß § 1a Abs. 5 BauGB soll in der Bauleitplanung den Erfordernissen des Klimaschutzes sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen werden.

Dem Klimaschutz bzw. der Anpassung des Klimawandels dient insbesondere die im Bebauungsplan getroffene Festsetzung zur extensiven Dachbegrünung. Durch die Maßnahme wird ein Teil des Niederschlagswassers vor Ort gespeichert. Die

Verdunstungsfeuchtigkeit führt zur Verbesserung der Luftqualität und des Mikroklimas [siehe Kapitel B.3.8 und C.2.3].

Durch das Planvorhaben wird ein bereits überwiegend bebautes Grundstück in Anspruch genommen. Eine Beeinträchtigung von Kaltluftentstehungsgebieten kann ausgeschlossen werden. Alle Eingriffe in den Naturhaushalt können vor Ort ausgeglichen werden [siehe Kapitel C.2.6].

4.2 Energieeffizienz

Die Landeshauptstadt Potsdam strebt bei städtebaulichen Planungen durch die Nutzung erneuerbarer Energien eine Verbesserung der Energieeffizienz an. Dies soll bereits im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung Berücksichtigung finden, so dass auf Veranlassung der Landeshauptstadt Potsdam eine Arbeitshilfe für Bebauungsplanverfahren erarbeitet wurde. Die im Jahr 2010 unter dem Titel „Energieeffizienz in der Bauleitplanung" vorgestellte Arbeitshilfe soll parallel zu den bereits geltenden bauwerksbezogenen Verordnungen, wie der Energieeinsparverordnung (EnEV) oder dem Erneuerbare Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG), energetische und klimaschützende Aspekte in den Planungsphasen des städtebaulichen Entwurfs, über die Erarbeitung von Bebauungsplänen bis hin zu den städtebaulichen Verträgen, aufzeigen.

Wesentliche Faktoren, die bereits im Rahmen des städtebaulichen Entwurfs in eine energieeffiziente Planung einfließen sollen, sind z. B. die Wahl des Standortes (Zurückgreifen auf bereits bebaute Gebiete und ein Anschluss an den ÖPNV) und die Anordnung und Stellung der Baukörper (u. a. Südausrichtung, Vermeidung von Verschattung der Gebäude untereinander und Kompaktheit). Mögliche Festsetzungsinhalte für die Bebauungspläne, die dem Klimaschutz und der Energieeffizienz dienen sollen, sind aus dem abschließenden Festsetzungskatalog des § 9 BauGB sowie dem begleitenden Regelwerk der BauNVO zu ziehen.

Das Gesetz zur Stärkung der klimagerechten Entwicklung in den Städten und Gemeinden ist am 30.07.2011 in Kraft getreten (BGBl I S. 1509); das BauGB ist entsprechend novelliert worden. Insbesondere bei der Umsetzung der Planung sind bei der Errichtung der Gebäude die einschlägigen Gesetze zur Energieeinsparung und Förderung regenerativer Energien zu beachten:

- Gesetz zur Einsparung von Energie in Gebäuden (Energieeinsparungsgesetz – EnEG) vom 1. September 2005 (BGBl. I S. 2684), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 4. Juli 2013 (BGBl. I S. 2197),
- Verordnung über energiesparenden Wärmeschutz und energiesparende Anlagentechnik bei Gebäuden (Energieeinsparverordnung - EnEV) vom 24. Juli 2007 (BGBl. I S. 1519), zuletzt geändert durch Art. 3 der Verordnung vom 24. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1789),
- Gesetz zur Förderung Erneuerbarer Energien im Wärmebereich (Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz - EEWärmeG) vom 7. August 2008 (BGBl. I Nr. 36 vom 18. August 2008, S. 1658), zuletzt geändert durch Art. 9 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722).

Des Weiteren bieten sich folgende Umsetzungsmöglichkeiten an:

- Erfüllung des Anforderungsniveaus der Energieeinsparverordnung für Gebäude - EnEV 2016 - zur Gestaltung der Gebäudehülle,
- geringe Transmissionswärmeverluste der Gebäude durch kompakte Baukörper, Wärmedämmung, Wärmeschutzverglasung und winddichte Ausführung;
- kontrollierte Lüftung und natürliche Klimatisierung;
- hohe passive solare Gewinne durch optimale Gestaltung der Fassaden und Verglasungen;
- ggf. Speicherung der Solargewinne durch massive Bauteile;

- effiziente Wärmeversorgung;
- sommerliche Verschattung durch Großgrün zur Vermeidung von Aufheizung;
- gute Tagesbelichtung gemäß DIN 5034 (Tageslicht in Innenräumen).

Im Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, werden keine über die o.g. gesetzlichen Anforderungen an die Errichtung von Gebäuden hinausgehenden Festsetzungen getroffen.

Mit dem Planvorhaben sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des aus dem im Jahr 2017 durchgeführten Werkstattverfahren hervorgegangenen favorisierten Planungskonzepts des Büros Tchoban Voss Architekten GmbH [siehe Kapitel I, Anlage 1] geschaffen werden. Die Ausrichtung der Baukörper zur Himmelsrichtung, die Dachformen, Gebäudehöhen und Zulässigkeit von Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien sind somit aus städtebaulichen und architektonisch-gestalterischen Gründen wesentlich vorbestimmt. Auf eine Optimierung der Festsetzungen im Sinne der Energieeffizienz wird daher verzichtet.

Belange der Energieeffizienz finden dennoch Berücksichtigung.

Gemäß Anlage zur Satzung über die öffentliche Fernwärmeversorgung (Fernwärmesatzung) der Landeshauptstadt Potsdam gehört der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, zu einem Fernwärmevorranggebiet. Damit besteht Anschluss- und Benutzungszwang für die Wärmeversorgung (Heizung und Warmwasserbereitung) nach den Regelungen der Satzung.

Weitere Belange können im Rahmen der Bauantrags- und Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

5. Flächenbilanz

Tabelle: Flächenbilanz Nutzungsarten

Allgemeine Nutzung	Festgesetzte Nutzung	Flächengröße (m²)
Baugebiete	Sonstiges Sondergebiet SO 6	4.578
Verkehrsflächen	Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (öffentlich)	302
Geltungsbereich gesamt		4.880

Tabelle: Flächenbilanz Versiegelung in den Baugebieten

Baugebiet	Flächengröße (m²)	davon bebaubar gemäß GR / GRZ (m²)	max. zulässige Überschreitung der GR/GRZ (m²)	Gesamte, maximal überbaubare Fläche (m²)	Unversiegelte Freiflächen (m²)
SO 6	4.578	4.000	400	4.400	178

C. Umweltbericht

1. Einleitung

Gem. § 2 Abs. 4 BauGB wird bei Aufstellung von Bauleitplänen für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1 a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt. In der Umweltprüfung werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung [siehe Kapitel F.2.2] zu berücksichtigen.

Der Umweltbericht und die umweltrelevanten Festsetzungen des Bebauungsplans wurden im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung und der förmlichen Beteiligung überarbeitet und ergänzt [siehe Kapitel E.2. und F.2.].

Neben der Umweltprüfung werden im vorliegenden Umweltbericht auch Themen auf der Grundlage weiterer gesetzlicher Anforderungen erörtert (z. B. Eingriffsregelegung gem. § 1a Abs. 3 BauGB).

1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

Inhalt und Ziele des Bebauungsplans

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat in ihrer Sitzung am 06.03.2002 den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ gefasst und die Abwägung zu den vorgebrachten privaten und öffentlichen Belangen gebilligt (Drucksache 02/SVV/0073).

Der Bereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, betrifft die Fläche des bisherigen Baugebiets SO 6 „Multifunktionale Veranstaltungshalle“ sowie die hiervon östlich liegende Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, auf der sich private Stellplätze befinden. [siehe Kapitel A.2 und B.1]. Die Eigentümerin plant auf dem Gelände die Errichtung eines Beherbergungsbetriebes. Das denkmalgeschützte Bestandsgebäude soll für diese Zwecke anteilig um- und teilweise überbaut werden; auf der angrenzenden Stellplatzfläche ist die Errichtung eines ergänzenden Neubaus vorgesehen.

Grundsätzliches Ziel der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, ist es, die städtebaulichen und planungsrechtlichen Grundlagen für die Realisierung der skizzierten Planungen herzustellen und die denkmalgeschützte Wagenhalle zu erhalten.

Zur Umsetzung der Planungen ist eine Änderung des geltenden Bebauungsplans im Teilbereich Ehemalige Wagenhalle erforderlich.

Die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam hat entsprechend dieser Notwendigkeit am 07.03.2018 gemäß § 2 Abs. 1 BauGB die Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, beschlossen (DS 17/SVV/0892). Die Änderung wird im Regelverfahren durchgeführt.

Festgesetzt werden soll ein neues Sondergebiet SO 6 mit der Zweckbestimmung Fremdenbeherbergung sowie Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung.

Angaben zum Standort

Der räumliche Geltungsbereich des zu ändernden Teilbereichs Ehemalige Wagenhalle des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ umfasst die Flurstücke 135 sowie 136 (teilweise) der Flur 4 in der Gemarkung Potsdam mit einer Fläche von rund 0,5 ha. Das

Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe des Potsdamer Hauptbahnhofes. Der Standort zeichnet sich durch eine verkehrsgünstige Lage aus, nahe dem Verkehrsknoten des öffentlichen Personennahverkehrs mit den Fern- und Regionalzügen, den Verbindungen der S-Bahn, dem zentralen Omnibus-Bahnhof sowie den Haltestellen der Straßenbahn.

In den letzten Jahren entstand am Potsdamer Hauptbahnhof ein neues Stadtquartier, das neben Büronutzungen und Wohnungen auch Einzelhandelsflächen sowie zentrale Einrichtungen umfasst. Mit der Sanierung und baulichen Weiterentwicklung der alten Wagenhalle wird die positive Entwicklung des Quartiers am Potsdamer Hauptbahnhof fortgeführt und um einen weiteren substanziellen Baustein ergänzt.

Das Plangebiet und sein Umfeld werden seit rund 150 Jahren überwiegend als Verkehrsfläche sowie in Teilen gewerblich und industriell genutzt. Die bauliche Erschließung des Bahnhofsareals beginnt mit dem Bau der Eisenbahnlinie Berlin-Potsdam und der Errichtung des Personenbahnhofs 1838. Ältere Luftbilder zeigen auf einem Großteil der Flächen Gleisanlagen mit den dazugehörigen Anlagen. Hervorzuheben sind die Anlage des Hauptbahnhofes Potsdam mit einem Lokschuppen, mehreren Werkstätten, Arbeitsgruben, Entladegleisen und Lagern für Betriebsmittel (u. a. Öle und Treibstoffe).

Prägend für das Plangebiet ist die alte Wagenhalle des ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerks (RAW). Das Gebäude wurde um 1865 errichtet, ist nicht unterkellert und eingeschossig. Im Zuge der Zusammenführung der Deutschen Reichsbahn der DDR und der Bundesbahn erfolgte eine Neuorientierung des Eisenbahnwesens. In diesem Zusammenhang wurde der Betrieb des RAW Potsdam sukzessive eingestellt. Große Teile der Eisenbahnbetriebsbauten wurden nach 1993 abgerissen und Areale veräußert. Nach endgültiger Stilllegung des Werkes wurde die einstige Wagenhalle instandgesetzt. Sie stellt zusammen mit dem in das Bahnhofscenter eingebundenen Wasserturm eines der letzten Zeugnisse der einstigen Bahnanlagen dar. Das vorhandene Gebäude ist als Bestandteil des vormaligen RAW-Geländes ein nach dem Brandenburgischen Denkmalschutzgesetz (BbgDSchG) geschütztes Denkmal.

Die Stellplatzfläche östlich der ehemaligen Wagenhalle ist an den Randbereichen zu den Wohnungsbauten an der Straße Zum Wasserturm mit Pappeln und Sträuchern bewachsen. Ebenso wie die Stellplätze wird die Halle über die Friedrich-Engels-Straße erschlossen.

Das Plangebiet selbst ist nahezu vollständig bebaut (ca. 93 % Versiegelung). Eine naturnahe Nutzung kann nicht festgestellt werden.

Art, Umfang und Bedarf an Grund und Boden

Tabelle 1 - Geplante Nutzungen und Flächengrößen

Geplante Nutzung	Flächengröße [m²]	Davon bebaubar gemäß GR/GRZ [m²]	max. zulässige Überschreitung der GR/GRZ [m²]	Gesamte, maximal überbaubare Fläche [m²]	Unversiegelte Freiflächen [m²]
Sondergebiet SO6	4.578	4.000	400	4.400	178
Festgesetzte Verkehrsfläche (Flurstück 136)	302				
Summen	**4.880**	**4.000**	**400**	**4.400**	**178**

1.2 Relevante Ziele des Umweltschutzes aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen

Fachgesetze

Nachfolgend werden die für die Planung relevanten rechtlichen Grundlagen des Umweltschutzes, die darin formulierte Ziele und deren Berücksichtigung im Rahmen des Bebauungsplans dargestellt:

1. Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3.November 2017 (BGBl.I S. 3634)
2. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. September 2017 (BGBl. I S. 3370)
3. Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434)
4. Brandenburgisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz - BbgNatSchAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Februar 2013 (GVBl.I/13, [Nr. 3]), geändert durch Artikel 2 Absatz 5 des Gesetzes vom 25. Januar 2016 (GVBl.I/16, [Nr. 5])
5. Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771)
6. Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz – BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465) geändert worden ist
7. Wasserhaushaltsgesetz vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2254)
8. Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. März 2012 (GVBl.I/12, [Nr. 20]), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Dezember 2017 (GVBl.I/17, [Nr. 28])

Tabelle 2 - Rechtliche Grundlagen und Ziele der Fachgesetze und deren Berücksichtigung im Bebauungsplan

Rechtliche Grundlage und Ziele	Berücksichtigung im Bebauungsplan bezogen auf die Schutzgüter							
	Natura 2000-Gebiete	Fläche und Boden	Wasser	Klima	Tiere und Pflanze	Orts-, Landschafts-bild	Mensch	Kultur-, Sachgü- ter
Baugesetzbuch (BauGB)								
§ 1 a Abs. 2 BauGB: sparsamer Umgang mit Grund und Boden	☐	X	☐	☐	☐	☐	☐	☐
§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB: Schutzgüter, die im Rahmen der Umweltprüfung zu betrachten sind	☐	X	X	X	X	X	X	X
Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)								
Vermeidung, Ausgleich und Ersatz im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung	☐	X	☐	☐	X	☐	☐	☐
§ 30 BNatSchG: gesetzlicher Biotopschutz (nicht relevant)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)								
Bundes-Bodenschutz und Altlastenverordnung: Umgang mit Altlasten	☐	X	☐	☐	☐	☐	X	☐
Wasserhaushaltsgesetz (WHG)								
§ 55 Abs. 2 Wasserhaushaltsgesetz: Demnach ist unbelastetes Niederschlagswasser vor Ort zu versickern, soweit andere Belange dem nicht entgegenstehen.	☐	X	X	☐	☐	☐	☐	☐
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)								
Lärmschutz/Erschütterung	☐	☐	☐	☐	☐	☐	X	X
Brandenburgisches Naturschutz-ausführungsgesetz (BbgNatSchAG) (nicht relevant)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Rechtliche Grundlage und Ziele	Berücksichtigung im Bebauungsplan bezogen auf die Schutzgüter

Rechtliche Grundlage und Ziele	Berücksichtigung im Bebauungsplan bezogen auf die Schutzgüter							
	Natura 2000-Gebiete	Fläche und Boden	Wasser	Klima	Tiere und Pflanzen	Orts-, Landschafts-bild	Mensch	Kultur-, Sachgü- ter
Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG)								
§ 54 Abs. 4 Wassergesetz Brandenburg: Demnach ist unbelastetes Niederschlagswasser vor Ort zu versickern, soweit andere Belange dem nicht entgegenstehen.	☐	X	X	☐	☐	☐	☐	☐
Trinkwasserschutzverordnung (nicht relevant)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Landschaftsschutzgebietsverordnung (nicht relevant)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Waldgesetz des Landes Brandenburg (LWaldG) (nicht relevant)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Verwaltungsvorschrift zu § 8 Landeswaldgesetz (VV § 8 LWaldG) (nicht relevant)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Potsdamer Baumschutzverordnung (PBaumSchVO)	☐	☐	☐	☐	X	☐	☐	☐
Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz (BbgDSchG)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	X

Fachpläne

Nachfolgend werden die für die Planung relevanten Fachpläne, die darin formulierten umweltrelevanten Ziele und deren Berücksichtigung im Rahmen des Bebauungsplans dargestellt:

Tabelle 3 - Relevante Fachpläne und deren Berücksichtigung im Bebauungsplan

Fachpläne und Ziele	**Berücksichtigung im Bebauungsplan – bezogen auf die Schutzgüter**							
	Natura 2000-Gebiete	Fläche und Boden	Wasser	Klima	Tiere und Pflanzen	Orts-, Landschafts-bild	Mensch	Kultur-, Sachgüter
Landesentwicklungsplan								
Zur räumlichen Ordnung der Daseinsvorsorge wird im LEP HR, wie zuvor bereits im LEP B-B ein flächendeckendes System Zentraler Orte mit 3 Stufen (Metropole, Oberzentren, Mittelzentren), die als räumlich-funktionale Schwerpunkte komplexe Funktionen für ihr jeweiliges Umland erfüllen, abschließend festgelegt. Das Planungsgebiet befindet sich im Oberzentrum.	☐	☐	☐	☐	☐	☐	X	☐
Landschaftsprogramm (nicht relevant)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Regionalplan Havelland-Fläming (nicht relevant / unwirksam)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Flächennutzungsplan Potsdam	☐	☐	☐	☐	X	X	☐	☐
Landschaftsplan Potsdam – zugleich Landschaftsrahmenplan	☐	X	X	X	X	☐	X	☐
Luftreinhalteplan Potsdam	☐	☐	☐	X	☐	☐	X	☐
Lärmaktionsplan Potsdam	☐	☐	☐	☐	☐	☐	X	☐
Ufer- und Stegekonzept Potsdam (nicht relevant)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Uferwegekonzept Potsdam (nicht relevant)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

1.3 Datengrundlagen der Umweltprüfung

Im Rahmen der Erstellung des Umweltberichts wurden die folgenden weiteren Datengrundlagen verwendet:

1. Diverse Altlastengutachten (einsehbar bei: Untere Bodenschutzbehörde Landeshauptstadt Potsdam)
   - Bericht über Untergrunduntersuchungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 37 A „Potsdam-Center"; Boden-, Bodenluft, und Grundwasseruntersuchungen auf Altlast(verdachts)flächen – Teil II: Anlagen, GEO-data, GmbH vom Dezember 1995
   - Bericht über Boden- und Grundwasseruntersuchungen auf dem Grundstück Quartier am Bahnhof in Potsdam – Bereich „Alte Halle", Utt-Umwelttechnologietransfer GmbH vom 03.04.1998
   - Auswertung der Baustoffuntersuchungen auf dem Standort 1014 „Alte Halle" (Spritzhalle Bahnhof Potsdam), Utt-Umwelttechnologietransfer GmbH vom 16.01.2002
   - Massenschätzung von Fundamenten der ehemaligen Bebauung im Bereich der „Alten Halle" am Potsdam-Center Süd, Utt-Umwelttechnologietransfer GmbH vom 22.01.1999
   - II. Bericht über Untergrunduntersuchungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 37, Potsdam-Center; Boden- und Bodenluftuntersuchungen auf der Verdachtsfläche 13, Ausbesserungswerk Potsdam, Geo-data GmbH vom Februar 1996
   - Bericht über Untergrunduntersuchungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 37 „Potsdam-Center"; Boden-, Bodenluft- und Grundwasseruntersuchungen auf Altlast(verdachts)flächen Teil I: Bericht, Geo-data GmbH vom Dezember 1995
2. Auskunft Kampfmittelbeseitigungsdienst Land Brandenburg

   Anfrage an den Kampfmittelbeseitigungsdienst Land Brandenburg vom 15.06.2018, Auskunft vom 25.09.2018.
3. Kartierung Bodendenkmale Stadt Potsdam
4. Artenschutz-Gutachten zur 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle - Potentialeinschätzung -; Ornithologische und Ökologische Gutachten Dr. Susanne Salinger, Meierottostraße 5, 10719 Berlin [siehe Kapitel I, Anlage 6]
5. Kartierung FFH-Gebiete Potsdam
6. Kartierung Überflutungsgebiete

1.4 Methodik der Umweltprüfung

Zur Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen wird entsprechend Anlage 1 zum BauGB zunächst eine Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario), einschließlich der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden, durchgeführt. Dazu wird das komplexe Themengeflecht „Umwelt" nach den einzelnen Schutzgütern untergliedert und unter Berücksichtigung schutzgutspezifischer Umweltziele und Wirkräume analysiert. Auch wird eine Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung gegeben.

Hieran schließt sich eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung an. Hierzu werden die möglichen erheblichen bau-, anlagen- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen, auch einschließlich indirekter, sekundärer und kumulativer Auswirkungen und Wechselwirkungen, beschrieben. Den aufgeführten

relevanten Umweltschutzzielen wird dabei Rechnung getragen; insbesondere dienen sie als Beurteilungsmaßstäbe für die Umweltverträglichkeit.

Es folgen u. a. eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen festgestellte erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, verhindert, verringert oder soweit möglich ausgeglichen werden sollen, sowie eine Darstellung der in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten mit Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl.

Die jeweils schutzgutbezogene Abarbeitung erfordert abschließend eine, die einzelnen Umweltauswirkungen in Beziehung setzende, Gesamtbeurteilung die in enger Verbindung mit der Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung (Eingriffsregelung nach § 1a Abs. 3 BauGB) vorgenommen wird.

2. Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

2.1 Bestandsaufnahme des Umweltzustands (Basisszenario)

Natura 2000-Gebiete

Die Fläche befindet sich weder in einem FFH-Gebiet (Fauna-Flora-Habitat) noch sind Auswirkungen auf benachbarte FFH-Gebiete zu erwarten [https://www.natura2000-brandenburg.de/projekt/]. Die Entfernung zum nächstgelegenen FFH-Gebiet Mittlere Havel Ergänzung beträgt ca. 2,5 km in Richtung Westen.

Fläche und Boden

Bodeneigenschaften

Bei dem oberen Bodenhorizont handelt es sich überwiegend um eine anthropogen geprägte Aufschüttung (Bauschuttböden, z. T. Schlacken, Gleisschotter). Die oberhalb des gewachsenen Bodens flächendeckend vorhandene Aufschüttung weist unterschiedliche Mächtigkeiten auf. Erfahrungsgemäß kann von typischen Belastungen des Aufschüttungshorizontes mit Schadstoffen (PAK, Schwermetalle etc.) ausgegangen werden. Ein Sanierungserfordernis nach Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) besteht nach derzeitigem Kenntnisstand nicht, so dass die weitergehenden abfallbezogenen Fragestellungen erst im Rahmen von Baumaßnahmen zu berücksichtigen sind.

Die Fläche wird fast vollständig von der vorhandenen Bebauung mit der Wagenhalle sowie versiegelten Verkehrsflächen eingenommen.

Die Leistungsfähigkeit der Böden wird insgesamt ausschließlich als gering im Mittel der folgenden 5 Bodenfunktionen (Bundes-Bodenschutzgesetz BBodSchG, Bodenfunktionen, § 2 Abs. 2 Nr. 1 und 2)

- Lebensraum für naturnahe und seltene Pflanzengesellschaften,
- Ertragsfunktion für Kulturpflanzen,
- Puffer- und Filterfunktion,
- Regelfunktion für den Wasserhaushalt,
- Archivfunktion für die Naturgeschichte

bewertet und somit als naturfern eingestuft.

Bodenverunreinigungen

Alltlasten (Geo-data, Februar 1996)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, liegt vollständig im Bereich einer im Bodenbelastungskataster der Stadt Potsdam geführten altlastenrelevanten Fläche. Es handelt sich um die Fläche–Nummer VF 13, östlicher Bereich.

Südlich des Geltungsbereichs wurden bereits Bodenbelastungen mit MKW (Mineralölkohlenwasserstoffe) im Zusammenhang mit Baumaßnahmen saniert. (mündliche Auskunft der Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Umwelt und Natur)

Bei Erdarbeiten im Umfeld der Halle sowie in der Halle ist gemäß der vorliegenden Untersuchungen mit dem Auftreten von belastetem Boden zu rechnen. Dieser ist, soweit vorhanden, entsprechend seiner Deklaration zu entsorgen.

Altlastenverdachtsflächen VF 13 Ehem. Nutzung/Nutzungszeit

Seit ca. 1872 – 1995: früher Wagenrevision (Aufarbeitung Wagenuntergestelle/Radsätze) seit 1880 Farbgebung (später Spritzhalle), Lagerung und Umfüllen Lösemittel etc.

Derzeitige Flächennutzung

Die Fläche wird derzeit von der ehemaligen Wagenhalle und von Verkehrsflächen eingenommen.

Munitionsbelastung

Die Fläche liegt in einem munitionsbelasteten Bereich. Ein Auskunftsersuchen an den staatlichen Kampfmittelbeseitigungsdienst wurde am 15.06.2018 gestellt; die Stellungnahme hierzu datiert vom 25.09.2018 [siehe Kapitel I, Anlage 8].

Die Überprüfung der Fläche hat ergeben, dass ein identifizierte und in der Karte gekennzeichneter Verdachtspunkt (siehe Anlage 8) durch eine Kampfmittelräumfirma überprüft werden muss, Eine Munitionsfreigabe ist erst nach der Durchführung einer Kampfmittelräumung erreichbar.

Es wird empfohlen, die Kampfmittelräumung mittels Bohrlochsondierung im Raster 1,5 m, Reihenabstand 1,3 m und einer Messtiefe von 5 m durchzuführen. Beginn und Abschluss der Sucharbeiten sind dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Brandenburg mitzuteilen. Das beauftragte Unternehmen hat ein Abschlussprotokoll mit der Darstellung der geräumten Fläche und Einbeziehung der geborgenen Kampfmittel zu erstellen und dem Kampfmitteldienst vorzulegen.

Die restliche Fläche des Grundstückes hat zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine konkreten Anhaltspunkte auf das Vorhandensein von Kampfmitteln ergeben Es ist deshalb nicht erforderlich, Maßnahmen der Kampfmittelräumung durchzuführen.

Fazit

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die möglichen Schadstoffbelastungen des Bodens oder Grundwasser sowie die mögliche Munitionsbelastung der geplanten Nutzung nicht entgegenstehen.

Wasser / Grundwasser

Trinkwasserschutzgebiete

Die Fläche liegt in keiner Trinkwasserschutzzone [http://maps.brandenburg.de/apps/Wasserschutzgebiete/].

Grundwasser

Der Grundwasserflurabstand beträgt nach den vorliegenden Gutachten [Bodengutachterliche Hinweise, BBiG, Potsdam, 12.05.2017] ca. 2,80 m, das Grundwasser ist ungeschützt.

Der oberste geschützte Grundwasserleiter befindet sich in 20 m Tiefe.

Gemäß des vorliegenden Untersuchungsberichts [Bericht über Boden- und Grundwasseruntersuchungen auf dem Grundstück Quartier am Bahnhof in Potsdam – Bereich „Alte Halle", Utt-Umwelttechnologietransfer GmbH vom 03.04.1998] ist das Grundwasser des Umfeldes südlich des Planungsgebietes bereichsweise mit Schadstoffen (Mineralölkohlenwasserstoffen, MKW) belastet. Die Schadensquelle in der ungesättigten Bodenzone wurde im Zuge von Baumaßnahmen im Umfeld ausgekoffert und saniert (Auskunft der Landeshauptstadt Potsdam, Bereich Umwelt und Natur).

Oberflächengewässer

Die Fläche liegt im Bereich der Nutheniederung, einer weichselkaltzeitlich (von der letzten Eiszeit) geprägten Schmelzwasserrinne. Die nächstgelegenen Oberflächengewässer sind die Nuthe sowie die Havel, denen das Grundwasser zuströmt.

Hochwassergefährdung/Überschwemmungsgebiet

Das Planungsgebiet liegt in keinem Überschwemmungsgebiet oder hochwassergefährdeten Gebiet [http://www.mlul.brandenburg.de/info/hwrm/karten].

Abwasser

Das Gebiet wurde in den 1960er/70er-Jahren mit einer neuen Kanalisation versehen und ist an das Niederschlags-/Abwassernetz angeschlossen. Eine Versickerung von Niederschlagswasser kann derzeit auf Grund nahezu flächendeckender Versiegelung kaum erfolgen.

Da die Fläche auch zukünftig nahezu vollversiegelt sein wird und es sich zudem um eine Altlastenverdachtsfläche mit bekannten Bodenverunreinigungen im Auffüllungshorizont handelt, eine Versickerung jedoch nur über unbelasteten Böden zulässig ist, ist auch zukünftig die vorhandene zentrale Niederschlagsentwässerung zu nutzen.

Klima / Luft / Lufthygiene / Licht / Strahlung / Schall

Stadtklima

Im Landschaftsplan der Landeshauptstadt Potsdam werden für den Raum Potsdam die folgenden Angaben gemacht [https://mlul.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.313135.de]:

Der Potsdamer Raum ist nach der Klimaeinteilung von BOER (1966) dem Klima des stärker maritim beeinflussten Binnentieflandes zuzuordnen. Die nachstehend dargestellten Angaben zu den relevanten Klimagrößen beziehen sich auf den Zeitraum 1893-2005 (POTSDAM-INSTITUT FÜR LIMAFOLGENFORSCHUNG, 2007). Das mittlere Jahresmittel der Lufttemperatur liegt bei 8,7 °C. Der kälteste Monat ist der Januar mit einem mittleren Monatsmittel von -0,56 °C und der wärmste Monat ist der Juli mit einem mittleren Monatsmittel von 18,18 °C. Die mittlere Zahl der Sommertage (Tagesmaximum ≥ 25,0 °C) liegt bei 38 und die mittlere Zahl der heißen Tage (Tagesmaximum ≥ 30,0 °C) bei 8. Die Zahl der Frosttage (Tagesminimum < 0,0 °C) liegt im Mittel bei 93, die der Eistage (Tagesmaximum < 0,0 °C) bei 25. Die mittlere Jahressumme der Niederschläge liegt bei 587 mm. Im Mittel der Jahre des betrachteten Zeitraumes ist der März mit 36,78 mm als Mittelwert der Monat mit den geringsten und der Juli mit 68,61 mm der Monat mit den höchsten Niederschlägen. Die Anzahl der Niederschlagstage pro Jahr liegt im Mittel bei 178 Tagen. An 40 Tagen im Jahr treten Schneehöhen von mindestens 1 cm auf.

Belastungsgebiet

Die Fläche des Plangebietes liegt klimafunktional laut Landschaftsplan in einem Belastungsgebiet für das folgende Luftbelastungen bekannt sind:

Stickoxide

Der Landschaftsplan weist unter K2.3 – Klima/Luft/Lärm für das Planungsgebiet eine Stickoxidbelastung von 16 – 23 µg/m³ auf. Die Stickoxidbelastung unterschreitet damit den Jahresgrenzwert für den Schutz der menschlichen Gesundheit von 40 µg/m³ [39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG): Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 02.08.2010].

Feinstaub (PM10)

Der Landschaftsplan weist unter K2.3 – Klima/Luft/Lärm für das Planungsgebiet eine nur sehr geringe Feinstaubbelastung von 2,2 – 3,4 µg/m³ auf (Grenzwert: 40 µg/m³).

Die Oberflächengewässer des nahen Umfeldes dienen zudem als ausgleichende Frischluftentstehungsgebiete (Ausgleichsraum).

Schienen- und Fahrzeuglärm

Das Plangebiet befindet sich unmittelbar an den Bahntrassen des Potsdamer Hauptbahnhofs, so dass mit Bahnlärm jeglicher Art zu rechnen ist. Durch die sich auf dem südlichen Vorplatz des Hauptbahnhofs befindenden Verkehrsanlagen der Straßenbahn sowie der Bus- und Taxiwarteplätze und durch den Fahrzeugverkehr auf den angrenzenden Straßen (Friedrich-Engels-Straße und Leipziger Dreieck) ist das Plangebiet weiteren Verkehrslärmquellen ausgesetzt.

Die vorliegende schalltechnische Untersuchung - Bericht POT 18.145.01 P Version 2 - des Akustik Labor Berlin ALB [siehe Kapitel I, Anlage 7], kommt zu folgenden Schlussfolgerungen für die Summe aus Schienen- und Kfz-Verkehrslärm:

- bzgl. der Schwellen der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts:

  Die o. g. Schwellenwerte werden größtenteils vor allen möglichen Fassadenbereichen im Nacht-Zeitraum überschritten. Auch im Tag-Zeitraum liegen jedoch an einigen Fassadenbereichen Überschreitungen vor.

- bzgl. der schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm und Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:

  Vor den im Sondergebiet möglichen Gebäuden werden die SOW tags und nachts überschritten. Vor allem an den der Bahnanlage und den Straßenbahngleisen zugewandten Fassaden wird der SOW weit überschritten.

Gewerbelärm

Gemäß der schalltechnischen Untersuchung - Bericht POT 18.145.01 P Version 2 - des Akustik Labor Berlin ALB [siehe Kapitel I, Anlage 7] sind die durch die außerhalb des Plangebiets vorhandenen relevanten Anlagen der Bahnhofspassagen erzeugten Geräuschimmissionen untersucht worden. Geprüft wurde, ob Überschreitungen der gemäß TA Lärm zulässigen Immissionsrichtwerte (IRW) tags/nachts für den

- Beurteilungspegel von 60/45 dB(A) für Mischgebiete (MI)
- Maximalpegel von 90/65 dB(A) für MI

für schutzwürdige Nutzungen im Plangebiet zu erwarten sind.

Die Berechnungen ergaben:

- Vor den der vorhandenen Verladung nächstgelegenen planungsrechtlich möglichen Übernachtungsräumen (d.h. mit Schlafnutzung, Schutzanspruch wie MI) mit öffenbaren Fenstern in der Nordfassade gemäß städtebaulichem Entwurf [siehe Kapitel I, Anlage 1] werden die IRW für die Beurteilungspegel eingehalten. Der IRW für Maximalpegel wird tags eingehalten und nachts um bis zu 9 dB(A) überschritten. Die höchsten Überschreitungen wurden für die Nord- und Westfassade der Beherbergungsstätte ermittelt. Die Planung sieht allerdings in der Westfassade kein Fenster von Aufenthaltsräumen vor. Ursache der IRW-Überschreitung sind die rechnerisch angesetzten Verladegeräusche für die Anlieferzone.
- Die für die Immissionsorte vor den Fassaden der Wagenhalle ermittelten IRW-Überschreitungen nachts durch Beurteilungs- und Maximalpegel sind ohne Belang, da in diesem Bereich keine Fenster von Räumen mit Nachtschlafnutzung möglich sind. Hier ist die Höhe des Schutzanspruchs nachts derjenigen der Tagzeit gleichzusetzen.

Erschütterungen

Im Zuge der geplanten Neubebauung sind die von dem Bahnverkehr ausgehenden Erschütterungen zu berücksichtigen [siehe hierzu auch Kapitel C.2.2].

Elektromagnetische Strahlung

Der Transport elektrischer Energie sowie das Betreiben von Funkanlagen sind mit der Erzeugung elektromagnetischer Felder verbunden. Die Wirkung elektrischer und magnetischer Felder auf Menschen ist primär darin begründet, dass die Felder im Körpergewerbe elektrische Spannungen und nachfolgend elektrische Ströme induzieren.

Zum Schutz vor negativen Umweltauswirkungen elektromagnetischer Felder sind entsprechend den Durchführungsbestimmungen zur 26. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) und der Verordnung über das Nachweisverfahren zur Begrenzung elektromagnetischer Felder (BEMFV) die Anforderungen an die Vorsorge definiert. Unter anderem dürfen Niederfrequenzanlagen zur Fortleitung von Elektrizität mit einer Frequenz von 50 Hertz und einer Nennspannung von 220 Kilovolt und mehr, die in einer neuen Trasse errichtet werden, Gebäude oder Gebäudeteile nicht überspannen, die zum dauerhaften Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Für das geplante Vorhaben in Verbindung mit dem Abstand zu den bestehenden Bahnanlagen ergeben sich keine besonderen Erfordernisse an Schutzmaßnahmen.

Vom Vorhaben selbst wird keine elektromagnetische Strahlung ausgehen.

Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Die Fläche selbst ist nahezu komplett überbaut/vollversiegelt, die vorhanden kleinräumigen Grünflächen sind stark anthropogen überformt.

Auf den Freiflächen befinden sich, mit Ausnahme zweier Baumreihen, keine Biotope höherer Wertigkeit oder geschützte Tierarten.

Außenanlagen

Im Rahmen einer Potenzialabschätzung zum Artenschutz durch die Gutachterin Fr. Dr. Salinger (Bericht vom 16.08.2018) [siehe Kapitel I, Anlage 6] ergaben sich die folgenden Befunde:

- Im Gebiet konnten trotz intensiver Nachsuche keine Zauneidechsen oder andere Reptilien nachgewiesen werden. Das Plangebiet ist für eine beständige Besiedlung durch die Zauneidechse nicht oder ganz gering geeignet. Eine Zuwanderung von Zauneidechsen ist jedoch nicht völlig auszuschließen, wenn auf dem nördlich angrenzenden Bahngelände Vorkommen vorhanden sind.

- Auf den mit Gebüsch und Bäumen bestandenen Bereichen wurden Amsel und Ringeltaube beobachtet. Sie können in den Gehölzen nisten. Ihre Nester sind nicht dauerhaft geschützt, da davon ausgegangen wird, dass sie an anderer Stelle wieder ein Nest bauen können.

Gebäude

Im Rahmen einer Potenzialabschätzung durch die Gutachterin Fr. Dr. Salinger (Bericht vom 16.08.2018) [siehe Kapitel I, Anlage 6] ergaben sich die folgenden Befunde:

- Am nördlichen Anbau der ehemaligen Wagenhalle befinden sich unterhalb des Daches an der Balkenkonstruktion sechs dauerhaft geschützte Niststätten des Haussperlings.
- An und in der ehemaligen Wagenhalle sowie in deren Nähe konnten keine Fledermäuse nachgewiesen werden. Auch Spuren, die auf das Vorhandensein hindeuten (z.B. Kot- und Fraßspuren) wurden nicht gefunden. Die Dachkonstruktion des rückwärtigen Anbaus stellt jedoch ein mögliches Quartierpotenzial dar.

Biotope

Die folgende Tabelle 4 gibt Auskunft über die festgestellten Biotoptypen [siehe Kapitel I, Anlage 4].

Tabelle 4 - Lage und Beschreibung der Biotoptypen

Biotoptyp		**Beschreibung**
0714232	Baumreihe mehr oder weniger geschlossen und in gesundem Zustand, heimisch, > 10 Jahre	Am östlichen Rand des Planungsgebietes befinden sich 2 Baumreihen (u.a. Pappeln) welche in die umliegenden Verkehrsflächen integriert sind.
12612	Straßen mit Asphalt- oder Betondecken	Das Umfeld der ehemaligen Wagenhalle wird von überwiegend vollversiegelten Verkehrsflächen eingenommen.
12310	Gewerbegebäude, Industriebauten	Der Großteil des Planungsgebietes wird von der denkmalgeschützten ehemaligen Wagenhalle eingenommen. Diese wird derzeit gewerblich genutzt.
12651 12652 12653	unbefestigter Weg Weg mit wasserdurchlässiger Befestigung teilversiegelter Weg (incl. Pflaster)	Ein geringer Teil von rund 3% der Fläche ist unversiegelt/teilversiegelt.

Orts- und Landschaftsbild

Das Planungsgebiet liegt in der weiteren Pufferzone der Welterbestätte „Schlösser und Parks von Potsdam und Berlin".

Die Welterbestätte „Schlösser und Parks von Potsdam und Berlin" ist in ihren auf Potsdamer Stadtgebiet gelegenen Teilflächen durch die Denkmalbereichssatzung „Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft" vom 30.10.1996 von der Landeshauptstadt Potsdam als Denkmalbereich unter Schutz gestellt worden und ist daher seitdem Denkmal im Sinne des

Brandenburgischen Denkmalschutzgesetzes (BbgDSchG). Durch diesen Denkmalstatus besteht für die Welterbestätte ein Umgebungsschutz, sodass Maßnahmen, die eine Veränderung der geschützten Umgebung der Welterbestätte zur Folge haben, nur mit behördlicher Erlaubnis durchgeführt werden dürfen.

Innerhalb der weiteren Pufferzone sollen Bauvorhaben, die eine Höhe von 10 m oder eine zusammenhängende Grundfläche von 500 m² überschreiten auf eine mögliche Beeinträchtigung des Umgebungsschutzes geprüft werden.

Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Bauvorhaben innerhalb der Pufferzone auch zugleich in der Umgebung des geschützten Denkmalbereiches liegt und eine Veränderung im Sinne des § 9 Abs. 1 Ziff. 4 BbgDSchG bewirkt, sollen folgende Kriterien berücksichtigt werden:

- Bauvolumen
- Bauhöhe
- Dachaufbauten - auch Lüfter und ähnliche technische Anlagen
- Dachflächenfenster
- Farbgestaltungen bei Dachdeckungen (insbesondere glänzende Oberflächen, auffällige Farbtöne)
- Fassadenfarben
- Sonnenkollektoren und Photovoltaikanlagen
- Sendemasten, Antennenanlagen, Satellitenschüsseln, Empfangsanlagen aller Art
- Windkraftanlagen
- Speicherbehälter
- landwirtschaftliche und gewerbliche Großanlagen (z.B. Silos)

Bei allen Maßnahmen innerhalb der Pufferzone, die mit einer Veränderung der geschützten Umgebung des Denkmalbereichs „Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft" verbunden sein könnten und gemäß § 9 Abs. 1 Ziff. 4 BbgDSchG erlaubnispflichtig wären, ist die Untere Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Potsdam zwingend zu beteiligen. Diese wurde im Verfahren beteiligt [siehe Kapitel B.2.5].

Die ehemalige Wagenhalle selbst wird als historisches, das Ortsbild prägendes Gebäude im Bereich intakter Sichtachsen im Landschaftsplan dargestellt (Karte K4.2).

Mensch / Bevölkerung / menschliche Gesundheit / Erholung

Mensch/Bevölkerung

Das Plangebiet soll im Wesentlichen der Beherbergung mit vorübergehendem Aufenthalt (Hotel, Serviced Apartements) dienen.

Immissionsbelastung

Schallschutz

Auf Grund der unmittelbaren Nähe zur Bahn sowie den anliegenden Straßen wurden im zu ändernden Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center" seinerzeit zum Schutz vor schädlichen Einwirkungen durch Geräusche für das Sondergebiet SO 6 Festsetzungen mit Anforderungen an das Luftschalldämmmaß der Außenbauteile einschließlich Fenster für eine Büronutzung getroffen. Auf Grund der vorgesehenen Nutzungsänderung wurde zur aktuellen Beurteilung der Lärmbelastung und der sich daraus ableitenden Anforderungen an den in der Planung zu berücksichtigenden baulichen Schallschutz ein Lärmgutachten beauftragt.

In der zuletzt aktualisierten Fassung der schalltechnischen Untersuchung vom 14.08.2019 [siehe Kapitel I, Anlage 7] werden für im Umfeld vorhandene und im Plangebiet selbst vorgesehene schutzwürdige Nutzungen Untersuchungen zum Gewerbe- und Verkehrslärm durchgeführt. Grundlagen der auf Basis eines 3D-Modells durchgeführten Berechnungen bildeten die außerhalb des Plangebiets derzeit vorhandene und die planungsrechtlich mögliche Bebauung gemäß vorliegendem städtebaulichem Konzept [siehe Kapitel I, Anlage 1] sowie Analysewerte zum Kfz- und Schienenverkehr. Im Ergebnis werden die folgenden Empfehlungen ausgesprochen:

1. *Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen in den Gebäuden im Baugebiet SO 6 die Außenbauteile von Übernachtungsräumen von Beherbergungsstätten und Serviced Apartments mindestens folgende gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf $R'_{w,ges}$ gemäß DIN 4109-1:2018-01) in Abhängigkeit von der im Folgenden definierten Ausrichtung aufweisen:*

   - *46 dB zur Linie ABC*
   - *48 dB zur Linie CDE*
   - *49 dB zur Linie EFA*

   Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen in den Gebäuden im Baugebiet SO 6 die Außenbauteile von Tagungs- und Veranstaltungsräumen, Unterrichtsräumen, Personalaufenthaltsräumen u. Ä. gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,ges}$ gemäß DIN 4109-1:2018-01) von mindestens 46 dB aufweisen.

   Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen in den Gebäuden im Baugebiet SO 6 die Außenbauteile von Büroräumen u. Ä. gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,ges}$ gemäß DIN 4109-1:2018-01) von mindestens 41 dB aufweisen.

2. *Ausnahmsweise kann eine Minderung der sich aus der textlichen Festsetzung ergebenden Bau-Schalldämm-Maße zugelassen werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein geringerer maßgeblicher Außenlärmpegel nachgewiesen wird, als im Bebauungsplan angenommen wurde.*
3. *In den Gebäuden im Baugebiet SO 6 sind zum Schutz gegen Verkehrslärm Übernachtungsräume von Beherbergungsstätten und Serviced Apartments mit einer Lüftungsmöglichkeit auszustatten, die einen ausreichenden Luftwechsel gewährleistet, oder es müssen im Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertige Maßnahmen bautechnischer Art durchgeführt werden.*

Die Messergebnisse und deren Bewertung können im Einzelnen der schalltechnischen Untersuchung entnommen werden [siehe Kapitel I, Anlage 7].

Erschütterungen

Der Nachweis eines ausreichenden Schutzes vor schädlichen Umweltauswirkungen i.S.d. BImSchG durch Erschütterungen obliegt dem Bauherren und muss im Baugenehmigungsverfahren geführt werden, da erst dann die relevanten Bedingungen (statische Struktur des Gebäudes und der Gründung, Schwingungsverhalten sowie Lage und Exposition der Gründung empfindlicher Nutzungen) bekannt sind. Eine schwingungstechnische Entkoppelung der Gründung von Hochbauten ist zurzeit die wirkungsvollste Maßnahme zum Schutz gegen Erschütterungen.

Elektromagnetische Strahlung

Wie in Kapitel C.2.1 erläutert, ergeben sich durch das geplante Vorhaben in Verbindung mit dem Abstand zu den bestehenden Bahnanlagen keine besonderen Erfordernisse hinsichtlich von Schutzmaßnahmen.

Vom Vorhaben selbst wird keine elektromagnetische Strahlung ausgehen.

Luftbelastung

Stickoxide

Der Landschaftsplan weist unter K2.3 – Klima/Luft/Lärm für das Planungsgebiet eine Stickoxidbelastung von 16 – 23 µg/m³ auf. Zur Bewertung siehe Abschnitt: Klima / Luft / Lufthygiene / Licht / Strahlung / Schall.

Feinstaub (PM10)

Der Landschaftsplan weist unter K2.3 – Klima/Luft/Lärm für das Planungsgebiet eine geringe Feinstaubbelastung von 2,2 – 3,4 µg/m³ auf. Zur Bewertung siehe Abschnitt: Klima / Luft / Lufthygiene / Licht / Strahlung / Schall.

Die Oberflächengewässer des nahen Umfeldes des Plangebietes dienen als ausgleichende Frischluftentstehungsgebiete (Ausgleichsraum).

Erholung

Im Planungsgebiet ist keine mit Erholung verbundene Nutzung vorgesehen.

Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Natura 2000-Gebiete

Nicht relevant

Fläche und Boden

Eine Umnutzung der Halle wäre im Rahmen der derzeitigen Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“ nur mit Einschränkungen möglich. Diese hätten die Umsetzungen des favorisierten Entwurfs nicht möglich gemacht.

Die im Rahmen der Errichtung der Tiefgarage mögliche Beseitigung von Bodenverunreinigung und die damit verbundene Entfrachtung von Schadstoffen würde ebenfalls nicht möglich werden.

Wasser

Die baubedingte Förderung von Grundwasser zur Trockenlegung der Baugrube würde entfallen. Ebenso die damit verbundene mögliche Sanierung der randlichen Grundwasserverunreinigung mit MKW durch eine Grundwasserreinigung vor der Einleitung in einen Kanal bzw. ein Oberflächengewässer.

Klima (-wandel) / Luft / Lufthygiene / Licht / Strahlung / Schall

Bei Nichtdurchführung der Planung würden keine weiteren bauzeitlichen- und betriebsbedingten Emissionen entstehen. Eine Verschattung durch das neue Gebäude würde ebenfalls entfallen. Die mit der geplanten extensiven Dachbegrünung einhergehenden positiven Effekte (hier: Verdunstung, Verbesserung Mikroklima) würden nicht eintreten. Die Neubebauung schirmt den Bahnhofsvorplatz zusätzlich vom Bahnlärm ab; bei Nichtdurchführung der Planung wäre dies nicht der Fall.

Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Die Nichtdurchführung der Planung hat nur geringe Auswirkungen auf das Schutzgut Biotope, da die betroffenen Flächen nur einen geringen Wert aufweisen. Die mit der geplanten extensiven Dachbegrünung einhergehenden positiven Effekte (hier: Biotop und Nahrungsraum) würden nicht eintreten.

Orts- und Landschaftsbild

Die gewünschte Aufwertung des Standortes mit höherwertiger Nutzung würde nicht erreicht. Ohne diese Nutzung würde der bauliche Erhalt / die Sanierung der denkmalgeschützten Halle fraglich bleiben.

Mensch / Bevölkerung / menschliche Gesundheit / Erholung

Die Entwicklung des Potentials des Plangebietes bliebe ungenutzt, die Wagenhalle in ihrem derzeitigen Erscheinungsbild mit dem zurzeit ansässigen Gewerbe und dem hohen Leerstand bliebe bestehen.

Kultur- und Sachgüter

Es ist wahrscheinlich, dass am Baudenkmal, sofern keine Maßnahmen zur Erhaltung und Bestandssicherung getroffen werden würden, negative Veränderungen (weiter zunehmender Leerstand, Bauschäden etc.) auftreten.

2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

Die Umsetzung der Planung (Vorhaben) ist in drei Phasen mit jeweils spezifischen Wirkungen zu unterscheiden, die zeitlich voneinander abweichen: baubedingte Wirkungen, anlagebedingte Wirkungen (Vorhandensein des geplanten Vorhabens) und die betriebsbedingten Wirkungen.

Natura 2000-Gebiete

Nicht relevant.

Fläche und Boden

Im Rahmen des Bebauungsplanes ist nur eine geringe zusätzliche Flächenversiegelung von ca. 150 m² (entsprechend 3 % des Baugebietes SO 6) vorgesehen.

Für die vorgesehenen Tiefgaragengeschosse werden der Aushub und die Entsorgung von verunreinigtem Boden erforderlich.

Baubedingte Auswirkungen

Teilweiser Gebäudeabbruch/Entkernung und Tiefenenttrümmerung sowie Bodenaushub, dabei Anfall von insbesondere:

1. Bodenaushub:
   Gefährlicher Abfall (LAGA > Z2), Zuweisung durch Sonderabfallgesellschaft Berlin-Brandenburg zur Bodenwäsche oder Deponie oder
   Kein gefährlicher Abfall (LAGA ≤ Z2), Verwertung bzw. Beseitigung auf Deponien
2. Ziegelschutt:
   Kein gefährlicher Abfall, Verwertung bzw. Beseitigung auf Deponien
3. Beton:
   Kein gefährlicher Abfall, Verwertung/Recycling
4. Holz (Bau- und Abbruchholz):
   Gefährlicher Abfall, Zuweisung durch Sonderabfallgesellschaft Berlin-Brandenburg zur thermischen Verwertung
5. Schrott:
   Kein gefährlicher Abfall, Recycling

Eine Rückverfüllung von Baugruben darf nur mit unbelastetem Boden erfolgen [LAGA – Länderarbeitsgemeinschaft Abfall, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von

mineralischen Abfällen: Teil II: Technische Regeln für die Verwertung, 1.2 Bodenmaterial (TR Boden) 2004, Kategorie Z0).

Anlagebedingte Auswirkungen

Die anlagebedingten Auswirkungen können aufgrund der geringen zusätzlichen Versiegelung und des ohnehin naturfernen Charakters des Bodens im Plangebiet vernachlässigt werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Wasser

Baubedingte Auswirkungen

Grundwasser

Im Zuge der Errichtung der 2-geschossigen Tiefgarage kommt es zu einer temporären Grundwasserabsenkung mit Einleitung in einen Kanal. Hierbei kann, da im Umfeld sowohl Boden- als auch Grundwasserverunreinigungen bekannt sind, eine vorherige Reinigung des geförderten Grundwassers mittels z. B. Aktivkohlefilter zum Erreichen der Einleitwerte notwendig werden.

Oberflächengewässer / Überschwemmungs- und Hochwasserrisikogebiete

Nicht relevant.

Abwasser

Im Zuge der weiteren Planungen sind die Ableitungsmöglichkeiten für das während der Baugrubenerstellung geförderte Grundwasser zu prüfen, ggf. wird eine temporäre Rohrleitung erforderlich.

Anlagebedingte Auswirkungen

Grundwasser

Anlagebedingte Auswirkungen auf das Grundwasser sind nicht zu erwarten.

Oberflächengewässer / Überschwemmungs- und Hochwasserrisikogebiete

Nicht relevant.

Abwasser

Durch die Umsetzung der Planung können sich Anforderung hinsichtlich einer ggf. notwendigen Reinigung von Abwässern (z.B. Fettabscheider für Küchenbereiche) ergeben. Ob die vorhandenen Kapazitäten ausreichend sind, ist zu prüfen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Grundwasser

Nicht relevant.

Oberflächengewässer / Überschwemmungs- und Hochwasserrisikogebiete

Nicht relevant.

Abwasser

Es stehen aufgrund annähernder Vollversiegelung keine Flächen zur Versickerung des anfallenden Regenwassers zur Verfügung, daher ist der Anschluss an die Kanalisation notwendig. Zudem ist auf Grund der im Gebiet nachgewiesenen vorhandenen schädlichen Bodenverunreinigungen in Verbindung mit dem geringen anzusetzenden HGW (höchster gemessener Grundwasserstand als Bemessungsgrundlage) eine vollständige Versickerung

in Mulden-Rigolensystemen nicht darstellbar. Auf den neu zu errichtenden Dachflächen ist zur Retention eine extensive Begrünung auf ca. 50% der Dachfläche vorgesehen.

Klima / Luft / Lufthygiene / Licht / Strahlung / Schall

Baubedingte Auswirkungen

Staub

Während der Bauphase sind Beeinträchtigungen des Umfeldes durch staubemittierende Tätigkeiten wie Abbruch, Erdarbeiten und die damit verbundenen Lade- und Transporttätigkeiten nicht auszuschließen. Die Auswirkungen sind jedoch in der Regel auf die Baustelle selbst und das engere Umfeld begrenzt und können durch geeignete Maßnahmen minimiert werden.

Erschütterungen

Im Rahmen der Abbrucharbeiten sind Erschütterungen im engeren Umkreis des Bauvorhabens zu erwarten. Die Stärke und Reichweite der von der Baustelle ausgehenden Erschütterungen kann durch die Auswahl der Abbruchmethoden minimiert werden.

Elektromagnetische Strahlung

Nicht relevant

Lärm, Baustellenverkehr

Durch die Baustelle selbst sowie den Baustellenverkehr kommt es temporär zu einer erhöhten Lärmemission.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt ist durch die Umwidmung von Vegetationsflächen zu bebauten Flächen und den Verlust von Bäumen mit geringen mikroklimatischen Änderungen zu rechnen. Weiterhin werden die Frischluftproduktion und lufthygienische Funktion durch den Verlust von Grünflächen und Bäumen gemindert. Demzufolge kommt es im Bereich des Mikroklimas zu einem Anstieg der durchschnittlichen Temperatur. Auch durch die veränderten Licht- und Schattenverhältnisse in Folge der Errichtung von Gebäuden kann es zu kleinräumigen Temperaturveränderungen kommen.

Durch die kompensatorische Wirkung des geplanten Gründachs und der lediglich geringen zusätzlichen Versiegelung sind insgesamt geringfügige mikroklimatische Verbesserungen zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt treten, abgesehen von dem bei Gewerbebetrieben (Gastronomie u. a.) üblichen, deren Beschränkungen den entsprechenden Normen und Regeln unterliegen, erfahrungsgemäß keine Schadstoffemissionen auf.

Durch den Liefer- und Kundenverkehr ergeben sich erhöhte Luftschadstoff- und Lärmemissionen, welche jedoch, da sich das Plangebiet in einem Belastungsgebiet befindet, nur eine sehr geringe Zusatzbelastung darstellen werden.

Es liegt eine schalltechnische Untersuchung vor, in welcher neben dem auf das Plangebiet einwirkenden auch der von den geplanten Nutzungen ausgehende Verkehrs- und Gewerbelärm ermittelt und daraus die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet werden [siehe Kapitel I, Anlage 7].

In den Gewerbelärmberechnungen wurden sehr konservative Annahmen getroffen, die auch Fälle einschließen, bei denen nachts Verladungen mit wesentlich höheren Emissionen auftreten als in den Ortsbesichtigungen (drei Nächte) beobachtet. Die in den Beobachtungszeiträumen erfolgten Verladungen erfolgten von Hand und waren mit vergleichsweise geringen Emissionen verbunden.

Gemäß Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“ sind im Sondergebiet SO 8 "Eingeschränktes Einkaufszentrum", zu dem die Anlieferzone zu rechnen ist, folgende Nutzungen zulässig:

- Einzelhandelsbetriebe mit einer Verkaufsfläche von insgesamt maximal 1.200 m², die ausschließlich Reisebedarf verkaufen,
- Dienstleistungsbetriebe (bei Betrieben mit Einzelhandel gelten die Bestimmungen des 1. Anstriches),
- Restaurants und Imbissbetriebe (auch Außer-Haus-Verkauf),
- Büros.

Die zulässigen Nutzungen erfordern keine Nachtanlieferungen in der Größenordnung, die den Berechnungen zugrunde gelegt wurde. Ein Gewerbelärmkonflikt nachts ist daher aus gutachterlicher Sicht real nicht vorhanden und auch planungsrechtlich nicht zu erwarten.

Bahnverkehr

Der Nachweis eines ausreichenden Schutzes vor schädlichen Umweltauswirkungen i.S.d. BImSchG durch Erschütterungen obliegt dem Bauherren und muss im Baugenehmigungsverfahren geführt werden, da erst dann die relevanten Bedingungen (statische Struktur des Gebäudes und der Gründung, Schwingungsverhalten sowie Lage und Exposition der Gründung empfindlicher Nutzungen) bekannt sind. Eine schwingungstechnische Entkoppelung der Gründung von Hochbauten ist zurzeit die wirkungsvollste Maßnahme zum Schutz gegen Erschütterungen.

Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Baubedingte Auswirkungen

Tiere

Eine Kartierung mit Erstellung eines Artenschutzgutachtens wurde durchgeführt. Im Ergebnisbericht sind auch Vorschläge und Empfehlungen zu den notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, welche im Rahmen der weiteren Ausführungs-/ und Genehmigungsplanung erforderlich werden, zu formulieren.

In der bereits vorliegenden Potenzialabschätzung [siehe Kapitel I, Anlage 6] wird die Umsetzung folgender Maßnahmen empfohlen (vorläufig):

- Ersatz der am nördlichen Anbau der ehemaligen Wagenhalle unterhalb des Daches an der Balkenkonstruktion vorhandenen sechs dauerhaft geschützten Niststätten des Haussperlings, wenn diese beseitigt werden sollen;
- Anbringung von in die Fassaden integrierten oder außen auf den Fassaden angebrachten Fledermausquartieren und Nistmöglichkeiten für Gebäudebrüter an den neu geplanten Gebäuden zur Verbesserung der Biodiversität des Gebietes.

Hinweis: Eine erneute Kartierung der vorhanden Nist- und Lebensstätten ist vor Baubeginn durchzuführen.

[siehe auch Kapitel C.2.1]

Pflanzen

Durch den baubedingten Eingriff in Biotope und deren Kompensation im Rahmen der Baumaßnahme wird der Eingriff überkompensiert [siehe Kapitel I, Anlage 5, Tabelle 3a].

Anlagebedingte Auswirkungen, Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch die geplante extensive Dachbegrünung ergeben sich positive Effekte durch die Erhöhung der Biodiversität.

Orts- und Landschaftsbild

Baubedingte Auswirkungen

Im Rahmen der Baumaßnahme wird es temporär zu baustellenbedingten Beeinträchtigungen des Umfeldes, z. B. durch Kräne, Gerüste, Zäune etc., kommen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die geplante Überbauung und den Verlust von Bäumen wird sich das Ortsbild verändern. Durch die Vorgaben zur Beschränkung der Gebäudehöhe (weitere Pufferzone der Welterbestätte „Schlösser und Parks von Potsdam und Berlin" fügt sich das neue Gebäude höhenmäßig in die Umgebung ein. Die Sichtachsenbeziehungen (vgl. Landschaftsplan Potsdam) bleiben bestehen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Mensch / Bevölkerung / menschliche Gesundheit / Erholung

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauzeit kommt es im Baustellenbereich zu baubedingten Emissionen von Lärm und Staub. Diese können sich bei längerer Exposition auf die menschliche Gesundheit auswirken. Auf der Baustelle selbst sind daher geeignete Maßnahmen zur Emissionsminiminderung vorzusehen [siehe folgendes Kapitel C.2.3].

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch das geplante Vorhaben sind positive Effekte im Plangebiet zu erwarten wie z. B. eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verbesserung der Angebote an Dienstleistungen und Handel.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Kultur- und Sachgüter

Baubedingte Auswirkungen

Das Vorhabengebiet selbst liegt nicht im Bereich bekannter oder vermuteter Bodendenkmale. Sollte sich jedoch während der Tiefbauarbeiten der Verdacht auf das Vorkommen von Bodendenkmalen (Materialfunde, Bodenverfärbungen) ergeben, sind die Arbeiten einzustellen und die untere Denkmalschutzbehörde zu informieren. Eingriffe in das Schutzgut werden auf diese Weise vermieden.

Das Baudenkmal wird durch die Baumaßnahme selbst grundlegend saniert und in seiner Bausubstanz somit erhalten.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die Vorgaben zur Beschränkung der Gebäudehöhe (weitere Pufferzone der Welterbestätte „Schlösser und Parks von Potsdam und Berlin") in Verbindung mit weiteren baulichen Auflagen in der Pufferzone ergeben sich keine Anlagebedingten Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter im Umfeld. [siehe auch Kapitel A.3.6, B.2.1 und B.3.3].

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Wechsel-/ Kumulationswirkungen zwischen den Schutzgütern

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Im Ergebnis der Prüfung der möglichen planungsrelevanten Konflikte, welche aus Wechselwirkungen zwischen den in den vorstehenden Kapiteln hinsichtlich der Auswirkungen der Planung betrachteten Schutzgütern entstehen können, zeigten sich keine konfliktträchtigen Wechselwirkungen.

Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete

Gemäß BauGB Anlage 1 Nr. 1 Buchstabe ff sind kumulative Auswirkungen aus benachbarten Planungen zu betrachten. Dies betrifft das unmittelbar westlich angrenzende Gebiet des Bebauungsplan Nr. 127 „Leipziger Dreieck".

Mit dem Umbau des Leipziger Dreiecks wurde bereits begonnen. Sollte es dennoch zu einer Überschneidung der Baumaßnahmen kommen, können baubedingt erhebliche Verkehrsbeeinträchtigungen entstehen. Dies erfordert bereits im Planungsstadium der Baumaßnahmen eine gesonderte und baustellenübergreifende Betrachtung der Baustellenlogistik (Ver- und Entsorgung der Baustellen).

2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Folgenden Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sind vorgesehen:

Vermeidung

- Dauerhafte Sicherung des Baudenkmals „Ehemalige Wagenhalle" durch Sanierung und höherwertige Nutzung
- Sicherung der Sichtachsenbeziehungen der Weltkulturerbestätten durch Festsetzungen im Bebauungsplan hinsichtlich der Gebäudehöhe und Dachaufbauten

Verringerung

- (Teil)-sanierung von verunreinigten Böden durch Aushub und Entsorgung
- (Teil)-sanierung des Grundwassers durch Förderung und Reinigung vor der Ableitung

Ausgleich

- Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung
- Begrünung oder Bepflanzung von Freiflächen (ohne Festsetzung; Gebot gemäß § 8 Abs. 1 BbgBO - Brandenburgische Bauordnung -)

Natura 2000-Gebiete

Nicht relevant.

Fläche und Boden

Eine Kompensation der zusätzlichen Versiegelung soll entsprechend der „Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung" vorzugsweise als Entsiegelung versiegelter Flächen im Verhältnis 1:1 erfolgen. Da im Plangebiet selbst keine entsiegelungsfähigen Flächen verfügbar sind, kann der Eingriff auch durch bodenverbessernde Maßnahmen kompensiert werden.

Tabelle 5 - Maßnahmen zu den Schutzgütern Fläche und Boden

Maßnahme	Vermeidung	Verhinderung	Verringerung	Ausgleich
Bauzeitliche Maßnahmen				
Rückbau/Abbruch möglichst selektiv zur sortenreinen Abfallerfassung. Dadurch Erhöhung des Potentials zur Verwertung/Recycling	☐	☐	X	☐
Baustelleneinrichtung und Abfalllagerung ausschließlich auf versiegelten Flächen	X	☐	☐	☐
Aushub und Entsorgung schadstoffbelasteter Böden	☐	☐	X	☐
Anlagenbezogene Maßnahmen				
Teilversiegelung von Wegen oder Stellplätzen anstelle Vollversiegelung	X	☐	☐	☐
Betriebsbezogene Maßnahmen	☐	☐	☐	☐

Wasser

Tabelle 6 - Maßnahmen zum Schutzgut Wasser

Maßnahmen	Vermeidung	Verhinderung	Verringerung	Ausgleich
Bauzeitliche Maßnahmen				
Grundwasserabsenkung Vermeidung bzw. Verringerung der Grundwasserförderung durch geeignete Maßnahmen, Reinigung und Ableitung gefördertes Grundwassers	X	☐	X	☐
Anlagenbezogene Maßnahmen				
Planung einer extensiven Dachbegrünung zur Retention	☐	☐	X	☐
Bepflanzung unversiegelter Flächen	☐	☐	X	☐
Betriebsbezogene Maßnahmen				
Ordnungsgemäße Entsorgung von Regen- und Schmutzwasser	X	☐	☐	☐

Klima / Luft / Lufthygiene / Licht / Strahlung / Schall

Tabelle 7 - Bauzeitliche Maßnahmen zu den Schutzgütern Klima und Luft

Maßnahmen	Vermeidung	Verhinderung	Verringerung	Ausgleich
Bauzeitliche Maßnahmen				
Einsatz Lärmarmer Baumaschinen	☐	☐	X	☐
Einsatz Staubarme Verfahren, z. B. Abbruchwerkzeuge mit Bedüsung, regelmäßige Reinigung der Fahrwege, Abdeckung staubender Haufwerke, Wässern von Baustraßen bzw. Bauteilen vor dem Abbruch. Bei der Ausschreibung von Bautätigkeiten sind auf der Grundlage des Luftreinhalte- und Aktionsplans der Landeshauptstadt Potsdam folgende Kriterien vorzugeben: → Staubarme Baustraßen (Reinigung, Befestigung) → Wasserberieselung / Absaugung bei Abbruch- und Sägearbeiten → Staubarme Lagerung von Schüttgütern.	X	☐	X	☐
Vermeidung von Erschütterungen durch frequenzgesteuerte Abbruchhämmer, Einsatz von Schneidtechnik statt Stemmen	X	☐	X	☐
Anlagenbezogene Maßnahme				
Dachflächenbegrünungen auf Flachdächern, sofern sie nicht durch technische Einrichtungen belegt sind (Ausgleich Schutzgut Tiere und Pflanzen, Klimaschutz).	☐	☐	☐	X
Betriebsbezogene Maßnahme				
Das Plangebiet ist sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen	☐	☐	X	☐

Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Tabelle 8 - Maßnahmen zu den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, biologische Vielfalt

Maßnahmen	CEF-Maßnahme	Vermeidung	Verhinderung	Verringerung	Ausgleich
Bauzeitliche Maßnahmen					
Herstellung von Niststätten für Vögel / Fledermäuse sofern ein Verlust bestehender Niststätten unvermeidbar ist als Ausgleichsmaßnahme im Rahmen des Neubaus	☐	☐	☐	☐	X
Anlagenbezogene Maßnahmen					
Dachflächenbegrünungen auf Flachdächern, sofern sie nicht durch technische Einrichtungen belegt sind (Ausgleich Schutzgut Tiere und Pflanzen, Klimaschutz)	☐	☐	☐	☐	X
Betriebsbezogene Maßnahmen	☐	☐	☐	☐	☐

Orts- und Landschaftsbild

Tabelle 9 - Bauzeitliche Maßnahmen zum Schutzgut Orts- und Landschaftsbild

Maßnahmen	Vermeidung	Verhinderung	Verringerung	Ausgleich
Bauzeitliche Maßnahmen	☐	☐	☐	☐
Anlagenbezogene Maßnahmen				
Die das Ortsbild prägende, denkmalgeschützte „Ehem. Wagenhalle“ wird erhalten	X	☐	☐	☐
Die Sichtachsen der Weltkulturerbestätten werden gesichert	X	☐	☐	☐
Betriebsbezogene Maßnahmen	☐	☐	☐	☐

Menschen / Bevölkerung / menschliche Gesundheit / Erholung

Tabelle 10 - Bauzeitliche Maßnahmen zum Schutzgut Mensch

Maßnahmen	Vermeidung	Verhinderung	Verringerung	Ausgleich
Bauzeitliche Maßnahmen				
Emissionsminderungsmaßnahmen während des Bauvorhabens (Verringerung von Staub, Lärm) zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen [vgl.: „Staubschutz auf Baustellen", Beschluss vom 01.07.2015 (Drucksache 15/SVV/0269 der Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam)]	☐	☐	X	☐
Anlagenbezogene Maßnahme				
Besondere Anforderungen zur Schalldämmung an Fassade/Fenster Richtung Bahnanlagen	☐	☐	X	☐
Betriebsbezogene Maßnahme	☐	☐	☐	☐

Kultur und Sachgüter

Tabelle 11 - Bauzeitliche Maßnahmen zum Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Maßnahmen	Vermeidung	Verhinderung	Verringerung	Ausgleich
Bauzeitliche Maßnahmen				
Sollte sich jedoch während der Tiefbauarbeiten der Verdacht auf das Vorkommen von Bodendenkmalen (Materialfunde, Bodenverfärbungen) ergeben, sind die Arbeiten einzustellen und die untere Denkmalschutzbehörde zu informieren	X	☐	☐	☐
Anlagenbezogene Maßnahmen				
Die das Ortsbild prägende, denkmalgeschützte „ehem. Wagenhalle" wird erhalten	X	☐	☐	☐
Die Sichtachsen der Weltkulturerbestätten werden gesichert	X	☐	☐	☐
Betriebsbezogene Maßnahmen	☐	☐	☐	☐

2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, erfolgt entsprechend der Ziele und Grundsätze der übergeordneten Planungen.

Als anderweitige Planungsmöglichkeiten kommen aus den oben genannten Gründen lediglich der Verzicht auf die Planung oder eine Änderung der Nutzung in Frage.

Standortalternativen

Da es sich bei dem Planungsgebiet um einen Teilbereich des zu ändernden Bebauungsplans handelt, existieren hierfür keine Standortalternativen.

Konzeptalternativen

Das Konzept wurde von der Vorhabenträgerin gemeinsam mit der Landeshauptstadt Potsdam in einem konkurrierenden Werkstattverfahren entwickelt. Somit wurden mögliche Konzeptalternativen bereits im Vorfeld geprüft.

2.5 Nachteilige Auswirkungen aufgrund der Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen

Durch das Vorhaben sind derzeit keine Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt (z.B. Unfälle und Katastrophen) zu erwarten.

2.6 Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen

Durch die Planung ergeben sich nennenswerte Beeinträchtigungen lediglich hinsichtlich des Schutzgutes Biotope und Arten durch die zusätzliche Versiegelung mit dem Verlust von 2 Baumreihen, bestehend aus insgesamt 11 Bäumen. Der Ausgleich für die notwendigen Baumfällungen wird gemäß Potsdamer Baumschutzverordnung im Rahmen der Einreichung des Fällantrags ermittelt und geleistet.

Unter Berücksichtigung der geplanten Kompensationsmaßnahmen können die Umweltauswirkungen insgesamt als nicht erheblich eingeschätzt werden.

Übersicht der erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen und geplanter Gegenmaßnahmen

Folgende Tabelle stellt die Schwere der Beeinträchtigung dar:

Schutzgüter	Beeinträchtigungen
Mensch	positive Wirkung
Tiere und Pflanzen sowie biologische Vielfalt	nicht erheblich
Wasser	nicht erheblich
Boden	nicht erheblich
Klima/Luft	nicht erheblich
Orts- und Landschaftsbild	nicht erheblich
Kultur- und Sachgüter	positive Wirkung

Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierung (Eingriffsregelung § 1a Abs. 3 BauGB)

Boden

Im Plangebiet sind die Böden aufgrund ihrer Nutzung und Versiegelung bereits stark überprägt und als naturfern einzustufen. Der zurzeit im Plangebiet bereits versiegelte Flächenanteil beträgt 4.556 m².

Die Realisierung des Vorhabens bewirkt eine Gesamtversiegelung von 4.702 m². Daraus ergibt sich eine zusätzliche Versiegelung von 146 m².

Biotope

Der Vegetationsflächenverlust durch Überbauung mit dem Gebäude betrifft zwei Baumreihen (eine Pappelreihe mit 7 Bäumen und 4 kleinkronige Bäume im Bereich von Stellplätzen) und eine Brach-/Wegefläche.

Gemäß § 3 PBaumSchVO (Potsdamer Baumschutzverordnung) sind in bebauten Ortsteilen Bäume geschützt, wenn diese einen Stammumfang von mindestens 45 cm in einer Höhe von 100 cm über dem Erdboden messen. Bei einem geringeren Stammumfang sind sie auch geschützt, wenn sie als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme aufgrund dieser Rechtsverordnung oder anderen Rechtsvorschriften angepflanzt wurden.

Die Fällung von Bäumen, die der Potsdamer Baumschutzverordnung unterliegen, ist genehmigungspflichtig (Baumfällgenehmigung).

Der Ersatz/Ausgleich für die geplanten Fällungen ist nach den Regelungen der Potsdamer Baumschutzverordnung zu berechnen.

In der Berechnung des Naturhaushaltswertes für den Eingriff in das Schutzgut Biotope und Kompensationsmaßnahmen im Plangebiet findet somit die Beseitigung der Baumreihen keinen Eingang, um eine doppelte Kompensation zu vermeiden.

Insgesamt entsteht ein Kompensationsüberschuss von 982 m² Naturhaushaltswert. [siehe Kapitel I, Anlage 5, Tabelle T3a].

3. Zusätzliche Angaben

Hinweis Nr.1: Pflanzliste extensives Gründach

Die Pflanzliste ist nicht Gegenstand der Festsetzungen dieses Bebauungsplans. Sie stellt lediglich eine Empfehlung für alle Anpflanzungen innerhalb des Bebauungsplangebietes dar. Sie ist auf die örtlichen Standortbedingungen und Gestaltungsanforderungen des Plangebietes abgestimmt.

3.1 Verwendete technische Verfahren bei der Umweltprüfung / Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

Zur Beurteilung der Planung aus Sicht von Natur- und Landschaftsschutz greift der Umweltbericht auf die darin enthaltene aktuelle Eingriffs-Ausgleichsbilanz zurück. Weitere Vorlagen für die Umweltprüfung waren vorhandene Pläne, Luftbilder, Gutachten, Untersuchungen, Gesetze und Handlungsanleitungen für die Bewertung der relevanten Daten [siehe Literaturliste in Kapitel C.3.4].

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Es sind keine Schwierigkeiten aufgetreten, die die Beurteilung der Erheblichkeit von möglichen Umweltauswirkungen des Planungsvorhabens maßgeblich eingeschränkt haben.

3.2 Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen

Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung

Durch die Umweltüberwachung (Monitoring) sollen insbesondere unvorhergesehene nachteilige Umweltauswirkungen in der Folge der Durchführung der Bauleitpläne frühzeitig ermittelt werden, so dass geeignete Maßnahmen zur Abhilfe ergriffen werden können.

Die Ausführung der Kompensationsmaßnahmen ist nach Beendigung der Baumaßnahme zu überprüfen und die Bilanz fortzuschreiben. Die Landeshauptstadt Potsdam ist für die Umsetzung und Funktionskontrolle der Vermeidungs-, Minimierungs-, und Ausgleichsmaßnahmen in den Baugebieten verantwortlich.

3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Mit der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für bauliche Erweiterungen und Nutzungsänderung im Baugebiet SO 6 geschaffen werden.

Das Plangebiet umfasst die Flurstücke 135 sowie 136 (teilweise) der Flur 4 in der Gemarkung Potsdam mit einer Fläche von ca. 4.880 m² (ca. 0,5 ha). Das unmittelbar am Hauptbahnhof und dem Potsdam-Center gelegene Plangebiet ist bereits verkehrstechnisch sehr gut erschlossen. Der Standort zeichnet sich durch eine verkehrsgünstige Lage aus, nahe dem Verkehrsknoten des öffentlichen Personennahverkehrs mit den Fern- und Regionalzügen, den Verbindungen der S Bahn, dem zentralen Omnibus-Bahnhof sowie den Haltestellen der Straßenbahn.

Die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle dient dazu, das geplante Vorhaben planungsrechtlich zu sichern.

Es ist beabsichtigt, auf der Fläche einen Beherbergungsbetrieb zu etablieren. Ergänzt werden soll die Nutzung um untergeordnete, ergänzende Angebote an Dienstleistungen und Einzelhandel.

Ziel ist es, das Plangebiet und sein Umfeld zu einem zusammenhängenden und geordneten Standort zu entwickeln.

Weiterhin zielt der Bebauungsplan darauf ab, die denkmalgeschützte ehemalige Wagenhalle zu erhalten.

Auswirkungen infolge der geplanten Bebauung:

- durch die geplanten Bauwerke und Verkehrsflächen gehen im östlichen Bereich eine Pappelreihe mit 7 Bäumen und 4 kleinkronige Bäume im Bereich von Stellplätzen verloren.

Die Baugrenzen, Gebäudehöhen und die Anordnung der Verkehrs- und Stellplatzflächen sind durch die geplanten Festsetzungen im Bebauungsplan geregelt.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft wurden unter Berücksichtigung von anerkannten Beurteilungsmaßstäben im Rahmen der Eingriffs-/Ausgleichsbilanz zum Bebauungsplan bewertet.

Durch die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich können negative Auswirkungen auf die Umweltbelange im Plangebiet nicht nur vollständig kompensiert werden, im Ergebnis ergibt sich sogar ein Bilanzierungsüberschuss von ca. 982 m² (NH-Wert).

Als Maßnahmen zur Kompensation sind vorgesehen:

- Festsetzungen zur extensiv Dachbegrünung auf neu errichteten Dachflächen,

- Begrünung oder Bepflanzung von Freiflächen (ohne Festsetzung; Gebot gemäß § 8 Abs. 1 BbgBO - Brandenburgische Bauordnung -)

3.4 Referenzliste der verwendeten Quellen

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434) geändert worden ist
- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz – BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung vom 27. September 2017 (BGBl. I S. 3465) geändert worden ist
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist
- Brandenburgisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz – BbgNatSchAG) vom 21. Januar 2013 (GVBl.I/13, [Nr. 03, ber. (GVBl.I/13 Nr. 21)], zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 5 des Gesetzes vom 25. Januar 2016 (GVBl. I/16 Nr. 5)
- Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 02. März 2012 (GVBl.I/12, [Nr. 20]) zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 8 des Gesetzes vom 25. Januar 2016 (GVBl.I/16, [Nr. 5])
- Waldgesetz des Landes Brandenburg (LWaldG) vom 20. April 2004 (GVbl. I S. 137), zuletzt geändert durch zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Juli 2014 (GVBl.I/14, [Nr. 33],
- Verwaltungsvorschrift zu § 8 Landeswaldgesetz (VV § 8 LWaldG) vom 2.11.2009
- Verordnung zum Schutz der Bäume als geschützte Landschaftsbestandteile der Stadt Potsdam (Potsdamer Baumschutzverordnung - PBaumSchVO) vom 03.05.2017
- Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz – BbgDSchG) vom 24. Mai 2004 (GVBl. I/04, Nr. 09, S. 215
- Denkmalliste des Landes Brandenburg vom 31.12.2016
- Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 27. Mai 2015 [Brandenburg: GVBl. II/15 Nr. 24)
- Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg: Landschaftsprogramm Brandenburg vom …
- Landeshauptstadt Potsdam: Flächennutzungsplan (Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 02/2014 vom 27. Februar 2014) mit nachfolgenden Änderungen

- Landeshauptstadt Potsdam: Landschaftsplan (Stand 19.09.2012) mit nachfolgenden Änderungen
- Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft: Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Potsdam, Fortschreibung 2015/2016 vom 10.02.2017 (sofern relevant)
- Lärmaktionsplan 2016 für den Ballungsraum Potsdam vom 03.05.2017 (sofern relevant)
- Landeshauptstadt Potsdam: Arbeitshilfe „Naturhaushaltswert" zur Anwendung der standardisierten Bewertungsmethode für Naturhaushaltsfunktionen – Eingriffsbewertung in der Verbindlichen Bauleitplanung der Landeshauptstadt Potsdam vom November 2013

Fachgutachten Altlasten

- Bericht über Untergrunduntersuchungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 37, Potsdam – Center; Boden-, Bodenluft, und Grundwasseruntersuchungen auf Altlast(verdachts)flächen – Teil II: Anlagen, GEO-data, GmbH vom Dezember 1995
- Bericht über Boden- und Grundwasseruntersuchungen auf dem Grundstück Quartier am Bahnhof in Potsdam – Bereich „Alte Halle", Utt-Umwelttechnologietransfer GmbH vom 03.04.1998
- Auswertung der Baustoffuntersuchungen auf dem Standort 1014 „Alte Halle" (Spritzhalle Bahnhof Potsdam), Utt-Umwelttechnologietransfer GmbH vom 16.01.2002
- Massenschätzung von Fundamenten der ehemaligen Bebauung im Bereich der „Alten Halle" am Potsdam-Center Süd, Utt-Umwelttechnologietransfer GmbH vom 22.01.1999
- II. Bericht über Untergrunduntersuchungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37, Potsdam-Center; Boden- und Bodenluftuntersuchungen auf der Verdachtsfläche 13, Ausbesserungswerk Potsdam, Geo-data GmbH vom Februar 1996
- Bericht über Untergrunduntersuchungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37, Potsdam-Center; Boden-, Bodenluft- und Grundwasseruntersuchungen auf Altlast(verdachts)flächen Teil I: Bericht, Geo-data GmbH vom Dezember 1995

D. Auswirkungen des Bebauungsplans

1. Auswirkungen auf die Stadtstruktur

Die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, bereitet die Weiterentwicklung des Geländes der ehemaligen Wagenhalle vor. Der Bebauungsplan sichert die Voraussetzungen für die Herstellung einer neuen städtebaulichen Struktur, die sich in das Quartier rund um den Hauptbahnhof Potsdam einfügt. Mit der Weiterentwicklung der ehemaligen Wagenhalle wird nicht nur dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sowie dem Ziel des Vorrangs der Innenentwicklung entsprochen, sondern das Quartier um den Potsdamer Hauptbahnhof um einen weiteren substanziellen Baustein ergänzt und vervollständigt.

Durch das Planvorhaben werden die wesentlichen Bestandteile der unter Denkmalschutz stehenden ehemaligen Wagenhalle gesichert und i.V.m. der ergänzenden Neubebauung eine langfristig tragfähige Nutzung ermöglicht. Dadurch können die bisher durch teilweisen Leerstand verursachten städtebaulichen Missstände beseitigt werden.

Der geplante ergänzende Hotelneubau berücksichtigt den Denkmalbestand und die städtebauliche Prägung der Umgebung und wirkt vermittelnd zwischen den Gebäudestrukturen. Er stellt im Nordosten des südlichen Bahnhofsvorplatzes die bisher kaum ausgeprägte Fassung des städtebaulichen Raums her und schirmt die östlich gelegene Wohnbebauung ab.

Durch die Begrenzung der Baukörperhöhen werden die Belange des Umgebungsschutzes im Bereich der weiteren Pufferzone des Denkmalbereichs „Berlin-Potsdamer Kulturlandschaft" berücksichtigt.

Das Planvorhaben trägt dazu bei, Arbeitsplätze zu schaffen bzw. zu erhalten sowie die Wirtschaft und den Tourismus in der Landeshauptstadt Potsdam zu stärken.

2. Auswirkungen auf die Umwelt

Ausführliche Erläuterungen zu den Auswirkungen des Planvorhabens auf die Umwelt können dem Umweltbericht [siehe Kapitel C] entnommen werden. In Kapitel C.3.3 werden die Auswirkungen der Planung auf die bei der Umweltprüfung zu betrachtenden Schützgüter in Kurzform allgemein verständlich dargestellt.

Die im Rahmen der Umweltprüfung durchgeführte Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung [siehe Kapitel C.2.6.2 sowie Kapitel I., Anlage 5] ergibt bei Durchführung der geplanten 650 m² extensive Dachbegrünung gegenüber dem bisherigen Zustand einen Bilanzierungsüberschuss zugunsten des künftigen Umweltzustandes im Plangebiet.

Die geplante Dachbegrünung wird nicht als Kompensation für zu fällende Bäume angerechnet. Die an der östlichen Plangebietsgrenze notwendige Fällung der Pappelreihe und der Einzelbäume im Bereich des bisherigen Parkplatzes sind auf Grundlage der Potsdamer Baumschutzverordnung zu kompensieren. Im Bauantragsverfahren sind entsprechende Baumfällantrage zu stellen. Im Genehmigungsverfahren wird über Art und Umfang der Kompensation entschieden.

3. Soziale Auswirkungen

3.1 Belange des Allgemeinwohls

Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, gewährleisten eine nachhaltige, städtebauliche Entwicklung auf dem Grundstück der ehemaligen Wagenhalle, die sowohl dem vorhandenen

baulichen Bestand auf dem Gelände sowie im Umfeld als auch der künftigen Bebauung Rechnung trägt. Mit dem Planvorhaben wird Planungssicherheit für die Eigentümerin des Grundstücks sowie für die Besitzer, Bewohner und Beschäftigten der umliegenden Immobilien geschaffen. Der Bebauungsplan sichert die Voraussetzungen für die Herstellung einer neuen städtebaulichen Struktur, die sich in das Quartier rund um den Hauptbahnhof Potsdam einfügt.

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind gem. § 1 Abs. 6 Nr. 8 a) und c) BauGB die Belange der Wirtschaft, auch mit Blick auf ihre mittelständische Struktur, und die Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen zu berücksichtigen. Ferner gehört es gem. § 2 Abs. 2 BbgKVerf (Brandenburgische Kommunalverfassung) zu den Aufgaben der Landeshauptstadt Potsdam, die Wirtschaft und das Gewerbe zu fördern. Die Festsetzungen des Bebauungsplans tragen dazu bei, Arbeitsplätze zu erhalten und das Arbeitsplatzangebot auszuweiten.

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans wirken sich nicht negativ auf die persönlichen Lebensumstände der angrenzend arbeitenden und wohnenden Bevölkerung aus. Die Festsetzungen gewährleisten eine sozial gerechte Bodennutzung sowie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

Die Planungsgrundsätze und -leitlinien des § 1 BauGB werden somit berücksichtigt, wonach Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und Umwelt schützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten und die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell erhalten und entwickeln sollen.

3.2 Kostenbeteiligung an der Herstellung sozialer Infrastruktur

Auf Grundlage der Richtlinie zur sozialgerechten Baulandentwicklung in der Landeshauptstadt Potsdam (Potsdamer Baulandmodell) wurde die finanzielle Beteiligung der Grundstückseigentümerin und Investorin bei der Erstellung oder Erweiterung sozialer Infrastruktur geprüft. Die Richtlinie findet im Rahmen der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, keine Anwendung, da der Bebauungsplan nicht die Entwicklung von Wohnraum vorbereitet. Bei Aufenthalt in einem der geplanten Serviced Apartments handelt es sich nicht um eine Wohnform, auf die das Potsdamer Baulandmodell anzuwenden wäre. Es wird auf die diesbezüglichen Erläuterungen in den Kapiteln A.3.6 und B.3.2 verwiesen.

3.3 Sonstige soziale Auswirkungen

Das Planvorhaben bringt keine geschlechterspezifisch differenzierten oder altersspezifischen Auswirkungen mit sich. Die Planinhalte des Bebauungsplans betreffen Frauen und Männer, unterschiedliche Formen des Zusammenlebens, unterschiedliche Altersgruppen sowie unterschiedlich mobile Bevölkerungsgruppen gleichermaßen. Eine einseitige und unausgewogene Ausrichtung der Planung für eine der Betroffenengruppen ist nicht erkennbar. Ebenso werden weitere Aspekte des § 1 Abs. 6 Nr. 1, 3 und 6 BauGB berücksichtigt.

4. Auswirkungen auf den Verkehr und die technische Infrastruktur

4.1 Auswirkungen auf den Verkehr

Das Planvorhaben führt zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf die verkehrliche Infrastruktur.

Das Plangebiet ist über den südlichen Vorplatz des Potsdamer Hauptbahnhofs und die Friedrich-Engels-Straße an das öffentliche Straßenverkehrsnetz angebunden. Die im Bereich des Bahnhofsvorplatzes bereits vorhandenen Zufahrten und Wege können für die Grundstückserschließung genutzt werden.

Durch die unmittelbare Lage am Potsdamer Hauptbahnhof ist das Plangebiet sehr gut an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden und für Fußgänger leicht erreichbar.

Die Gästevorfahrt für den geplanten Hotelneubau, Anlieferbereich und Tiefgaragenzufahrt sollen sich östlich der ehemaligen Wagenhalle – etwa im Bereich der bisherigen Stellplatzfläche – befinden. Für eine weitere Anlieferzufahrt kann gegebenenfalls die westlich gelegene Zufahrt für die Ver- und Entsorgung der Einrichtungen im südlichen Kopfbau der Bahnhofspassagen genutzt werden.

Für die gemäß Potsdamer Stellplatzsatzung nachzuweisenden PKW- und Fahrradstellplätze ist die Errichtung einer Tiefgarage geplant. Die Zufahrt ist von Süden aus am östlichen Rand des Plangebiets – etwa im Bereich der bisherigen Parkplatzzufahrt – vorgesehen. Außer den Stellplätzen in der Tiefgarage werden lediglich 4 PKW-Stellplätze im Bereich der Hotelvorfahrt zugelassen. Der Nachweis der erforderlichen Anzahl der PKW- und Fahrradstellplätze wird im Rahmen des Bauantragsverfahrens geführt [siehe Kapitel A.3.6].

4.2 Auswirkungen auf die technische Infrastruktur

Das Planvorhaben führt zu keinen wesentlichen Auswirkungen auf die Netze und Anlagen der technischen Infrastruktur. Es kann überwiegend auf die bereits bestehende medientechnische Versorgung mit Strom, Gas, Trink- und Abwasser sowie Telekommunikationsanlagen im Bereich der ehemaligen Wagenhalle und des Potsdamer Hauptbahnhofs zurückgegriffen werden.

Der Geltungsbereich der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, iegt in einem Fernwärmevorranggebiet gemäß Fernwärmesatzung der Landeshauptstadt Potsdam. Somit besteht nach § 4 der Fernwärmesatzung im gesamten Plangebiet die Pflicht, Gebäude mit Wärmeverbrauchsanlagen an die Fernwärmeversorgungsanlagen anzuschließen (Anschluss- und Benutzungszwang).

Bereits im Bestand sind etwa 93 % der Grundstücksflächen versiegelt. Im Ergebnis der Planung wird sich dieser Anteil auf etwa 96 % erhöhen. Es wird somit auch künftig erforderlich, das im Plangebiet anfallende Niederschlagswassers überwiegend in die Regenwasserkanalisation abzuleiten. Durch die geplante extensive Dachbegrünung auf mindestens 650 m² Fläche kann jedoch zumindest ein Teil des Niederschlagswassers im Plangebiet gehalten werden.

Im östlichen Teilbereich des Plangebiets können in Verbindung mit dem geplanten Hotelneubau Umverlegungen von bestehenden Leitungen und Medienanschlüssen erforderlich werden.

5. Finanzielle Auswirkungen

5.1 Verfahrenskosten

Im Verfahren zur 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, fallen Planungskosten an. Für die fachliche Betreuung und die Koordinierung des Planverfahrens sind darüber hinaus verwaltungsinterne Aufwendungen aufzubringen. Die hoheitlichen Leistungen, die hierfür durch die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Potsdam zu erbringen sind, können gemäß § 11 Abs. 1 Nr. 1 BauGB nicht durch einen Dritten übernommen werden.

Die zu erbringenden nicht-hoheitlichen Leistungen werden durch einen Dritten übernommen, sodass der Haushalt der Landeshauptstadt Potsdam nicht in Anspruch genommen wird.

Hierzu wurde ein Vertrag über die städtebauliche Planung und die Kostentragung mit der Investorin geschlossen.

5.2 Herstellungs- und Unterhaltungskosten

Aus der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, ergeben sich für die Landeshauptstadt Potsdam keine Herstellungs- und Unterhaltungskosten, die bei und nach der Realisierung zu erwarten sind. Alle diesbezüglichen Kosten werden durch einen Dritten getragen.

5.3 Grunderwerb

In Verbindung mit der vorliegenden Planung entstehen der Landeshauptstadt Potsdam keine Kosten für Grunderwerb.

5.4 Planungsschaden

Mit der vorliegenden Planung werden keine bestehenden Nutzungsrechte entzogen oder ausgeübte Nutzungen verhindert, die einen Planungsschaden oder Entschädigungsansprüche auslösen würden.

5.5 Bodenordnung

Es besteht kein Erfordernis zur Durchführung eines förmlichen Bodenordnungsverfahrens.

E. Verfahren

1. Übersicht über den Verfahrensablauf

Die Stadtverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 07.03.2018 die Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, beschlossen (DS 17/SVV/0892). Am 30.08.2018 wurde die Öffentlichkeit mit der für die Landeshauptstadt Potsdam ortsüblichen Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. 10/2018 über die Aufstellung des Bebauungsplans informiert.

Mit Schreiben vom 13.09.2018 wurden gem. Art. 12 Abs. 1 und Art. 20 des Landesplanungsvertrages die Planungsabsichten bekannt gegeben und die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung abgefragt und somit die für die Raumordnung und Landesplanung zuständige Behörde beteiligt.

Die nachfolgende Übersicht stellt die bisherigen Verfahrensschritte zur 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, tabellarisch dar:

Datum	**Verfahrensschritt**	**Rechtsgrundlage**
07.03.2018	Aufstellungsbeschluss	§ 2 Abs. 1 BauGB
13.09.2018	Abfrage der Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung	§ 1 Abs. 4 BauGB, Art. 12 Abs. 1 und Art. 20 Landesplanungsvertrag
17.09.2018 bis 19.10.2018	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit	§ 3 Abs. 1 BauGB
17.09.2018 bis 19.10.2018	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen TöB (Anschreiben vom 13.09.2018)	§ 4 Abs. 1 BauGB
08.05.2019	Auslegungsbeschluss	§ 2 Abs. 1 BauGB
04.06.2019 bis 12.07.2019	Förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit	§ 3 Abs. 2 BauGB
04.06.2019 bis 12.07.2019	Förmliche Beteiligung der Behörden und sonstigen TöB (Anschreiben vom 31.05.2019)	§ 4 Abs. 2 BauGB
13.09.2019 bis 20.09.2019	Erneute (beschränkte) Beteiligung der Öffentlichkeit	§ 4a Abs. 3 BauGB
27.08.2019 bis 10.09.2019	Erneute (beschränkte) Beteiligung der Behörden und sonstigen TöB (Anschreiben vom 23.08.2019)	§ 4a Abs. 3 BauGB
--.--.----	Abwägung der öffentlichen und privaten Belange und Satzungsbeschluss	§§ 1 Abs. 7 und 10 Abs. 1 BauGB

Die Angaben zu den bisher noch nicht durchgeführten Verfahrensschritten werden im weiteren Verfahren ergänzt.

2. Überblick über die Beteiligungsverfahren

2.1 Frühzeitige Beteiligung

2.1.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zum Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, erfolgte in der Zeit vom 17.09.2018 bis einschließlich 19.10.2018. Die Ankündigung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurde im Amtsblatt der Landeshauptstadt Potsdam Nr. 10/2018 am 30.08.2018 ortsüblich bekannt gemacht. Im Beteiligungszeitraum wurde der Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, öffentlich in den Räumlichkeiten der Verwaltung ausgelegt. Auf den Internetseiten der Landeshauptstadt Potsdam (www.potsdam.de/beteiligung) und des Portals zu Umweltverträglichkeitsprüfungen und der Bauleitplanung im Land Brandenburg (http://blp.brandenburg.de) wurden die Unterlagen zeitgleich veröffentlicht und Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

2.1.2 Thematische Zusammenfassung der abwägungsrelevanten Stellungnahmen der Öffentlichkeit (frühzeitig)

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sind keine Stellungnahmen eingegangen.

2.1.3 Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Ergebnis der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ergab sich kein Erfordernis zur Änderung der Planung.

2.1.4 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zum Vorentwurf des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, wurde parallel zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Mit Schreiben vom 13.09.2018 wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, unterrichtet und zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert.

2.1.5 Thematische Zusammenfassung der abwägungsrelevanten Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger Öffentlicher Belange (frühzeitig)

Die im Rahmen der gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführten frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingegangenen Stellungnahmen enthielten Anregungen und Hinweise zu folgenden Planinhalten des Vorentwurfs:

Denkmalschutzbelange

- Die an der Nordseite der ehemaligen Wagenhalle vorhandenen Anbauten sind als Bestandteil des Denkmals vollständig zu erhalten.
- Auf der Südseite ist zwischen der ehemaligen Wagenhalle und dem östlichen Flügel des Hotelneubaus eine erkennbare Zäsur herzustellen.
- Die im Zwischenraum geplante Eingangshalle darf das Dach der Wagenhalle nicht überragen.
- Die maximal zulässige Gebäudehöhe von 18,50 m darf durch keinerlei technische Dachaufbauten überschritten werden.

Naturschutzbelange

- Die geplante Dachbegrünung ist nicht als Kompensation für zu fällende Bäume anrechenbar. Notwendige Baumfällungen sind auf Grundlage der Potsdamer Baumschutzverordnung (PBaumSchVO) zu kompensieren.

- Entlang der östlichen Plangebietsgrenze sollte eine mindestens 1,5 m breite Fläche zum Anpflanzen von Sträuchern festgesetzt werden.
- Die am nördlichen Anbau der ehemaligen Wagenhalle vorhandenen Niststätten von Gebäudebrütern sollten erhalten werden.
- Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades im Plangebiet sollten insbesondere Fassaden- und Dachbegrünungen in Betracht gezogen werden.

Immisionsschutzbelange

- Im Rahmen des weiteren Planverfahrens ist ein schalltechnisches Gutachten vorzulegen, auf dessen Grundlage sodann geeignete Lärmschutzfestsetzungen zu treffen sind.
- Es wird auf weitere Immissionsbelastungen (z.B. Erschütterungen durch Bahnverkehr) hingewiesen, welche spätestens bei der Vorhabendurchführung zu berücksichtigen sind.

Verkehrsbelange

- Die Zufahrt zum geplanten Hotel ist so zu organisieren, dass der Bus- und Taxiverkehr auf den südlich vorgelagerten Flächen nicht beeinträchtigt wird.

sonstige Belange

- Die Festsetzungen zu den im Plangebiet zulässigen Einzelhandelsnutzungen sind mit den Zielen des Einzelhandelskonzepts in Übereinstimmung zu bringen.
- Im Plangebiet befindet sich ein Verdachtspunkt auf das Vorhandensein von Kampfmitteln, welcher durch eine Kampfmittelräumfirma überprüft werden muss.
- Zu den nördlich an das Plangebiet angrenzenden Bahnanlagen sind ausreichende Schutzabstände einzuhalten. Der Bahnbetrieb darf durch das Planvorhaben nicht beeinträchtigt werden (auch nicht während der Bauphase).
- Es wird darauf hingewiesen, dass sich im Plangebiet Kabel und Anlagen der Vodafone GmbH (ehemals Arcor) sowie Fernmeldekabel der E,DIS Netz GmbH befinden.

2.1.6 Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden folgende wesentliche Änderungen in die Planung aufgenommen:

Denkmalschutzbelange

- Die an der Nordseite der ehemaligen Wagenhalle vorhandenen Anbauten werden als Bestandteil des Denkmals vollständig erhalten (Einbeziehung in die durch Baulinien umgrenzten Flächen).
- Auf der Südseite wird zwischen der ehemaligen Wagenhalle und dem östlichen Flügel des Hotelneubaus eine erkennbare Zäsur hergestellt (Rücksprung der Baugrenze und Verbreiterung des Zwischenraums).
- Die im Zwischenraum geplante Eingangshalle darf das Dach der Wagenhalle nicht überragen (Reduzierung der festgesetzten Höhe OK 3).

Naturschutzbelange

- Die geplante Dachbegrünung wird nicht als Kompensation für zu fällende Bäume angerechnet. Notwendige Baumfällungen werden auf Grundlage der Potsdamer Baumschutzverordnung kompensiert (Änderung der Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung im Umweltbericht).
- Die am nördlichen Anbau der ehemaligen Wagenhalle vorhandenen Niststätten von Gebäudebrütern werden erhalten (Bestandssicherung des Anbaus als Teil der Denkmalsubstanz).

Immisionsschutzbelange

- In den Bebauungsplan werden auf Grundlage eines schalltechnisches Gutachtens erarbeitete Lärmschutzfestsetzungen aufgenommen (Ergänzung Planzeichnung und

Textfestsetzungen; Aufnahme des Gutachtens als Anlage zur Begründung des Bebauungsplans).

sonstige Belange

- Die Festsetzungen zu den im Plangebiet zulässigen Einzelhandelsnutzungen werden unter Berücksichtigung der Ziele des Einzelhandelskonzepts überarbeitet (Änderung Textfestsetzungen).

Zu den sonstigen Anregungen und Hinweisen erfolgten keine Änderungen der Planung. Die Belange sind entweder bereits im Vorentwurf des Bebauungsplans ausreichend berücksichtigt worden oder die Berücksichtigung kann auch ohne Änderung der Planung (z.B. im Rahmen der künftigen Bauantrags- und Ausführungsplanung) erfolgen. Sofern anderen Belangen der Vorrang eingeräumt werden soll, wird dies im Rahmen der Abwägung begründet [siehe Kapitel F.2.1 bis F.2.6].

2.2 Förmliche Beteiligung

Nach Abschluss der frühzeitigen Beteiligungsschritte nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB sind die Stellungnahmen ausgewertet und der Entwurf des Bebauungsplans unter Berücksichtigung der eingegangenen Anregungen und Hinweise erarbeitet worden [siehe Kapitel E.2.1].

Zum vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle (Planungsstand: 9. Mai 2019), wurden die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB sowie die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erneut beteiligt.

2.2.1 Förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit

Die förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, erfolgte in der Zeit vom 04.06.2019 bis einschließlich 12.07.2019. Die Auslegungsfrist wurde über die in § 3 Abs. 2 Satz 1 BauGB genannte Mindestdauer von 30 Tagen hinaus verlängert, weil im Zeitraum der Auslegung ein Feiertag lag (10.06.2019, Pfingstmontag) und die Sommerferien im Land Brandenburg am 20.06.2019 begannen. Die Ankündigung der förmlichen Beteiligung wurde im Amtsblatt der Landeshauptstadt Potsdam am 24.05.2019 ortsüblich bekannt gemacht. In diesem Zeitraum konnten Stellungnahmen abgeben werden.

2.2.2 Thematische Zusammenfassung der abwägungsrelevanten Stellungnahmen der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit sind keine Stellungnahmen eingegangen.

2.2.3 Ergebnis der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Ergebnis der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung ergab sich kein Erfordernis zur Änderung der Planung.

2.2.4 Förmliche Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die förmliche Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, wurde parallel zur förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt. Mit Schreiben vom 31.05.2019 wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, unterrichtet und zur Äußerung aufgefordert.

2.2.5 Thematische Zusammenfassung der abwägungsrelevanten Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (förmlich)

Die im Rahmen der gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführten förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingegangenen Stellungnahmen enthielten Anregungen und Hinweise zu folgenden Planinhalten des Vorentwurfs:

Denkmalschutzbelange

- Aufgrund der Lage an einem ehemaligen Gewässerlauf besteht im Plangebiet eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, dass während der Bauausführung noch nicht registrierte Bodendenkmale entdeckt werden.

Naturschutzbelange

- An der östlichen Plangebietsgrenze sollte die Pappelreihe erhalten bleiben.
- Die am nördlichen Anbau der ehemaligen Wagenhalle vorhandenen Niststätten von Gebäudebrütern sind bei Sanierungsmaßnahmen zu erhalten.
- Es sind Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag an Glasfassaden vorzusehen.

Immisionsschutzbelange

- Im schalltechnischen Gutachten sind die Auswirkungen durch den Busverkehr der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH nicht berücksichtigt worden.

Verkehrsbelange

- Durch die Zufahrt zum geplanten Hotel ist eine Störung des von den Buswarteplätzen abfahrenden Verkehrs zu befürchten.

sonstige Belange

- Im Plangebiet sollte auf Einzelhandelsnutzungen vollständig verzichtet werden.
- Am östlichen Plangebietsrand befinden sich Anlagen und Leitungen der Deutschen Telekom.

2.2.6 Ergebnis der förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Im Ergebnis der förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden folgende wesentliche Änderungen in die Planung aufgenommen:

Immisionsschutzbelange

- Das schalltechnische Gutachten wurde hinsichtlich der Auswirkungen durch den Busverkehr der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH ergänzt. Im Ergebnis wurden die in den Lärmschutzfestsetzungen 6.1 entlang der Linien ABC und CDE sowie in den Lärmschutzfestsetzungen 6.2 und 6.3 festgesetzten Bau-Schalldämm-Maße um 1 dB erhöht.

Zu den sonstigen Anregungen und Hinweisen erfolgten keine Änderungen der Planung. Die Belange sind entweder bereits im Entwurf des Bebauungsplans ausreichend berücksichtigt worden oder die Berücksichtigung kann auch ohne Änderung der Planung (z.B. im Rahmen der künftigen Bauantrags- und Ausführungsplanung) erfolgen. Sofern anderen Belangen der Vorrang eingeräumt werden soll, wird dies im Rahmen der Abwägung begründet [siehe Kapitel F.2.1 und F.2.2].

2.3 Erneute (eingeschränkte) Beteiligung

Nach Abschluss der förmlichen Beteiligungsschritte nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB sind die Stellungnahmen ausgewertet worden. Im Ergebnis sind die Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung und Änderung der Lärmschutzfestsetzungen erforderlich geworden [siehe Kapitel E.2.2].

Gemäß § 4 a Abs. 3 BauGB waren die geänderte Planfassung erneut auszulegen und die Stellungnahmen erneut einzuholen. Entsprechend wurden zum 2. Entwurf des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle (Planungsstand: 20. August 2019), die Öffentlichkeit sowie die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erneut beteiligt. Da die erforderlich gewordenen Änderungen die Grundzüge der Planung nicht berührten, wurde die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 4 BauGB beschränkt. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme wurden gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 3 BauGB angemessen verkürzt. Gemäß § 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB konnten Stellungnahmen nur zu den geänderten oder ergänzten Teilen abgegeben werden.

Während der Auslegungsfrist können gemäß § 4 a Abs. 3 Satz 2 BauGB Stellungnahmen abgegeben werden, soweit sie sich auf die Änderungen des Bebauungsplanentwurfs beziehen. Nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen können bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben. Hierauf wurde in der amtlichen Bekanntmachung zur erneuten (eingeschränkten) Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 Halbsatz 2 BauGB und im Schreiben an die die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange hingewiesen.

2.3.1 Erneute (eingeschränkte) Beteiligung der Öffentlichkeit

Die erneute (eingeschränkte) Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB zum überarbeiteten Entwurf des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, erfolgte in der Zeit vom 13.09.2019 bis einschließlich 20.09.2019. Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme wurde gemäß § 4a Abs. 3 Satz 3 BauGB angemessen verkürzt, da es sich ausschließlich um die Anpassung einer lärmschutzbezogenen Festsetzung auf Grundlage des aktualisierten Schalltechnischen Gutachtens handelte. Die Ankündigung der erneuten (eingeschränkten) Beteiligung der Öffentlichkeit wurde im Amtsblatt der Landeshauptstadt Potsdam am 05.09.2019 ortsüblich bekannt gemacht.

2.3.2 Thematische Zusammenfassung der abwägungsrelevanten Stellungnahmen der erneuten (eingeschränkten) Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der erneuten (eingeschränkten) Beteiligung der Öffentlichkeit sind keine Stellungnahmen eingegangen.

2.3.3 Ergebnis der erneuten (eingeschränkten) Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Ergebnis der erneuten (eingeschränkten) Öffentlichkeitsbeteiligung ergab sich kein Erfordernis zur Änderung der Planung.

2.3.4 Erneute (eingeschränkte) Beteiligung der von der Änderung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Die erneute (eingeschränkte) Beteiligung der von der Änderung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB zum überarbeiteten Entwurf des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, wurde vom 27.08.2019 bis 10.09.2019 durchgeführt. Mit Schreiben vom 23.08.2019 wurden die von der Änderung betroffenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, unterrichtet und zur Äußerung aufgefordert. Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme wurde gemäß § 4a Abs. 3 Satz 3 BauGB angemessen verkürzt, da es sich ausschließlich um die Anpassung einer lärmschutzbezogenen Festsetzung auf Grundlage des aktualisierten Schalltechnischen Gutachtens handelte.

2.3.5 Thematische Zusammenfassung der abwägungsrelevanten Stellungnahmen der von der Änderung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (erneut, eingeschränkt)

Die im Rahmen der gemäß § 4 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführten erneuten (eingeschränkten) Beteiligung der von der Änderung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange eingegangenen Stellungnahmen enthielten keine Anregungen und Hinweise, die Abwägungsbedarfe erzeugen. Alle angeschriebenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben sich geäußert und mitgeteilt, dass keine Bedenken gegen die vorgelegte Planung bestehen bzw. die zu vertretenden Belange von der Planung nicht berührt werden und Belange nunmehr ausreichend Berücksichtigung finden.

2.3.6 Ergebnis der erneuten (eingeschränkten) Beteiligung der von der Änderung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Im Ergebnis der erneuten (eingeschränkten) Beteiligung der von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde keine Änderung der Planung notwendig.

3. Planungssichernde Maßnahmen

Planungssichernde Maßnahmen, wie die Verhängung einer Veränderungssperre und der Erlass einer Satzung über das Vorkaufsrecht sind im Rahmen des vorliegenden Planverfahrens nicht vorgesehen.

F. Abwägung - Konfliktbewältigung

1. Abwägung der geprüften Planungsalternativen

Im Verlauf des Planverfahrens werden keine grundlegend abweichenden Planungsalternativen geprüft.

Der Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, dient der nachhaltigen Entwicklung und Aufwertung des Standortes der ehemaligen Wagenhalle. Demzufolge bestehen keine Planungsalternativen im Sinne anderer Standorte.

Es wird auf die Erläuterungen in Kapitel B.2.1 verwiesen.

2. Abwägung der betroffenen Belange

2.1. Frühzeitige Beteiligung

Zum Vorentwurf des Bebauungsplans wurde in der Zeit vom 19.09. bis 19.10.2018 das frühzeitige Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB (Beteiligung der Öffentlichkeit) und § 4 Abs. 1 BauGB (Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange) durchgeführt [siehe Kapitel E.1.]. Nach Abschluss des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens wurden die Inhalte der Stellungnahmen ausgewertet und nach folgenden Kriterien in den nun vorliegenden Entwurf des Bebauungsplans [Stand 25.01.2019] einbezogen:

2.1.1 Abwägung städtebaulicher Belange

Zur Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes wurden in den Entwurf des Bebauungsplans folgende Änderungen aufgenommen:

- Die an der Nordseite der ehemaligen Wagenhalle vorhandenen Anbauten werden als Bestandteil des Denkmals vollständig erhalten (Einbeziehung in die durch Baulinien umgrenzten Flächen).
- Auf der Südseite wird zwischen der ehemaligen Wagenhalle und dem östlichen Flügel des Hotelneubaus eine erkennbare Zäsur hergestellt (Rücksprung der Baugrenze und Verbreiterung des Zwischenraums).
- Die im Zwischenraum geplante Eingangshalle darf das Dach der Wagenhalle nicht überragen (Reduzierung der festgesetzten Höhe OK 3).

Die Anregung, entlang der östlichen Plangebietsgrenze als räumliches Gliederungselement eine mindestens 1,5 m breite Fläche zum Anpflanzen von Sträuchern festzusetzen oder die östliche Baugrenze zu verschieben, sodass eine breitere Zäsur mit Bäumen geschaffen werden kann, wurde nicht berücksichtigt. Ein räumlich gliedernder Effekt ist durch eine 1,50 m breite Hecke nicht erreichbar. Die Hecke würde zudem nur 1 Meter vor der östlichen Baugrenze liegen und erscheint daher als nicht umsetzbar. Eine Verschiebung der östlichen Baugrenze mit dem Ziel, eine breitere Grünzäsur mit Bäumen zu schaffen, würde dazu führen, dass der neue Hotelbaukörper näher an die ehemalige Wagenhalle rücken würde. Dies ist jedoch aus Gründen des Denkmalschutzes nicht möglich.

Der Hinweis, dass zu den nördlich an das Plangebiet angrenzenden Bahnanlagen ausreichende Schutzabstände einzuhalten sind, erforderte keine Planänderung. Der mit einer maximalen Gebäudehöhe von 18,50 m geplante Hotelneubau hält einen größeren Abstand zu den angrenzenden Bahnanlagen ein als die bestehende ehemalige Wagenhalle sowie die westlich benachbart liegenden Gebäudeteile des Potsdam-Centers mit vergleichbarer Gebäudehöhe. Es kommt somit zu keiner Verringerung der bisherigen Schutzabstände.

Weitere Anregungen oder Bedenken zu städtebaulichen Belangen der Planung, über deren Berücksichtigung zu entscheiden gewesen wäre, wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nicht vorgetragen.

2.1.2 Abwägung der Umweltbelange

Die Festsetzungen des Bebauungsplans werden auf Grundlage eines schalltechnischen Gutachtens ergänzt. Das Gutachten wird der Begründung zum Bebauungsplan als Anlage beigefügt. Der Begründungstext, einschließlich Umweltbericht, wird um Erläuterungen zu den Belangen des Schallschutzes ergänzt.

Die geplante Dachbegrünung wird nicht als Kompensation für zu fällende Bäume angerechnet. Es wird klargestellt, dass Baumfällungen auf Grundlage der Potsdamer Baumschutzverordnung zu kompensieren sind. Der Umweltbericht, einschließlich Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung, wird entsprechend geändert.

Die am nördlichen Anbau der ehemaligen Wagenhalle vorhandenen Niststätten von Gebäudebrütern werden erhalten (Bestandssicherung des Anbaus als Teil der Denkmalsubstanz).

Der Anregung, Fassaden- und Dachbegrünungen in Betracht zu ziehen, wurde bereits im Vorentwurf durch die Festsetzung von einer Dachbegrünung des Hotelneubaus gefolgt. Fassadenbegrünungen werden nicht vorgesehen, da dies dem von der denkmalgeschützten ehemaligen Wagenhalle geprägten städtebaulichen Charakter des Standortes nicht entsprechen würde.

Weitere Anregungen oder Bedenken zu Umweltbelangen der Planung, über deren Berücksichtigung zu entscheiden gewesen wäre, wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nicht vorgetragen.

2.1.3 Abwägung der sozialen Belange

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung sind keine Stellungnahmen mit Äußerungen zu den sozialen Belangen und Auswirkungen der Planung eingegangen. Der Entwurf des Bebauungsplans enthält diesbezüglich gegenüber dem Vorentwurf keine Änderungen.

2.1.4 Abwägung der der ökonomischen Belange

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung sind keine Stellungnahmen mit Äußerungen zu den ökonomischen Belangen und Auswirkungen der Planung eingegangen. Der Entwurf des Bebauungsplans enthält diesbezüglich gegenüber dem Vorentwurf keine Änderungen.

2.1.5 Abwägung der Belange der Infrastruktur

Die Forderung, dass die Zufahrt zum geplanten Hotel so zu organisieren ist, dass der Bus- und Taxiverkehr auf den südlich vorgelagerten Flächen nicht beeinträchtigt wird, kann im vorliegenden Planverfahren nicht berücksichtigt werden, da die Flächen nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegen. Da für die Verkehrserschließung des Plangebietes die bereits im Bestand von der Friedrich-Engels-Straße aus zur ehemaligen Wagenhalle und dem östlich davon gelegenen Parkplatz führende Zufahrt genutzt werden soll, werden die bestehenden Buswarteplätze dadurch nicht beeinträchtigt. Im Vorfahrtbereich des künftigen Hotels kann es lediglich erforderlich werden, die Fläche für die Taxiwarteplätze neu zu organisieren.

Die Hinweise zum Bestand von Kabeln und Anlagen der Vodafone GmbH und Fernmeldekabeln der E,DIS Netz GmbH erfordern keine Änderung der Planung. Die Kabel bleiben entweder vom geplanten Bauvorhaben unberührt oder können im Rahmen der Bauvorbereitung umverlegt werden. Der Hinweis wird jedoch in die Begründung eingefügt.

2.1.6 Abwägung weiterer Belange

Die textlichen Festsetzungen zu den im Plangebiet zulässigen Einzelhandelsnutzungen wurden unter Berücksichtigung der Ziele des Einzelhandelskonzepts überarbeitet.

Die Mitteilung, dass sich im Plangebiet (östlich der ehemaligen Wagenhalle) ein Verdachtspunkt auf das Vorhandensein von Kampfmitteln befindet, welcher durch eine Kampfmittelräumfirma überprüft werden muss, erzeugt erst im Zuge der Bauvorbereitung Handlungsbedarf.

2.2. Förmliche Beteiligung

Zum Entwurf des Bebauungsplans wurde in der Zeit vom 04.06. bis 12.07.2019 das förmliche Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 2 BauGB (Beteiligung der Öffentlichkeit) und § 4 Abs. 2 BauGB (Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange) durchgeführt [siehe Kapitel E.1.]. Nach Abschluss des förmlichen Beteiligungsverfahrens wurden die Inhalte der Stellungnahmen ausgewertet, abgewogen und wie folgt in die weitere Planung [Stand: 20. August 2019] einbezogen:

2.2.1 Abwägung städtebaulicher Belange

Die Anregung, an der östlichen Plangebietsgrenze die Pappelreihe zur Abschirmung und Gliederung zu erhalten, wurde nicht berücksichtigt. Die räumliche Gliederungs- und Abschirmfunktion wird künftig noch wahrnehmbarer durch den östlichen Flügel des Hotelbaukörpers übernommen. Die Erhaltung der Pappelreihe hätte das stärkere Heranrücken des östlichen Hotelflügels an die denkmalgeschützte ehemalige Wagenhalle erfordert. Dafür wurde keine denkmalrechtliche Zustimmung in Aussicht gestellt. Es war somit zwischen Denkmal- und Umweltbelangen abzuwägen. Darüber hinaus wurde aus gutachterlicher Sicht eingeschätzt, dass die Pappeln auch bei einer Verschiebung der Baugrenze in Richtung Wagenhalle gefällt werden müssten, da Pappeln stark horizontal ausgeprägte Wurzeln bilden. Der zwischen Tiefgaragenzufahrt und östlicher Grundstücksgrenze verbleibende Streifen soll nach Abschluss der Bauarbeiten wieder begrünt werden. Aufgrund der geringen Breite werden dort jedoch keine neuen Baumpflanzungen möglich sein, sondern lediglich die Pflanzung von Sträuchern.

Weitere Anregungen oder Bedenken zu städtebaulichen Belangen der Planung, über deren Berücksichtigung zu entscheiden gewesen wäre, wurden im Rahmen der förmlichen Beteiligung nicht vorgetragen.

2.2.2 Abwägung der Umweltbelange

Das schalltechnische Gutachten wurde unter Berücksichtigung der Auswirkungen durch den Busverkehr der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH überarbeitet. Im Ergebnis wurden die in den Lärmschutzfestsetzungen 6.1 entlang der Linien ABC und CDE sowie in den Lärmschutzfestsetzungen 6.2 und 6.3 festgesetzten Bau-Schalldämm-Maße um 1 dB erhöht.

Aufgrund der Forderung, die am nördlichen Anbau der ehemaligen Wagenhalle vorhandenen Niststätten von Gebäudebrütern bei Sanierungsmaßnahmen zu erhalten, erfolgte keine Änderung des Bebebauungsplans. Dafür bestand weder die Möglichkeit noch ein Erfordernis. In einem Bebauungsplan können keine Festsetzungen zu Art und Weise von Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Gebäuden getroffen werden. Die in der Stellungnahme erhobene Forderung konnte daher lediglich als Hinweis für künftige Baumaßnahmen in die Bebauungsplanbegründung aufgenommen werden. Bei Sanierungsmaßnahmen an bestehenden Gebäuden sind die Regelungen des Bundesnaturschutzgesetzes zu berücksichtigen. Zusätzlicher Regelungsbedarf besteht nicht.

Die Anregung, Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag an Glasfassaden vorzusehen, wurde zur Kenntnis genommen. Es handelt sich dabei um einen Belang, welcher erst im Rahmen der künftigen Objektplanung geprüft werden kann. Aufgrund der denkmalpflegerischen Rahmenbedingungen kann davon ausgegangen werden, dass die künftige Bebauung nicht über einen überdurchschnittlich hohen Anteil verglaster – insbesondere nicht verspiegelter – Flächen verfügen wird.

Weitere Anregungen oder Bedenken zu Umweltbelangen der Planung, über deren Berücksichtigung zu entscheiden gewesen wäre, wurden im Rahmen der förmlichen Beteiligung nicht vorgetragen.

2.2.3 Abwägung der sozialen Belange

Im Rahmen der förmlichen Beteiligung sind keine Stellungnahmen mit Äußerungen zu den sozialen Belangen und Auswirkungen der Planung eingegangen. Diesbezügliche Änderungen der Planung gegenüber dem Entwurf des Bebauungsplans [Stand: 9. Mai 2019] waren daher nicht erforderlich.

2.2.4 Abwägung der der ökonomischen Belange

Im Rahmen der förmlichen Beteiligung sind keine Stellungnahmen mit Äußerungen zu den ökonomischen Belangen und Auswirkungen der Planung eingegangen. Diesbezügliche Änderungen der Planung gegenüber dem Entwurf des Bebauungsplans [Stand: 9. Mai 2019] waren daher nicht erforderlich.

2.2.5 Abwägung der Belange der Infrastruktur

Die Bedenken, dass durch die Zufahrt zum geplanten Hotel Störungen des von den Buswarteplätzen abfahrenden Verkehrs eintreten könnten, wurden nicht geteilt. Bereits jetzt dient die östlich der Buswarteplätze gelegene Zu- und Ausfahrt nicht allein dem Busverkehr. Über die bestehende Zu- und Ausfahrt werden auch die ehemalige Wagenhalle mit dem östlich angrenzenden Parkplatz, die vor der Wagenhalle gelegene Taxi-Wartefläche und die südliche Anlieferung der Bahnhofspassagen erschlossen. Der Anliefer- und Besucherverkehr wird durch den Hotelneubau zwar zunehmen; die Zu- und Ausfahrt ist jedoch ausreichend dimensioniert, um auch den zusätzlichen Verkehr aufnehmen zu können.

Der Hinweis zum Bestand von Anlagen und Leitungen der Deutschen Telekom am östlichen Plangebietsrand erforderte keine Änderung der Planung. Die Anlagen und Leitungen bleiben entweder vom geplanten Bauvorhaben unberührt oder können nach erfolgter Beantragung und Abstimmung mit dem Versorgungsträger im Rahmen der Bauvorbereitung umverlegt werden. Die Begründung zum Bebauungsplan wurde um entsprechende Erläuterungen ergänzt.

2.2.6 Abwägung weiterer Belange

Der Forderung, im Plangebiet auf Einzelhandelsnutzungen vollständig zu verzichten, wurde nicht gefolgt. Die Einzelhandelsnutzungen wurden bereits im Ergebnis des frühzeitigen Beteiligungsverfahrens deutlich beschränkt. Für einen vollständigen Verzicht liegen keine Gründe vor. Maximal 4 Läden mit jeweils nicht mehr als 100 m² Verkaufsfläche und auf den Hotelbetrieb ausgerichteten Sortimenten sind keinesfalls geeignet, negative Auswirkungen auf die vorhandene Einzelhandelsstruktur in den Bahnhofspassagen (mit etwa 11.275 m² Verkaufsfläche) zu erzeugen. Stattdessen ist zu erwarten, dass die im Gebäudeensemble der ehemaligen Wagenhalle und des Hotelneubaus geplanten Einzelhandelsnutzungen der Attraktivität und langfristigen wirtschaftlichen Tragfähigkeit des Vorhabens insgesamt dienen und sich belebend auf das bisher eher unwirtliche Umfeld am südlichen Bahnhofsvorplatz auswirken.

Der Hinweis, dass aufgrund der Lage an einem ehemaligen Gewässerlauf eine erhöhte Wahrscheinlichkeit besteht, dass während der Bauausführung nicht registrierte Bodendenkmale entdeckt werden, betrifft erst die künftige Bauausführung. Da im Geltungsbereich des Bebauungsplans bisher keine Bodendenkmale registriert sind, bestand kein Erfordernis zu einer entsprechenden nachrichtlichen Übernahme in den Bebauungsplan. Der Hinweis und die sich im Falle der Entdeckung neuer Bodendenkmale daraus ergebenden Erfordernisse waren bereits in Kapitel A 3.8 der Bebauungsplanbegründung in ähnlicher Form enthalten.

2.3 Erneute (eingeschränkte) Beteiligung

Zum 2. Entwurf des Bebauungsplans wurde in der Zeit vom 13.09. bis 20.09.2019 gemäß § 4a Abs. 3 BauGB die erneute (eingeschränkte) Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt [siehe Kapitel E.1.]. Gemäß § 4 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB wurden darüber hinaus die

von der Änderung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten.

Im Rahmen der erneuten (eingeschränkten) Beteiligung sind keine Stellungnahmen eingegangen, die eine Änderung der Planung gegenüber dem überarbeiteten Entwurf des Bebauungsplans [Stand: 20. August 2019] erforderlich machten.

G. Städtebaulicher Vertrag

Die Landeshauptstadt Potsdam schließt mit dem privaten Eigentümer des Grundstücks der ehemaligen Wagenhalle einen städtebaulichen Vertrag gemäß § 11 BauGB ab. Somit werden wesentliche Teile des Plangebiets von dem städtebaulichen Vertrag erfasst. Der Vertrag beinhaltet die folgenden Regelungsgegenstände:

- Vertragsgegenstand, zugrundeliegende Planungen,
- Vorbereitungs- und Ordnungsmaßnahmen, insbesondere die ordnungsgemäße Bodensanierung des Baugrundstücks und die Beseitigung schädlicher Bodenverunreinigungen (Altlasten),
- Anforderungen an die Gestaltung von Anlagen der Außenwerbung,
- Regelungen zur Sicherung des Ausschlusses von dauerhaftem Wohnen,
- Kostentragung sämtlicher durch den Abschluss und die Durchführung dieses Vertrages anfallenden Kosten, insbesondere auch für notwendige notarielle Beurkundungen,
- Rechtsnachfolge, Haftungsausschluss, Kündigung, Regelungen zum Datenschutz sowie allgemeine Schlussbestimmungen.

Zur Übernahme der erforderlichen Planungskosten hat sich die Vorhabenträgerin gegenüber der Stadt bereits in einem Vertrag über die Kostentragung für den Bebauungsplan verpflichtet.

H. Rechtsgrundlagen

Der vorliegende Bebauungsplan wird auf der Grundlage der folgenden Gesetze und Verordnungen aufgestellt:

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634),
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786),
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Mai 2017 (BGBl. I, S 1057),
- Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. Mai 2016 (GVBl. I/16 [Nr. 14], S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 15. Oktober 2018 (GVBl. I Nr. 22, S. 38).

Der Umweltbericht ist Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan.

I. Anlagen

Anlage 0

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle außer Kraft tretende Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“

Anlage 1

Planungskonzept Ehemalige Wagenhalle Potsdam

Tchoban Voss Architekten GmbH, Niederlassung Berlin, Rosenthaler Straße 40/41, 10178 Berlin

Anlage 2

2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle [Planungsstand: 23. September 2019]; Auszug: Teil B - Textliche Festsetzungen

Anlage 3

Landeshauptstadt Potsdam, Einzelhandelskonzept [Fortschreibung Mai 2014]; Auszug: Potsdamer Sortimentsliste

Anlage 4

Umweltbericht zur 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle; Auszug: Biotoptypenkartierung, Bestand

Büro für Umweltplanung Dipl.-Geol. Winfried Rück GmbH, Volmerstr. 9, 12489 Berlin

Anlage 5

Umweltbericht zur 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle; Auszug: Tabellen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

Büro für Umweltplanung Dipl.-Geol. Winfried Rück GmbH, Volmerstr. 9, 12489 Berlin

Anlage 6

Artenschutz-Gutachten zur 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle - Potentialeinschätzung -

Ornithologische und Ökologische Gutachten Dr. Susanne Salinger, Meierottostraße 5, 10719 Berlin

Anlage 7

Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle; Schalltechnische Untersuchung - Bericht POT 18.145.01 P Version 2

ALB Akustiklabor Berlin, Holbeinstraße 17, 12203 Berlin

Anlage 8

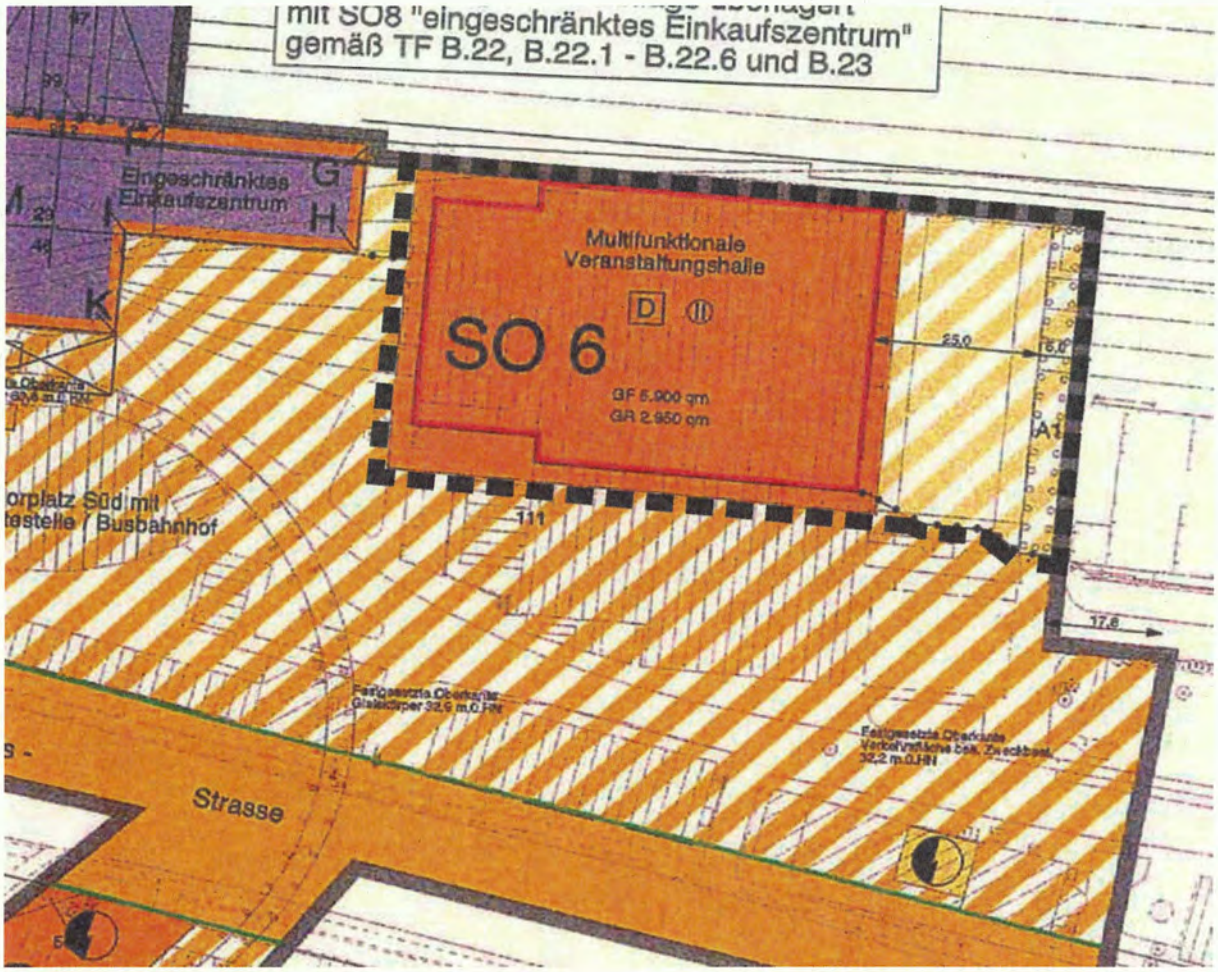
Grundstücksüberprüfung (Kampfmittelverdacht) Flurstück 135 der Flur 4, Gemarkung Potsdam

Zentraldienst Polizei Brandenburg, Kampfmittelbeseitigungsdienst, Am Baruther Tor 20, 15806 Zossen

Anlage 0

Im örtlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“, 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, außer Kraft tretende Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“

Im Geltungsbereich außer Kraft tretende zeichnerische Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“:



Planausschnitt Bebauungsplan 37 A „Potsdam -Center“ (unmaßstäblich) mit Kennzeichnung Änderungsbereich

Im Geltungsbereich außer Kraft tretende textliche Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 37 A „Potsdam-Center“:

TF A.2.0 Im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans sind Garagengeschosse und die Flächen von Stellplätzen in Vollgeschossen nicht auf die Geschossfläche anzurechnen.
Rechtsgrundlage: § 21a Abs. 4 Satz Nr. 1 und Nr. 3 BauNVO i.V.m. § 21a Abs. 1 BauNVO

TF B.25 Im SO 6 – Multifunktionale Veranstaltungshalle – sind zulässig:
- Räume für Messen,
- Räume für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke,
- Schank- und Speisewirtschaften sowie
- Vergnügungsstätten.

Rechtsgrundlagen: § 11 Abs. 3 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 3 Satz 3 BauNVO

TF C.1 Die Fläche zum Anpflanzen mit der Planbezeichnung „A 1“ ist dicht mit hochwachsenden Bäumen und Sträuchern der Pflanzenlisten 1 a bis 1 d zu bepflanzen. Pro 100 qm sind 2 Heister oder große Sträucher (Pflanzgröße 150-200), 25 mittlere Sträucher (Pflanzgröße 100-150) und 40 kleine Sträucher Pflanzgröße 60-100) zu pflanzen. Der Anteil von Koniferen darf 20 % der verwendeten Gehölze nicht überschreiten. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 20 i.V.m. Nr. 25 a) BauGB

TF E.5 Im Sondergebiet SO 6 müssen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes die Außenbauteile (einschließlich der Fenster von

Aufenthaltsräumen) die folgenden bewerteten Luftschalldämm-Maße R`w,res nach DIN 4109, Ausgabe November 1989) aufweisen:
an den nördlichen Gebäudefassaden mindestens 40 dB für Büros,
an den westlichen Gebäudefassaden sowie den östlichen Gebäudefassaden in einer Tiefe bis zu 25 m, gerechnet von der nördliche Grenze des SO 6, mindestens 35 dB für Büros,
an den südlichen Gebäudefassaden sowie den östlichen Gebäudefassaden ab einer Tiefe von 25 m, gerechnet von der nördlichen Grenze des SO 6, mindestens 30 dB für Büros.
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB

Anlage 1

Planungskonzept Ehemalige Wagenhalle Potsdam

Tchoban Voss Architekten GmbH
Niederlassung Berlin
Rosenthaler Straße 40/41
10178 Berlin



ehemalige Wagenhalle Potsdam
Plangrundlage

SERGEI TCHOBAN ARCHITEKT BDA
TCHOBAN VOSS
ARCHITEKTEN

25.01.2019 / 6631 / MK / JB / FZ

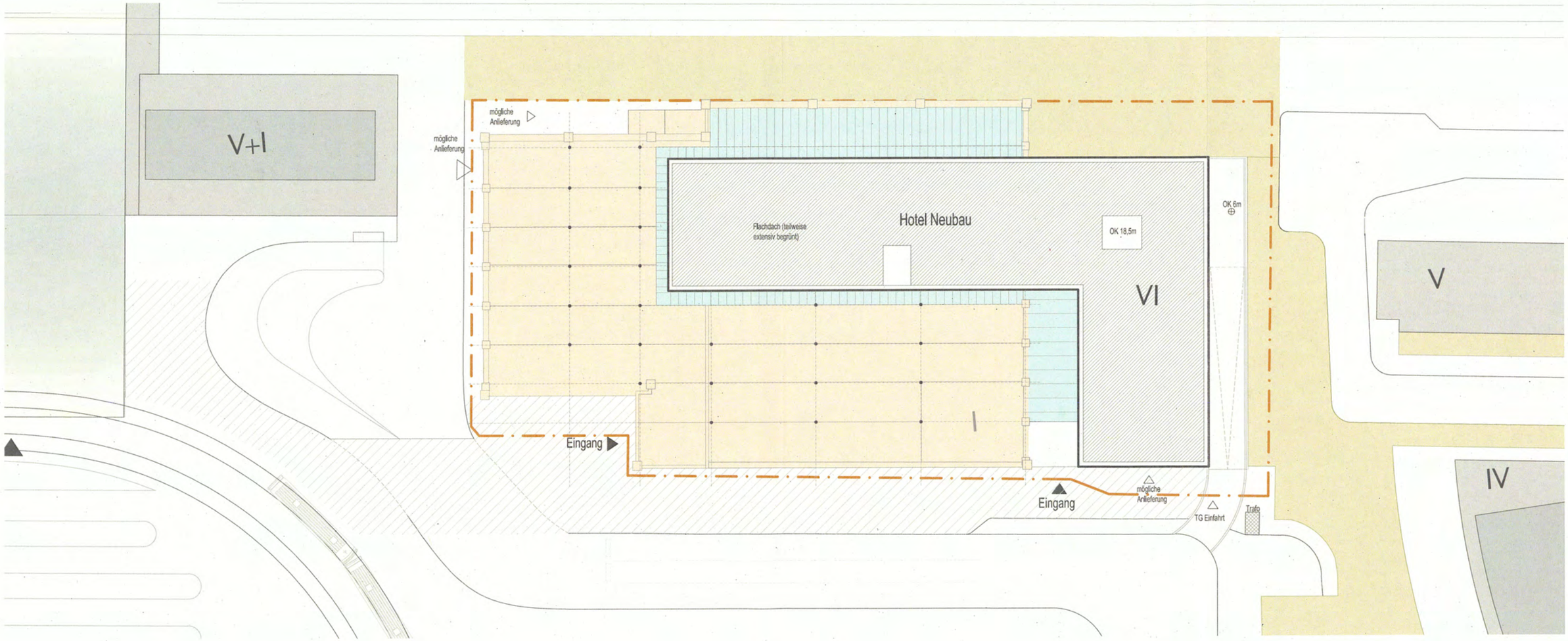


ehemalige Wagenhalle Potsdam - Plangrundlage

Perspektive
Blick vom Vorplatz
Stand: 23.10.2017

SERGEI TCHOBAN ARCHITEKT BDA
TCHOBAN VOSS
ARCHITEKTEN

25.01.2019 / 6631 / MK / JB / FZ



Planverfasser
Tchoban Voss Architekten

Projekt
ehemalige Wagenhalle Potsdam

Datum
07.01.2019

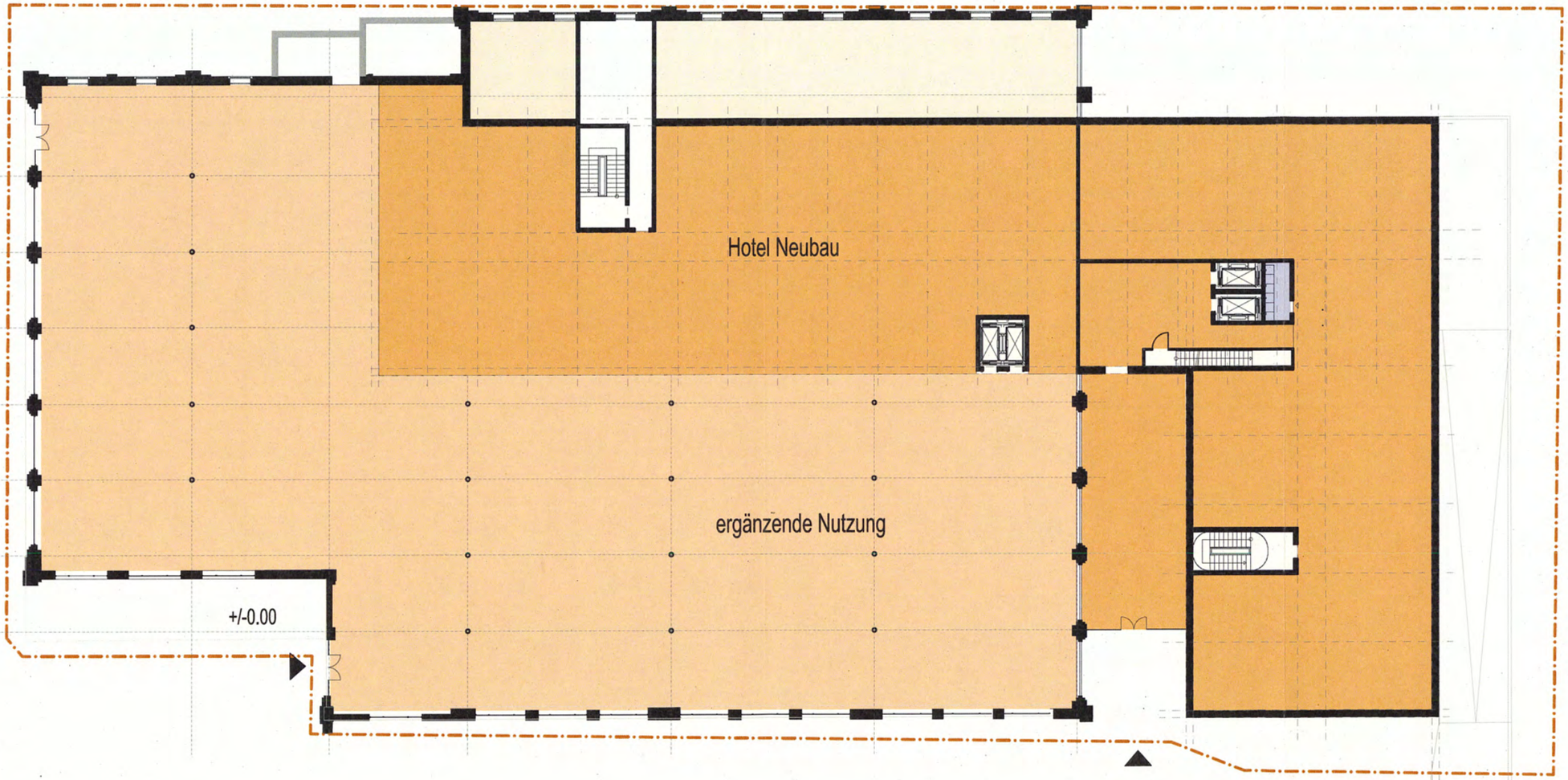
Legende
- Halle Bestand
- Hotel Neubau
- Oberlichter
- Platzbereich
- bepflanzte Fläche
- Grundstücksgrenze

ehemalige Wagenhalle Potsdam - Plangrundlage

Lageplan
M 1:500

SERGEI TCHOBAN ARCHITEKT BDA
TCHOBAN VOSS
ARCHITEKTEN

25.01.2019 / 6631 / MK / JB / FZ



Planverfasser
Tchoban Voss Architekten

Projekt
ehemalige Wagenhalle Potsdam

Datum
07.01.2019

ehemalige Wagenhalle Potsdam - Plangrundlage

Grundriss Erdgeschoss
M 1:300

SERGEI TCHOBAN ARCHITEKT BDA
TCHOBAN VOSS
ARCHITEKTEN

25.01.2019 / 6631 / MK / JB / FZ



Planverfasser
Tchoban Voss Architekten

Projekt
ehemalige Wagenhalle Potsdam

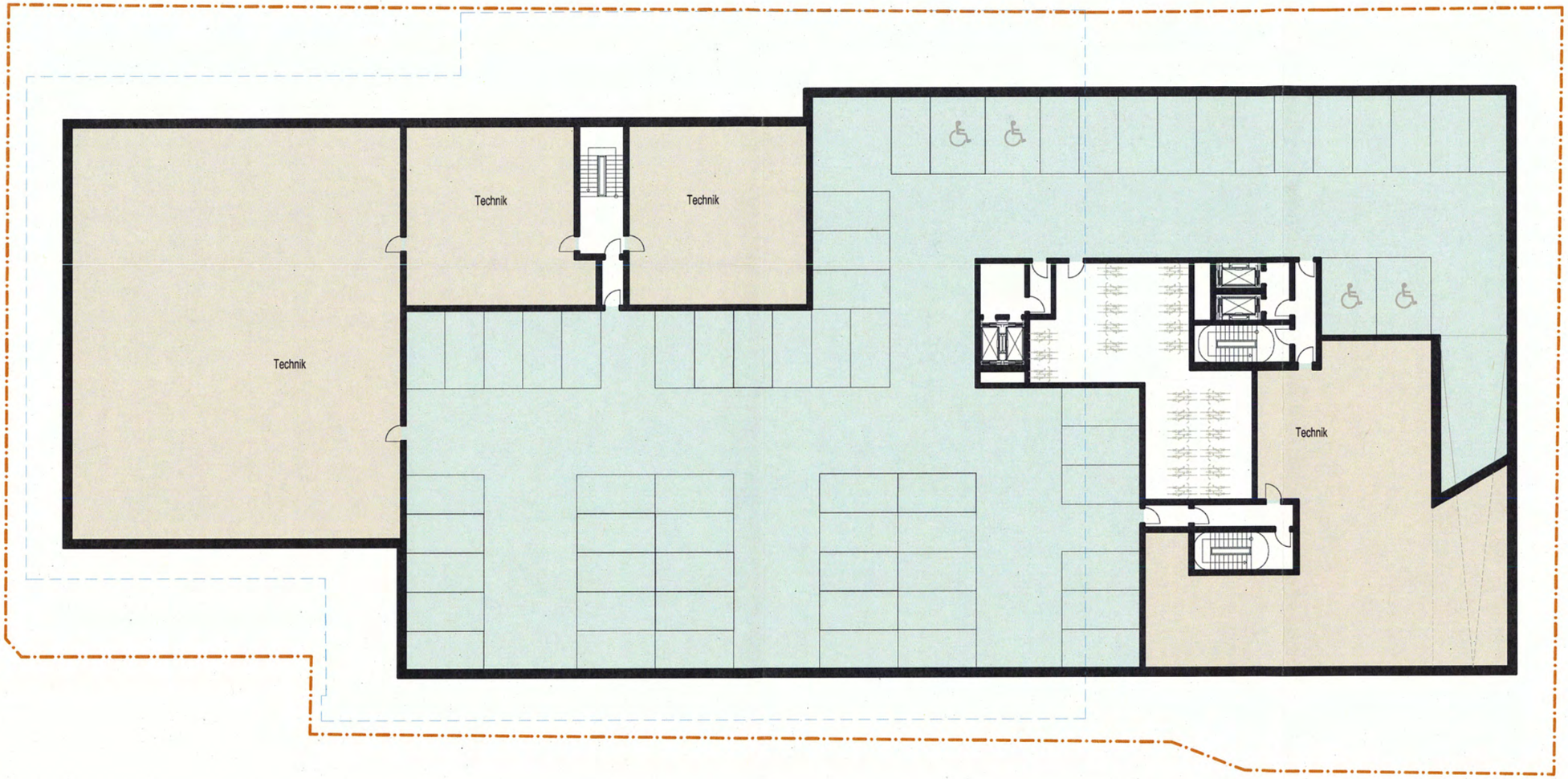
Datum
07.01.2019

ehemalige Wagenhalle Potsdam - Plangrundlage

Grundriss Regelgeschoss
M 1:300

SERGEI TCHOBAN ARCHITEKT BDA
TCHOBAN VOSS
ARCHITEKTEN

25.01.2019 / 6631 / MK / JB / FZ



Planverfasser
Tchoban Voss Architekten

Projekt
ehemalige Wagenhalle Potsdam

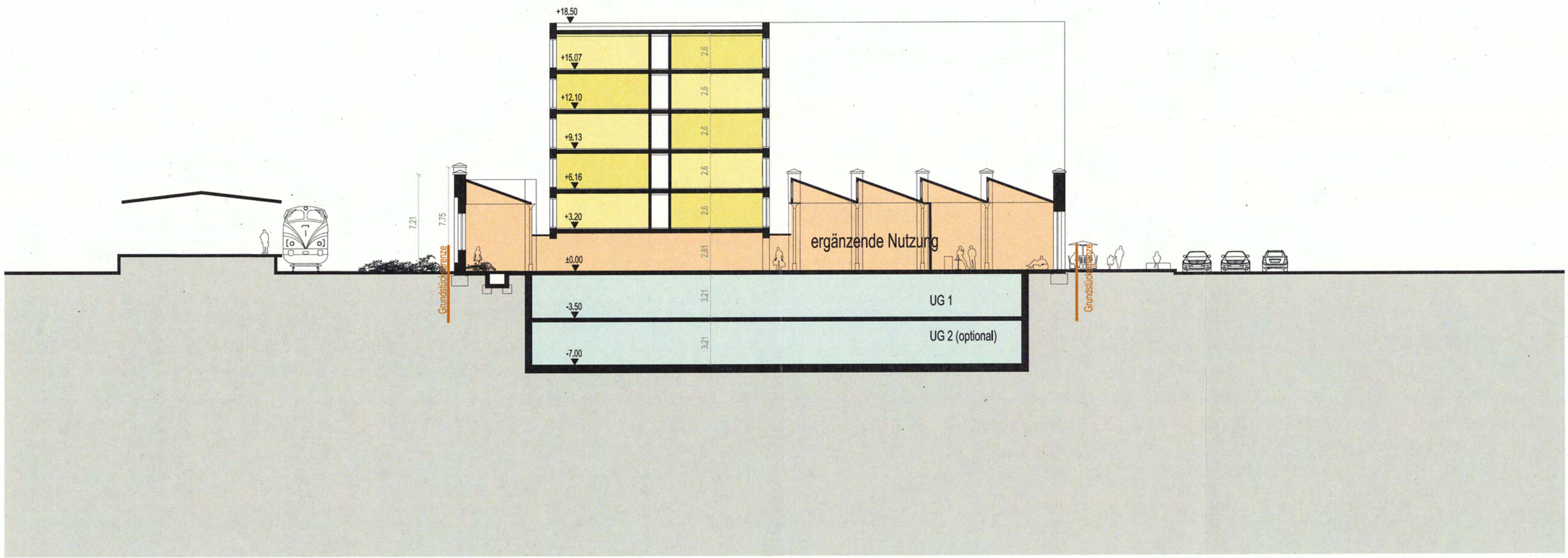
Datum
22.08.2018

ehemalige Wagenhalle Potsdam - Plangrundlage

Grundriss Tiefgarage
M 1:300

SERGEI TCHOBAN ARCHITEKT BDA
TCHOBAN VOSS
ARCHITEKTEN

25.01.2019 / 6631 / MK / JB / FZ



Planverfasser
Tchoban Voss Architekten

Projekt
ehemalige Wagenhalle Potsdam

Datum
22.08.2018

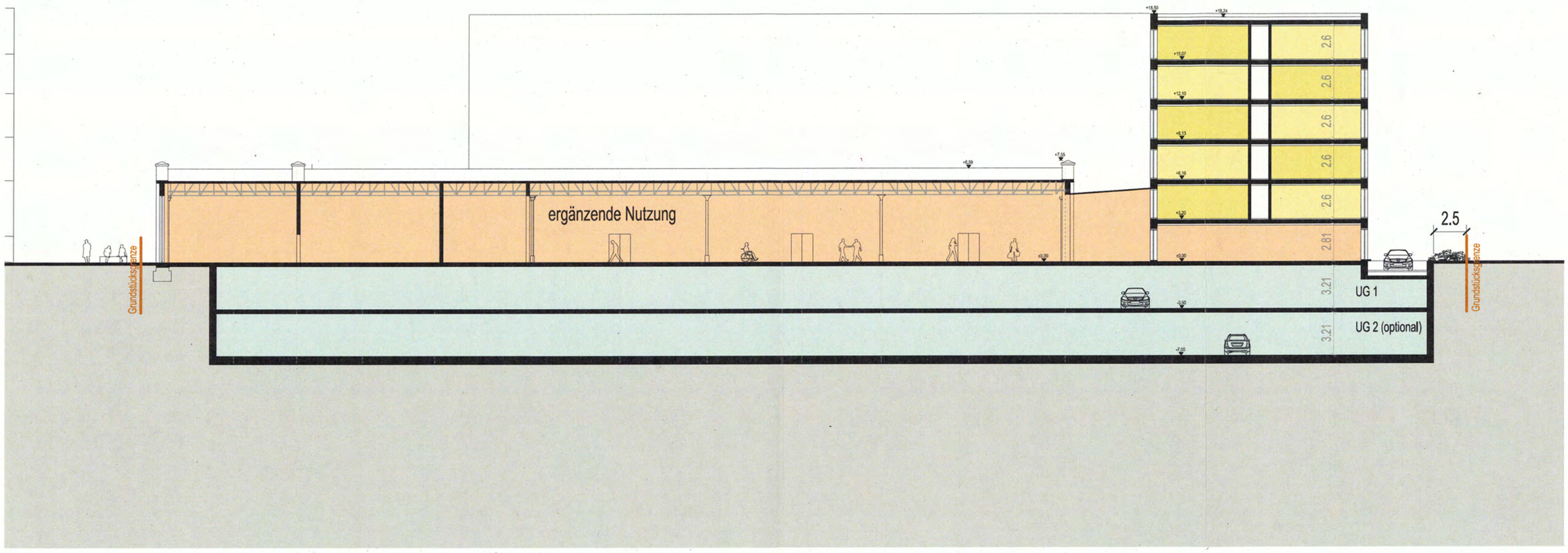
Legende
ergänzende Nutzung
Hotelzimmer
Tiefgarage

ehemalige Wagenhalle Potsdam - Plangrundlage

Querschnitt
M 1:300

SERGEI TCHOBAN ARCHITEKT BDA
TCHOBAN VOSS
ARCHITEKTEN

25.01.2019 / 6631 / MK / JB / FZ



Planverfasser
Tchoban Voss Architekten

Projekt
ehemalige Wagenhalle Potsdam

Datum
07.01.2019

Legende
ergänzende Nutzung
Hotelzimmer
Tiefgarage

ehemalige Wagenhalle Potsdam - Plangrundlage

Längsschnitt
M 1:300

SERGEI TCHOBAN ARCHITEKT BDA
TCHOBAN VOSS
ARCHITEKTEN

25.01.2019 / 6631 / MK / JB / FZ



Planverfasser
Tchoban Voss Architekten

Projekt
ehemalige Wagenhalle Potsdam

Datum
07.01.2019

ehemalige Wagenhalle Potsdam - Plangrundlage

Ansicht
M 1:300

SERGEI TCHOBAN ARCHITEKT BDA
TCHOBAN VOSS
ARCHITEKTEN

25.01.2019 / 6631 / MK / JB / FZ

Anlage 2

2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“,
Teilbereich Ehemalige Wagenhalle
[Planungsstand: 23. September 2019]
Auszug: Teil B - Textliche Festsetzungen

Teil B - Textliche Festsetzungen

1 Art der baulichen Nutzung

1.1 Das Sonstige Sondergebiet SO 6 mit der Zweckbestimmung „Fremdenbeherbergung“ dient der Unterbringung eines Betriebs des Beherbergungsgewerbes und damit in Verbindung stehender ergänzender Nutzungen.

1.2 Im Betrieb des Beherbergungsgewerbes ist die Errichtung von bis zu 25 Prozent der Übernachtungsplätze in Serviced Apartments zulässig, sofern diese keine dauerhafte Wohnnutzung ermöglichen.

1.3 Außer den regelmäßig zu einem Betrieb des Beherbergungsgewerbes gehörenden Funktionsbereichen (z.B. Rezeption / Lobby, Speiseräume / Hotelbar, Verwaltungs- und Personalräume, Wirtschafts- und Lagerräume, Räume für technische Anlagen) sind folgende ergänzende Nutzungen zulässig:

- Schank- und Speisewirtschaften, einschließlich zugehöriger Freischankflächen,
- Tagungs- und Veranstaltungsräume,
- Räume für sportliche Zwecke (Fitness / Wellness),
- Ausstellungsräume,
- Büros und Flächen für Büroarbeitsplätze,
- Einzelhandelsbetriebe gemäß Textfestsetzung 1.4,
- sonstige Gewerbebetriebe gemäß Textfestsetzung 1.5.

Zeitlich befristet bis zum 1. Juli 2032 ist des Weiteren eine Automaten-Spielhalle mit maximal 560 m² Nutzfläche (Mietfläche) zulässig.

1.4 Im Sonstigen Sondergebiet SO 6 ist auf den in der Planzeichnung abgegrenzten Teilflächen 1 bis 4 jeweils in einem Einzelhandelsbetrieb mit einer Verkaufsfläche von maximal 100 m² Einzelhandel mit folgenden zentrenrelevanten Sortimenten für die Nahversorgung und sonstigen zentrenrelevanten Sortimenten der „Potsdamer Sortimentsliste“ zulässig:

- Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren,
- kosmetische Artikel (einschließlich Drogerieartikel),
- Bücher, Zeitschriften, Zeitungen, Schreibwaren und Bürobedarf,
- Blumen,
- Uhren, Edelmetallwaren und Schmuck,
- Foto- und optische Erzeugnisse (ohne Augenoptiker),
- Telekommunikationsendgeräte und Mobiltelefone.

Alternativ sind auf den Teilflächen 1 bis 4 auch alle sonstigen Nutzungen gemäß Textfestsetzung 1.3 zulässig.

Zusätzlich ist außerhalb der Teilflächen 1 bis 4 der Verkauf von Waren aus den in Satz 1 genannten Sortimenten auch als nicht-selbständiger und deutlich untergeordneter Bestandteil am Rezeptionstresen des Betriebs des Beherbergungsgewerbes zulässig.

1.5 Als sonstige Gewerbebetriebe sind Dienstleistungsbetriebe und nicht störende Handwerksbetriebe zulässig.

In den nicht störenden Handwerksbetrieben ist der Verkauf von Erzeugnissen der nachfolgend genannten sonstigen zentrenrelevanten Sortimente der „Potsdamer Sortimentsliste“ als nicht-selbständiger und deutlich untergeordneter Bestandteil der Betriebsstätte zulässig, sofern es sich um in der Betriebsstätte hergestellte Erzeugnisse handelt:

- Bekleidung,
- Schuhe und Lederwaren,
- Kunstgegenstände, Bilder und kunstgewerbliche Erzeugnisse,
- Edelmetallwaren und Schmuck.

Die anteilig für den Verkauf genutzten Betriebsflächen dürfen maximal 10 % der gesamten Betriebsfläche umfassen.

Die anteilig für den Verkauf genutzten Betriebsflächen sind nicht auf die Verkaufsflächen gemäß Textfestsetzung 1.4 anzurechnen.

1.6 Die ergänzenden Nutzungen sind sowohl als Bestandteile des Betriebs des Beherbergungsgewerbes als auch als selbständige Funktionseinheiten zulässig.

1.7 Die Summe der ergänzenden Nutzungen darf maximal 30 Prozent der im Sonstigen Sondergebiet SO 6 zulässigen Nutzungen betragen. Als Berechnungsgrundlage ist die im Baugebiet SO 6 insgesamt geplante Geschossfläche heranzuziehen.

2 Maß der baulichen Nutzung

2.1 Im Sonstigen Sondergebiet SO 6 darf die zulässige Grundfläche durch die in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO bezeichneten Anlagen bis zu einer Grundfläche von 4.400 m² überschritten werden.

2.2 Im Sonstigen Sondergebiet SO 6 sind die Flächen für die gemäß Textfestsetzung 5 zulässigen Stellplätze in unterhalb der Geländeoberfläche liegenden Geschossen nicht auf die Geschossfläche anzurechnen.

2.3 Die im Sonstigen Sondergebiet SO 6 als Höchstmaß festgesetzten Oberkanten von Gebäuden (OK) beziehen sich auf die in der Planzeichnung als Höhenbezugspunkt festgesetzte Geländehöhe (32,25 m ü. NHN).

2.4 Die Überschreitung der als Höchstmaß festgesetzten Oberkante OK 1 ist durch technische Dachaufbauten um maximal 1 Meter zulässig, sofern Belange des Denkmalschutzes nicht beeinträchtigt werden.

2.5 Eine Überschreitung der als Höchstmaß festgesetzten Oberkante OK 2 durch Dachaufbauten ist nicht zulässig. Dies gilt auch für technische Dachaufbauten und Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien.

2.6 Die als Höchstmaß festgesetzten Oberkanten OK 3 und OK 4 dürfen durch technische Dachaufbauten und Anlagen zur Gewinnung erneuerbarer Energien um maximal 1 Meter überschritten werden.

3 Überbaubare Grundstücksfläche; abweichende Tiefen der Abstandsflächen

3.1 Im Sonstigen Sondergebiet SO 6 unterhalb der Geländeoberkante errichtete Geschosse dürfen hinter die festgesetzten Baulinien zurücktreten.

3.2 Vor Außenwänden mit einer Wandhöhe (H) bis zu 6,00 m, die im Sonstigen Sondergebiet SO 6 entlang der östlichen Baugrenze errichtet werden, beträgt die erforderliche Mindesttiefe der Abstandsflächen 2,50 m.

4 Bauweise

Im Sonstigen Sondergebiet SO 6 ist die Errichtung von Gebäuden in abweichender Bauweise (a) wie folgt zulässig:

Innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen ist eine maximale Gebäudelänge zulässig, die sich im Einzelnen jeweils lagebezogen aus den Abständen der festgesetzten Baugrenzen ergibt.

5 Stellplätze und Garagen

Im Sonstigen Sondergebiet SO 6 sind Stellplätze nur innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen in Geschossen unterhalb der Geländeoberfläche zulässig. Davon ausgenommen sind bis zu 4 Stellplätze für Kurzzeitparken im Bereich der Vorfahrt des Betriebs des Beherbergungsgewerbes.

6 Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Einwirkungen durch Geräusche

6.1 In den Gebäuden im Baugebiet SO 6 müssen die Außenbauteile von Übernachtungsräumen von Beherbergungsstätten, die zu folgenden Fassaden orientiert sind, folgende gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf. R'w,ges gemäß DIN 4109-1:2018-01) aufweisen:

- entlang der Linie ABC mindestens 46 dB,
- entlang der Linie CDE mindestens 48 dB,
- entlang der Linie EFA mindestens 49 dB.

6.2 In den Gebäuden im Baugebiet SO 6 müssen die Außenbauteile von Tagungs- und Veranstaltungsräumen, Unterrichtsräumen, Personalaufenthaltsräumen u. Ä. gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf. R'w,ges gemäß DIN 4109-1:2018-01) von mindestens 46 dB aufweisen.

6.3 In den Gebäuden im Baugebiet SO 6 müssen die Außenbauteile von Büroräumen u.Ä. gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf. R'w,ges gemäß DIN 4109-1:2018-01) von mindestens 41 dB aufweisen.

6.4 Ausnahmsweise kann eine Minderung der sich aus den textlichen Festsetzungen 6.1 bis 6.3 ergebenden Bau-Schalldämm-Maße zugelassen werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein geringerer maßgeblicher Außenlärmpegel nachgewiesen wird, als im Bebauungsplan angenommen wurde.

6.5 In den Gebäuden im Baugebiet SO 6 sind zum Schutz gegen Lärm Übernachtungsräume von Beherbergungsstätten mit einer schallgedämmten Lüftungsmöglichkeit auszustatten, die einen ausreichenden Luftwechsel gewährleistet, oder es müssen im Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertige Maßnahmen bautechnischer Art durchgeführt werden.

7 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

Im Sonstigen Sondergebiet SO 6 sind Flachdächer auf einer Fläche von mindestens 650 m² extensiv zu begrünen.

Es wird die Verwendung folgender Arten empfohlen:

Anthemis tinctoria	Färberkamille
Campanula rotundifolia	Rundblättrige Glockenblume
Chrysanthenum leucathenum	Margerite
Dianthus carthusianorum	Karthäuser-Nelke
Dianthus deltoides	Heide-Nelke
Geranium sanguineum	Storchschnabel
Hieracium aurantiacum	Orangerotes Habichtskraut
Hieracium pilosella	Gewöhnliches Habichtskraut
Linum perenne	Blauer Lein
Nepata faassenii	Katzenminze
Petrorhagia saxifraga	Steinbrech-Felsennelke
Salvia pratensis	Wiesen-Salbei
Sedum album coral carpet	Rötlicher Mauerpfeffer
Sedum album murale Rosa	Mauerpfeffer
Sedum cauticolum	Himalayasedum
Sedum Ewesii	Flachpolster
Sedum hybridum	Immergrünchen
Sedum hyspanicum	Lydium grau
Sedum kamtschatikum	Kamtschatkasedum
Sedum reflexum	Tripmadam
Sedum sexangulare Milder	Mauerpfeffer
Sedum spurium album	Superbum
Silene vulgaris	Gewöhnliches Leimkraut
Thymus serpyllum	Feld-Thymian

Anlage 3

Landeshauptstadt Potsdam
Einzelhandelskonzept [Fortschreibung Mai 2014]
Auszug: Potsdamer Sortimentsliste

Tab. 11: Potsdamer Sortimentsliste

Zentrenrelevante Sortimente für die Nahversorgung	Nicht-zentrenrelevante Sortimente
• Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren • Apotheken, medizinische, orthopädische und kosmetische Artikel (einschließlich Drogerieartikel) • Bücher, Zeitschriften, Zeitungen, Schreibwaren und Bürobedarf	• Beleuchtungsartikel • Fahrräder, Fahrradteile und Zubehör • Kraftwagen • Kraftwagenteile und Zubehör • Krafträder, Kraftradteile und -zubehör • Wohnmöbel[1)] • Eisen-, Metall- und Kunststoffwaren (einschließlich Sanitärkeramik, Garagen, Gewächshäuser, Gerätehäuschen und Baubuden) • Anstrichmittel • Bau- und Heimwerkerbedarf • Tapeten- und Bodenbeläge (einschließlich Teppiche) • Aus der Unterklasse Blumen, Pflanzen und Saatgut: Beetpflanzen, Wurzelstöcke und Blumenerde • Aus der Unterklasse Sport- und Campingartikel: Sport- und Freizeitboote und Zubehör • Aus der Unterklasse Sonstiger Facheinzelhandel: Büromöbel und Brennstoffe • Mineralölerzeugnisse
Sonstige zentrenrelevante Sortimente	
• Textilien • Bekleidung • Schuhe und Lederwaren • Haushaltsgegenstände (einschließlich Campingmöbel) • Keramische Erzeugnisse und Glaswaren • Holz-, Kork-, Flecht- und Korbwaren • Blumen, Pflanzen und Saatgut, ausgenommen Beetpflanzen, Wurzelstöcke und Blumenerde • Zoologischer Bedarf und lebende Tiere • Heimtextilien • Elektrische Haushaltsgeräte, Geräte der Unterhaltungselektronik und Musikinstrumente • Kunstgegenstände, Bilder, kunstgewerbliche Erzeugnisse, Briefmarken, Münzen und Geschenkartikel • Uhren, Edelmetallwaren und Schmuck • Spielwaren • Augenoptiker • Foto- und optische Erzeugnisse (ohne Augenoptiker) • Computer, Computerteile, periphere Einheiten und Software • Telekommunikationsendgeräte und Mobiltelefone • Sport- und Campingartikel (ohne Campingmöbel), ausgenommen Sport- und Freizeitboote und Zubehör • Sonstiger Facheinzelhandel, ausgenommen Büromöbel und Brennstoffe	

[1)] inkl. Matratzen

Quelle: eigene Erhebung Mai bis Juni 2013; eigene Darstellung

Anlage 4

Umweltbericht
zur 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“,
Teilbereich Ehemalige Wagenhalle
Auszug: Biotoptypenkartierung, Bestand

Büro für Umweltplanung
Dipl.-Geol. Winfried Rück GmbH
Volmerstr. 9
12489 Berlin



Legende

Biotoptypen, Bestand

- 0714232 Baumreihen
- 12310 Gewerbebauten
- 12612 Straßen (Beton/Asphalt)
- 12651 unbefestigt
  12652 Weg
  12653 teilversiegelt

- Baulinie
- Baugrenze (Neubau)
- Grenze des räumlichen Änderungsbereiches

Büro für Umweltplanung
Dipl.-Geol. Winfried Röck GmbH

Auftraggeber:
Stonehedge Beteiligungs GmbH
Kurfürstendamm 104
10711 Berlin

Projekt:
Bebauungsplan Nr. 37A "Potsdam-Center"
2. Änderung
Teilbereich Ehemalige Wagenhalle

Plan:
Lageplan
Biotopflächen - Anlage 1 zum Umweltbericht

Datum:	Maßstab: divers	Projekt-Nr. 19779	Anlagen-Nr. 1
25.01.2019	bearbeitet: MM	gezeichnet: ÖK	A 3

Anlage 5

Umweltbericht
zur 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center“,
Teilbereich Ehemalige Wagenhalle
Auszug: Tabellen Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

Büro für Umweltplanung
Dipl.-Geol. Winfried Rück GmbH
Volmerstr. 9
12489 Berlin

T 1a: Bewertung der Naturhaushaltsfunktionen für Biotoptypen - Bestand

B-Plan 37A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehem. Wagenhalle

1		2			3	4	5	6	7	8	9
Biotoptyp		**Biotoptyp und -bewertung LP Potsdam ***			**Naturhaushaltswert Einzelbewertung**					**Naturhaus-haltswert gesamt ***** (Mittelwert NHW biotisch + abiotisch)	**Bemerkungen** (Auf- bzw. Abwertungen aufgrund spezifischer Ausprägungen)
					biotisch	**abiotisch**					
					Biotope	**Boden**	**Wasser**	**Klima / Luft**	**Mittelwert abiotisch ****		
0714232	Baumreihe mehr oder weniger geschlossen und in gesundem Zustand, heimisch, > 10 Jahre	07.19.1	Baumreihe, Laubholz	örtlich bedeutsam (6)							Ausgleich wird gemäß Potsdamer Baumschutzverordnung ermittelt
12612	Straßen mit Aspalt- oder Betondecken	12.21.0	Straßen	stark belastend (1)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	**0,0**	
12310	Gewerbegebäude, Industriebauten	12.21.0	Straßen, Gebäude	stark belastend (1)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	**0,0**	
12651 12652 12653	unbefestigter Weg Weg mit wasserdurchlässiger Befestigung Teilversiegelter Weg (incl. Pflaster)	12.21.3	Wege	stark belastend (1)	0,5 (+,5)	0,5	0,5	0,5	0,5	**0,5**	

Anmerkungen:

* Standardwert gem. „Liste der vorkommenden Biotoptypen und deren Bewertungsstufen" im Anhang A-1 zum Landschaftsplan Stadt Potsdam

** Mittelwert abiotisch: Zellenwerte ungerundet, Anzeige gerundet auf eine Kommastelle

*** Naturhaushaltswert Nutzungstyp: berechneter Gesamtwert für Biotoptyp gerundet auf eine Kommastelle

T 1b: Zusammenstellung Naturhaushaltswerte Bestand

B-Plan 37A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehem. Wagenhalle

1		2		3
Biotoptyp		**Fläche in m²**	**Naturhaus-haltswert gesamt ***	**Naturhaushalts-wert der Fläche **** (Fläche x NHW, gerundet)
12651	unbefestigter Weg, Brache	87	0,5	44
0714232	Baumreihe mehr oder weniger geschlossen und in gesundem Zustand, heimisch, > 10 Jahre ***	237	1,8	0
12310	Wagenhalle mit Anbauten	2947	0	0
12612	vollversiegelte Fahrwege/Parkplätze (FS 135 + 136)	859	0	0
12612	sonstige Stellplätze/Nebenanlagen	750	0	0
Summe Geltungsbereich		**4.880**	**0**	**44**
Vorhabenbereich		**4.880**	**0**	**44**
Fläche für die Erhaltung/ nachrichtlich übernommene Flächen		**0**	**0**	**0**

Anmerkungen:

***** Der Ausgleich wird gemäß Potsdamer Baumschutz VO im Rahmen eines Fällantrages ermittelt, keine NHW-Berechnung**

* Naturhaushaltswert Nutzungstyp: berechneter Gesamtwert für Biotoptyp gerundet auf eine Kommastelle

** Naturhaushaltswert der Fläche: berechneter Gesamtwert für Biotopfläche, gerundet auf ganze Zahl

T 2a: Bewertung der Naturhaushaltsfunktionen für Biotoptypen - Planung

B-Plan 37A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehem. Wagenhalle

1	2	3			4	5	6	7	8	9	10	11
Geplante Nutzung	**Flächen-anteil**	**Biotoptyp und -bewertung LP Potsdam ***			**Naturhaushaltswert Einzelbewertung**					**Naturhaushaltswert gesamt ***** (Mittelwert NHW biotisch + abiotisch)		**Bemerkungen** (Auf- bzw. Abwertungen aufgrund spezifischer Ausprägungen)
					biotisch	abiotisch				absolut	flächenbezogen	
					Biotope	Boden	Wasser	Klima / Luft	Mittelwert abiotisch **			
extensive Dachbegrünung (geringe Bodenauflage)	**100%**	03.40.1	künstlich begründete Gras- und Staudenflur, trockener Standort	eingeschränkte Bedeutung (5)	1,5	0,8	1,0	1,0	0,9	1,2	**1,2**	
Nicht überbaubare Fläche ohne textliche Festsetzungen	**30%**	10.11.1	Gärten	gering beeinträchtigend (4)	1,0	1,5	1,5	1,5	1,5	1,3	0,4	
Annahmen für die Aufteilung der Freiflächen: • 30% Rasen, Staudenflächen, Beetflächen • 60% Sträucher	**60%**	07.10.0	Sonstige Laubgebüsche	örtlich bedeutsam (6)	1,5	2,0	1,5	2,0	1,8	1,7	1,0	
• 15% befestigte Gartenwege	**10%**	12.21.3	Wege	stark belastend (1)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Gesamt (gerundet)	**100%**										**1,4**	

Anmerkungen:

* Standardwert gem. "Liste der vorkommenden Biotoptypen und deren Bewertungsstufen" im Anhang A-1 zum Landschaftsplan Stadt Potsdam (Stand: März 2012)

** Mittelwert abiotisch: Zellenwerte ungerundet

*** Naturhaushaltswert Biotope/ Nutzungstypen absolut: Zellenwerte der Teilwerte gerundet auf eine Kommastelle (nachrichtliche Darstellung)
Naturhaushaltswert Biotope/ Nutzungstypen flächenbezogen: Zellenwerte der Teilwerte ungerundet (Mittelwert von NHW biotisch und NHW abiotisch), berechneter Gesamtwert für Nutzungstyp gerundet auf eine Kommastelle (Summe der Teilwerte)

T 2b: Berechnung der Naturhaushaltswerte für geplante Baugebiete

B-Plan 37A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehem. Wagenhalle

1	2	3	4	5	6
					Hintergrund-Berechnung (NH-Wert gesamt)
	Flächentyp/ Maßnahme	**Naturhaus-haltswert**	**Anrechen-bare Fläche in m²**	**Anteil an Grund-stücksfläche**	
	Vorhabenfläche		**4.880,0**		
1	**überbaubare Fläche (Haupt-GRZ)**		**4.000,0**	**82,0%**	
	davon:				
	Überbaute Fläche; ohne Gründach	0,0	3.350,0	68,6%	**0,00**
	Überbaute Fläche; Gründach	1,2	650,0	13,3%	**0,16**
2	**Stellplätze, Zufahrten, Nebenanlagen (Neben-GRZ)**		**702,0**	**14,4%**	
	davon:				
	sonstige Verkehrswege, Stellplätze (FS 135)	0,0	400,0	8,2%	**0,00**
	festgesetzte Verkehrwege (FS 136)	0,0	302,0	6,2%	**0,00**
3	**nicht überbaute Fläche**		**178,0**	**3,6%**	
	davon:				
	Bepflanzung nicht überbaubare Freifläche (Sträucher, Beete etc.), Wege	1,4	178,0	3,6%	**0,05**
				0,0%	**0,00**
				0,0%	**0,00**
G	**Naturhaushaltswert (gerundet)**	**0,2**			**0,21**

T 2c: Zusammenstellung Naturhaushaltswerte Planung

B-Plan 37A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehem. Wagenhalle

1	2	3	4
Planungstyp	**Fläche in m²**	**Naturhaus-haltswert gesamt ***	**Naturhaushalts-wert der Fläche **** (Fläche x NHW, gerundet)
Baugebiete			
Überbaute Fläche; ohne Gründach	3350	0	0
Überbaute Fläche; Gründach	650	1,2	780
Gewerbegebiete			
			0
Verkehrsflächen			
Verkehrswege, Stellplätze, vollversiegelt (FS 135)	400	0	0
festgesetzte Verkehrswege, vollversiegelt, (FS 136)	302	0	0
Grünflächen			
Bepflanzung nicht überbaurer Freifläche	178	1,4	249
Gesamt Vorhabenflächen	**4.880**	**0,2**	**1.029**

Fläche für die Erhaltung/ nachrichtlich übernommene Flächen			
			0

Anmerkungen:

* Naturhaushaltswert Nutzungstyp: berechneter Gesamtwert für Planungstyp gerundet auf eine Kommastelle

** Naturhaushaltswert der Fläche: berechneter Gesamtwert für Biotopfläche, gerundet auf ganze Zahl

T 3a: Eingriff in die Naturhaushaltsfunktionen (Baugebiete/ Verkehrsflächen)
Gegenüberstellung NH-Gesamtwerte Bestand, Planung
B-Plan 37A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehem. Wagenhalle

1	2	3		4		5	
		Bestand		**Planung***		**Bilanz***	
Typ	**Fläche in m²** (gerundet)	**NH-Wert Mittelwert** (gerundet)	**Fläche x NH-Wert** (gerundet)	**NH-Wert Mittelwert** (gerundet)	**Fläche x NH-Wert** (gerundet)	**NH-Wert Veränderung** (gerundet)	**Fläche x NH-Wert** (gerundet)
Vorhabenflächen	**4.880**						
Überbaute Fläche; ohne Gründach	3400	0,0	0	0,0	0	0	0
Überbaute Fläche; Gründach	650	0,0	0	1,2	780	1,2	780
Verkehrswege, Stellplätze, vollversiegelt (FS 135)	250	0,0	0	0,0	0	0	0
festgesetzte Verkehrswege, vollversiegelt, (FS 136)	300	0,0	0	0,0	0	0	0
Bepflanzung nicht überbaurer Freifläche	180	0,0	0	1,4	252	1,4	252
unbefestigte, teilversiegelte Wege, Brache	100	0,5	50	0,0	0	-0,5	-50
Gesamt Vorhabenflächen	**4.880**	0	**50**	0,20	**1.032**	0,2	**982**
Fläche für die Erhaltung/ nachrichtlich übernommene Flächen							

* einschließlich von Maßnahmen zur Eingriffsminderung und zur Kompensation auf Baugrundstücken

T 3b: Eingriff Naturhaushaltswert - Zusammenfassende Übersicht (Eingriffsbilanz)
B-Plan 37A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehem. Wagenhalle

1	2			3			4		
	Eingriffsbilanz *			**Kompensation durch zugeordnete Grünflächen oder andere Maßnahmen** (soweit nicht schon in Spalte 2 bilanziert)			**Bilanz**		
Typ	**Fläche in m²** (gerundet)	**NH-Wert Veränderung** (gerundet)	**Fläche x NH-Wert-Veränderung** (gerundet)	**Fläche in m²** (gerundet)	**NH-Wert Veränderung** (gerundet)	**Fläche x NH-Wert-Veränderung** (gerundet)	**Fläche in m²** (gerundet)	**NH-Wert-Veränderung** (gerundet)	**Fläche x NH-Wert-Veränderung** (gerundet)
Vorhabenfläche	4.880	0,2	982	0	0,0	0,0	4.880	0,2	982,0
Gesamtbilanz**	**4.880**	**0,20**	**982**	**0**	**0,00**	**0,0**	**4.880**	**0,2**	**982,0**

* einschließlich von Maßnahmen zur Eingriffsminderung und zur Kompensation auf Baugrundstücken

** Bilanzierungsfläche des Vorhabenbereichs

Anlage 6

Artenschutz-Gutachten
zur 2. Änderung Bebauungsplan Nr. 37 A „Potsdam-Center",
Teilbereich Ehemalige Wagenhalle
- Potenzialeinschätzung -

Ornithologische und Ökologische Gutachten
Dr. Susanne Salinger
Meierottostraße 5
10719 Berlin

Artenschutz-Gutachten

Bebauungsplan 37A
"Potsdam-Center"
2. Änderung
Teilbereich ehemalige Wagenhalle
in
14473 Potsdam

- Potentialeinschätzung -

Ornithologische und
Ökologische Gutachten
Dr. Susanne Salinger
Meierottostraße 5
10719 Berlin

16.08.2018

Dr. Susanne Salinger Meierottostr. 5 10719 Berlin Tel 030/ 881 38 24 mobil 0172/100 86 31
Ornithologische und Ökologische Gutachten Fax 030/89375088 s.salinger@gmx.net

Bebauungsplan 37A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich ehemalige Wagenhalle
Artenschutz-Gutachten

Aufgabenstellung

Auf dem Grundstück soll die bestehende Bebauung ergänzt werden. Daher sollte eine Artenschutz-Untersuchung durchgeführt werden. Hieraus können sich besondere Auflagen für die Baumaßnahmen ergeben, wie z. B. Einschränkungen der Bauzeiten, Aufstellen von Schutzzäunen während der Bauphase, Verortung der Baustelleneinrichtungen etc. An Gebäuden, in der Vegetation und am Boden können sich Nist- und Lebensstätten geschützter Arten befinden. Zudem liegt das Grundstück benachbart zur Bahntrasse am Hauptbahnhof.
Im Vorfeld der Bebauung sollte das Grundstück daher hinsichtlich dem Vorkommen geschützter Tierarten untersucht werden. Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Rahmen des Genehmigungsverfahrens benötigt.

Bauherr/ Projektentwickler

Newstone Immobilien GmbH
Kurfürstendamm 104
10711 Berlin

Projektsteuerung

Büro für Umweltplanung
Volmerstr. 9
12489 Berlin

Darstellung der Situation

Bei dem Untersuchungsobjekt handelt es sich um eine denkmalgeschütztes Gebäude, die ehemalige Wagenhalle, die vormals in Teilen als Casino genutzt wurde. Das Gebäude ist von Straßen- und Parkplatzflächen, sowie von wenigen Vegetationsflächen umgeben. Neben dem Grundstück erstrecken sich bebaute Grundstücke, der Hauptbahnhof und die Verkehrstrassen der Straßenbahn und Busse. Das Grundstück grenzt direkt an das Straßenland. Rückwärtig liegt ein schmaler Vegetationsbereich. Schmale Vegetationsflächen befinden sich zudem an den zum Gebäude gehörenden Autoabstellflächen

Untersuchungszeitraum und -methodik

Zur Ermittlung von Nist- und Lebensstätten und zur Potentialabschätzung wurde das betreffende Gebäude und das gesamte Grundstück am 14.08.2018 von 9 -11 Uhr, sowie von 12.15-13 Uhr bei guter Sicht und ruhigem, warmem Wetter mit dem Fernglas (Zeiss) nach vorhandenen geschützten Arten, Nestern, Bauten und Spuren abgesucht. Das gesamte Gebäude wurde begangen und alle Räume, Wände und Dächer nach Tieren und Spuren, sowie Nist-, Lebens- und Ruhestätten abgesucht. Für die Feststellung von Fledermausquartieren wurde eine weitere Begehung am Abend bis in die Dunkelheit durchgeführt, um ausfliegende Tier mittels Ultraschalldetektor zu erfassen. Zur Untersuchung des Vorkommens von Zauneidechsen erfolgte eine Begehung am späten Vormittag bei guter Sicht und warmer Witterung. Es wurden alle unbebauten Flächen abgesucht. Kontrolliert wurden dabei auch mögliche Versteckplätze (Steine, lose Baumrinde, Laub und Reisig, Erdlöcher).

Dr. Susanne Salinger Meierottostr. 5 10719 Berlin Tel 030/ 881 38 24 mobil 0172/100 86 31
Ornithologische und Ökologische Gutachten Fax 030/89375088 s.salinger@gmx.net

Ergebnisse Vögel

An dem Gebäude befinden sich dauerhaft geschützte Niststätten. Die Lage der Niststätten ist unter dem dach des rückwärtigen Anbaus an die Halle. Die Niststätten befinden sich unterhalb des Daches an der Balkenkonstruktion. Es handelt sich um 6 Nester des Haussperlings.
Die Nester müssen ersetzt werden, wenn sie beseitigt werden sollen. Da eine Sanierung des Gebäudes und eine Veränderung des Anbaus zur Zeit nicht geplant sind, werden die Niststätten erhalten. Bei eventuellen Veränderungen, durch die Niststätten verschlossen oder beseitigt werden, muss Ersatz am Gebäude geschaffen werden.
Auf den mit Gebüsch und Bäumen bestandenen Bereichen wurden Amsel und Ringeltaube beobachtet. Sie können in den Gehölzen nisten. Ihre Nester sind nicht dauerhaft geschützt, da davon ausgegangen wird, dass sie an anderer Stelle wieder ein Nest bauen können.

Beurteilung Vögel

Der Parkplatz und die Grünbereiche sollen überbaut werden. Dadurch werden Nahrungsbereiche und Nistplätze von Freibrütern beseitigt. Geeignete Lebensräume werden an dem Neubau oder der halle nicht vorhanden sein.

Die Gebäudebrüternester am rückwärtigen Anbau sollen erhalten werden.

Es sollte geprüft werden, ob weitere Nistmöglichkeiten an dem neuen Gebäude angeboten werden können, um die ökologische Biodiversität zu erhalten.

Fledermäuse - Ergebnisse und Potentialeinschätzung

Fledermäuse konnten zu dem Untersuchungszeitpunkt nicht in der Nähe des Gebäudes nachgewiesen werden. Bei der Begehung der Innenräume du des Dachbereiches konnten keine Tiere, Kot oder Fraßspuren festgestellt werden. Das Gebäude ist verschlossen.

Quartierpotential wäre möglicherweise in der Dachkonstruktion des rückwärtigen Anbaus gegeben. Fledermäuse können kleine Spalten und Öffnungen an Gebäuden und Gehölzen als Versteckmöglichkeiten nutzen. Da Fledermäuse ihre Quartiere auch häufiger wechseln, sollten weitere Untersuchungen vorgenommen werden.

Um die Biodiversität des Gebietes zu verbessern, sind unbedingt Fledermausquartiere am Neubau einzuplanen. Diese können entweder direkt in die Fassaden integriert oder außen auf den Fassaden angebracht werden.

Gründächer oder Wandbegrünungen könnten einen Ersatz für die beseitigten Nahrungsräume bieten.

Dr. Susanne Salinger Meierottostr. 5 10719 Berlin Tel 030/ 881 38 24 mobil 0172/100 86 31
Ornithologische und Ökologische Gutachten Fax 030/89375088 s.salinger@gmx.net

Ergebnisse Reptilien

Die für die Bebauung vorgesehenen Freiflächen wurden auf Vorkommen von Zauneidechsen untersucht. Das Grundstück um die Wagenhalle ist großenteils durch Fahrwege und Parkplätze versiegelt. Vegetationsflächen sind in der Mitte des Parkplatzes, zwischen Parkplatz und Grundstücksgrenze und hinter der Halle vorhanden. Sandflächen fehlen ganz.
Die Fläche unterhalb der Pappelreihe rechts ist sehr schmal. Sie ist mit Rosen und anderen kleinen Gehölzen und Stauden, sowie Gras bewachsen. Es wurden nahrungssuchende Haussperlinge beobachtet, die dort Samen ernteten. Die angrenzende Fläche auf dem Nachbargrundstück ist versiegelt. Zur Bahntrasse hin ist die Fläche durch eine Grundstücksmauer abgeriegelt.
Zauneidechsen (Lacerta agilis) oder andere Reptilienarten konnten bei den Begehungen bisher, trotz intensiver Nachsuche, nicht nachgewiesen werden.
Das Grundstück erscheint aufgrund des geringen Umfangs und seiner Lage kaum für Zauneidechsen geeignet. Ein Vorkommen ist nicht völlig auszuschließen, wenn auf dem Bahngelände Vorkommen vorhanden sind.

Kurzcharakterisierung der Art

Die Zauneidechse besiedelt trockene, warme, strukturreiche und wenigstens stellenweise vegetationsfreie bzw. vegetationsarme Habitate, wie z. B. Abgrabungen, Heiden, ruderale Pionier-, Gras- und Staudenfluren. Sandige Rohbodenflächen werden für die Eiablage benötigt. Die Überwinterung kann in Hohlräumen im Boden, in Mauerwerk, in Schutt- oder anderen Ablagerungen erfolgen. In Brandenburg (Schneeweiß et al. 2004) ist sie als "gefährdet" eingestuft sowie nach der Bundesartenschutzverordnung streng geschützt.

Beurteilung Potential

Auf dem Grundstück konnten bisher keine Eidechsen festgestellt werden. Flächen, die für eine Vernetzung der Zauneidechse in Betracht kommen könnten, haben sehr geringe Ausmaße. Die Vegetationsfläche unter der Pappelreihe ist bestenfalls sehr begrenzt zur Nutzung geeignet. Kleinfächig erscheint hier eine Nutzung durch die Art möglich, im Bereich hinter der Wagenhalle ist aber der Bewuchs aber zu dicht.
Nach der Struktureinschätzung sind die Vegetationsflächen für eine beständige Besiedlung durch die Zauneidechse nicht oder ganz gering geeignet.
Zur Kontrolle möglicher Zuwanderung sollten mögliche Erkenntnisse über Vorkommen auf der Bahnfläche in die Untersuchungen einbezogen werden.

Dr. Susanne Salinger Meierottostr. 5 10719 Berlin Tel 030/ 881 38 24 mobil 0172/100 86 31
Ornithologische und Ökologische Gutachten Fax 030/89375088 s.salinger@gmx.net

Literatur

RYSLAVY T.; W. MÄDLOW; M. JURKE (2008): Rote Liste und Liste der Brutvögel des Landes Brandenburg 2008. Naturschutz und Landschaftspflege in Brandenburg, Beilage zu Heft 4, 2008

SCHNEEWEIß, N. , A. KRONE & R. BAIER (2004): Rote Listen und Artenlisten der Lurche (Amphibia) und Kriechtiere (Reptilia) des Landes Brandenburg. Naturschutz und Landschaftspflege in Brandenburg 13 (4), Beilage: 1-36.

Teubner, Jens, J. Teubner, et al. (2008): Säugetierfauna des Landes Brandenburg - Teil 1: Fledermäuse. Naturschutz und Landschaftspflege in Brandenburg Heft 2, 3.

Dr. Susanne Salinger Meierottostr. 5 10719 Berlin Tel 030/ 881 38 24 mobil 0172/100 86 31
Ornithologische und Ökologische Gutachten Fax 030/89375088 s.salinger@gmx.net

Anhang (Fotos)

Niststätten Gebäudebrüter (6 Nester des Haussperlings) unter dem Dach des nordwestlichen Anbaus der ehemaligen Wagenhalle





Anlage 7

Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle; Schalltechnische Untersuchung - Bericht POT 18.145.01 P Version 2 14.08.2019

ALB Akustiklabor Berlin
Holbeinstraße 17
12203 Berlin

ALB Akustiklabor Berlin

Bau- und Raumakustik
Immissionsprognosen für Lärm und Luftschadstoffe
Schalltechnische Messungen

Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle

Schalltechnische Untersuchung

B E R I C H T **POT 18.145.01 P Version 2**

Die Version 2 ersetzt den Bericht POT 18.145.01 P vom 25.01.2019

Auftraggeber: Newstone Immobilien GmbH
Kurfürstendamm 104
10711 Berlin

Dieser Bericht besteht aus 65 Textseiten.
Die Ergebnisse dürfen nicht auf andere Untersuchungsgegenstände übertragen werden. Der Bericht darf nur vollständig vervielfältigt oder veröffentlicht werden. Auszüge dürfen nur mit unserer Zustimmung verwendet werden.

Berlin, 14.08.2019

bearbeitet: Sven Deter, M.Sc.

geprüft: Dipl.-Phys. Frank Rudloff

ALB Akustiklabor Berlin
Albrecht · Geuer · Jobstvogt

Partnerschaft von Ingenieuren
mit beschränkter Berufshaftung
AG Charlottenburg PR 1148 B

Holbeinstraße 17
12203 Berlin
(030) 84 37 14 – 0

alb@akustiklabor-berlin.de
www.akustiklabor-berlin.de

VMPA-Schallschutzprüfstelle für Güteprüfungen nach DIN 4109

Notifizierte Messstelle nach § 29b BImSchG für Geräusch-emissionen und -immissionen

Akkreditiertes Prüflaboratorium Ermittlung von Geräuschen

DAkkS Deutsche Akkreditierungsstelle D-PL-20234-01-00

Inhaltsverzeichnis **Seite**

1 Örtliche und planungsrechtliche Situation ... 4
1.1 Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 37 A, 2. Änderung ... 4
1.2 Städtebauliches Konzept ... 6
1.2.1 Flächennutzungsplan Potsdam ... 8
1.2.2 Planungsrechtliche Situation ... 9
1.2.3 Lärmvorbelastung des Plangebiets ... 10

2 Rechtliche Grundlagen im Rahmen der Bauleitplanung ... 11
2.1 Anforderungen im Rahmen der Bauleitplanung ... 11
2.2 Prüfkaskade im Rahmen der Abwägung ... 15
2.2.1 Trennungsgrundsatz ... 15
2.2.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen ... 15
2.2.3 Passive Lärmschutzmaßnahmen ... 16

3 Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen ... 20
3.1 Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen für Gewerbelärm ... 20
3.1.1 Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm ... 20
3.1.2 Berechnungsgrundlagen ... 21
3.2 Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen für Kfz- und Schienenverkehrslärm ... 25
3.3 Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen für den baulichen Schallschutz ... 27

4 Methodik und Untersuchungsumfang ... 29
4.1 Gewerbelärm ... 29
4.2 Kfz- und Schienenverkehrslärm ... 29

5 Schallemissionen ... 30
5.1 Gewerbelärm ... 30
5.1.1 Vorhandene und geplante Anlagen innerhalb des Plangebiets ... 30
5.1.2 Vorhandene Betriebe und Anlagen außerhalb des Plangebiets ... 30
5.2 Verkehrslärm ... 33
5.2.1 Kfz-Verkehr ... 33
5.2.2 Eingangswerte für die Verkehrslärmberechnungen ... 35
5.2.3 Emissionen des Schienenverkehrs ... 37

6 Ergebnisse und Diskussion ... 40
6.1 Gewerbelärm durch die Anlagen außerhalb des Plangebiets ... 40
6.2 Verkehrslärm ... 41
6.2.1 Schallimmissionspläne für den Nullfall ... 41
6.2.2 Schallimmissionspläne für den Planfall ... 45
6.2.3 Planbedingte Veränderungen der Verkehrslärmsituation ... 49
6.2.4 Ergebnisse für Immissionsorte innerhalb des Plangebiets im Planfall ... 53

7 Zusammenfassung und Empfehlungen für Lärmschutzfestsetzungen ... 56
7.1 Zusammenfassung ... 56
7.1.1 Allgemeines ... 56
7.1.2 Gewerbelärm ... 56

7.1.3 Kfz- und Schienenverkehrslärm 58
7.1.4 Diskussion von Maßnahmen zum Schutz vor Kfz- und Schienenverkehrslärm 58
7.2 Empfehlungen für textliche Festsetzungen zum Lärmschutz 61
8 Quellenverzeichnis 62

1 Örtliche und planungsrechtliche Situation

1.1 Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 37 A, 2. Änderung

In Ihrer Sitzung am 07.03.2018 hat die Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam die Aufstellung der 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, beschlossen. Ziel der 2. Änderung des Bebauungsplans ist es, die städtebaulichen und planungsrechtlichen Grundlagen für die Realisierung der Planungen der Vorhabenträgerin herzustellen und die denkmalgeschützte Wagenhalle zu erhalten. Die Grundstückseigentümerin plant auf dem Gelände die Errichtung einer Beherbergungsstätte inklusive Serviced Apartments.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 37 A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, wird im Folgenden als **"Plangebiet"** bezeichnet. Das Plangebiet befindet sich in der Landeshauptstadt Potsdam zwischen dem Potsdamer Hauptbahnhof und der Friedrich-Engels-Straße. Abbildung 1 zeigt die Lage des Plangebiets in einem Übersichtsplan.

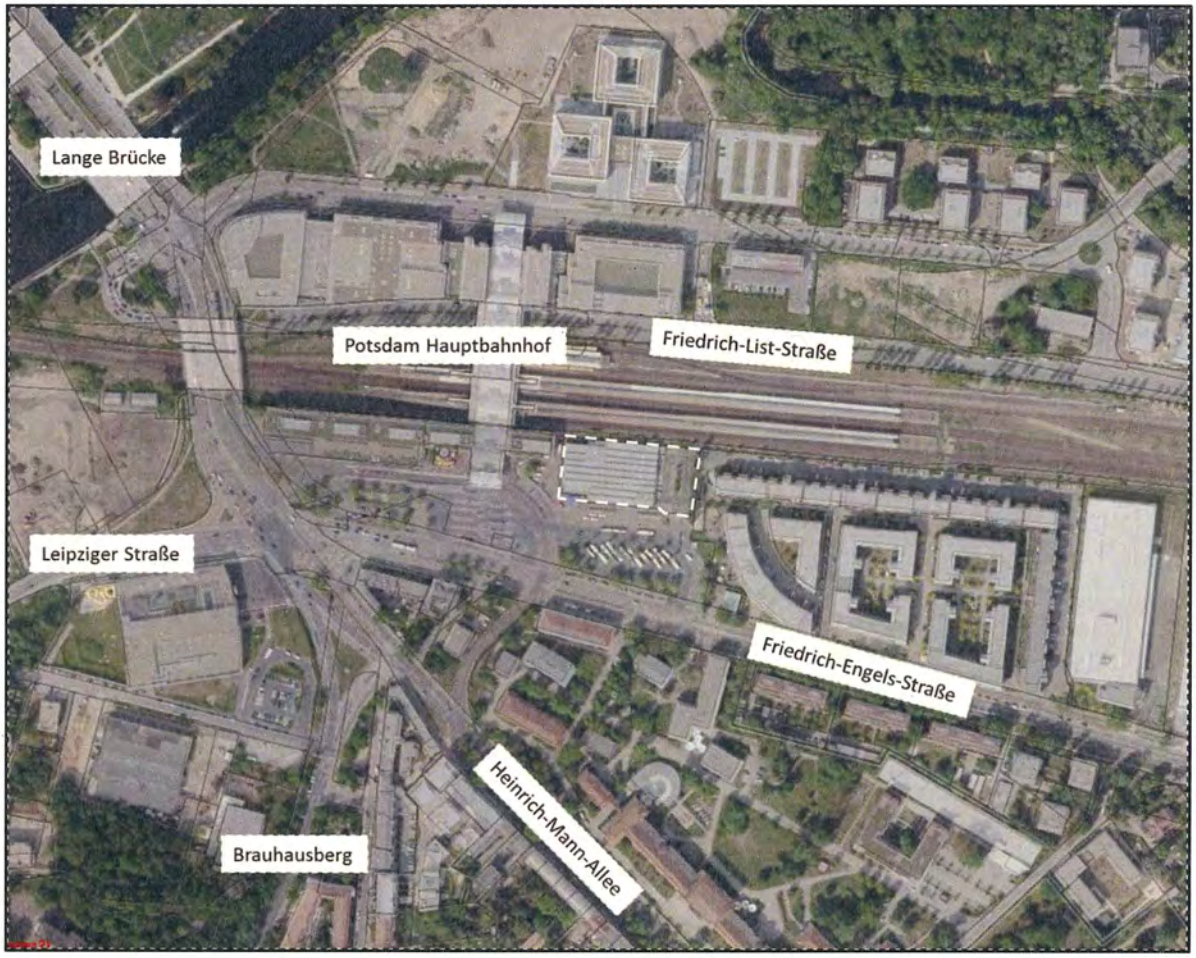


Abbildung 1: Auszug der Liegenschaftskarte und des Luftbildes /32/ mit Umgrenzung des Plangebietes (in weißer Farbe, gestrichelt)

Der Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 37 A, "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, (Planzeichnung: s. Abbildung 2) sieht u. a. folgende Festsetzungen vor:

- Sondergebiet (SO) mit einer zulässigen Oberkante (OK) von Gebäuden von 18,5 m (OK 2), 8,0 m (OK 1 und 3) sowie 6,0 m (OK 4) in entsprechenden Teilbereichen in Bezug auf die Geländehöhe von 32,25 m ü. NHN
- Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung (öffentlich)

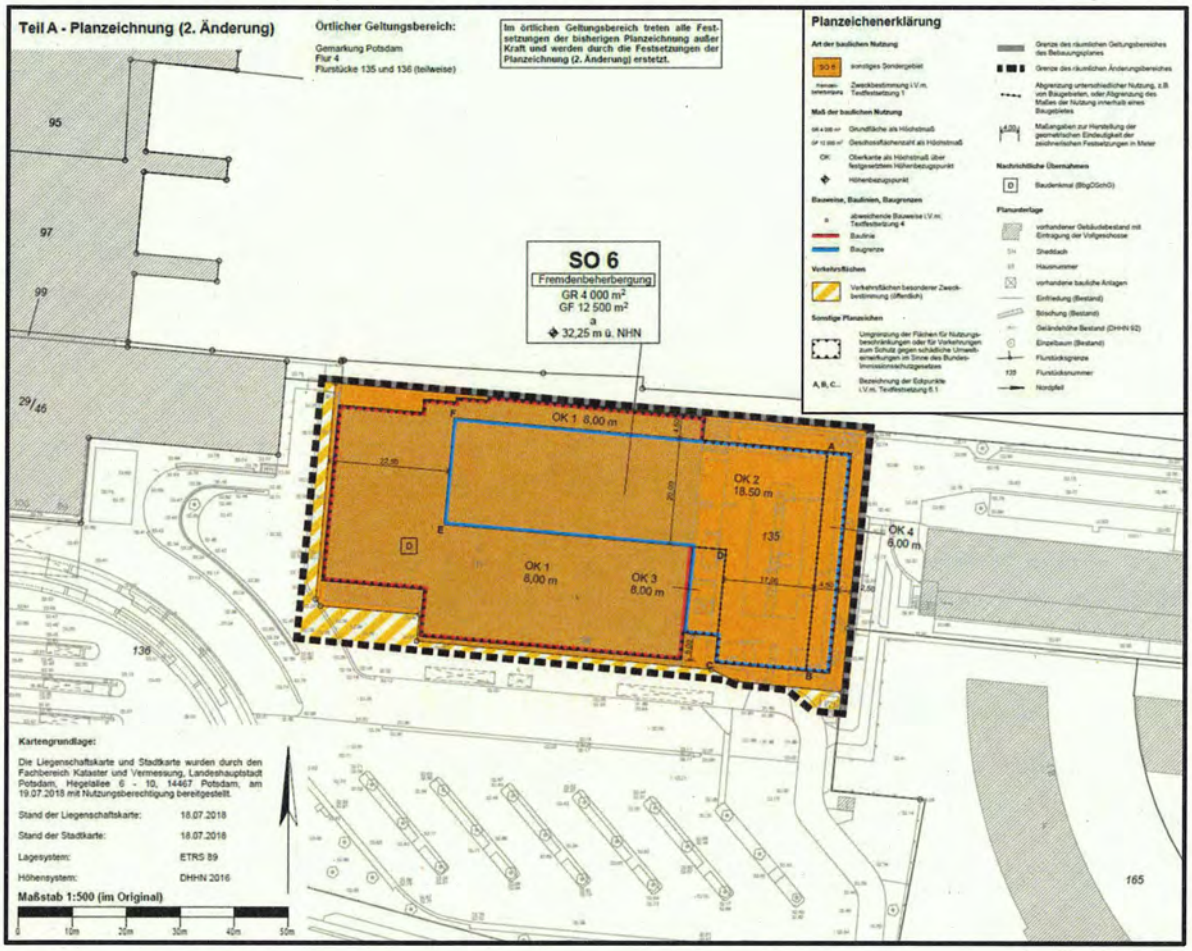


Abbildung 2: Planzeichnung des Entwurfs zum Bebauungsplans Nr. 37 A, "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle /35/

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Geltungsbereichs des rechtswirksamen Bebauungsplans Nr. 37 A "Potsdam-Center" (/33/, Planzeichnung: s. Abbildung 3). Dieser legt bisher für das Plangebiet das Sondergebiet SO 6 mit der Zweckbestimmung "Multifunktionale Veranstaltungshalle" und eine Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung (privat) fest. Teile der privaten Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung unterliegen im östlichen Bereich grünordnerischen Festsetzungen.

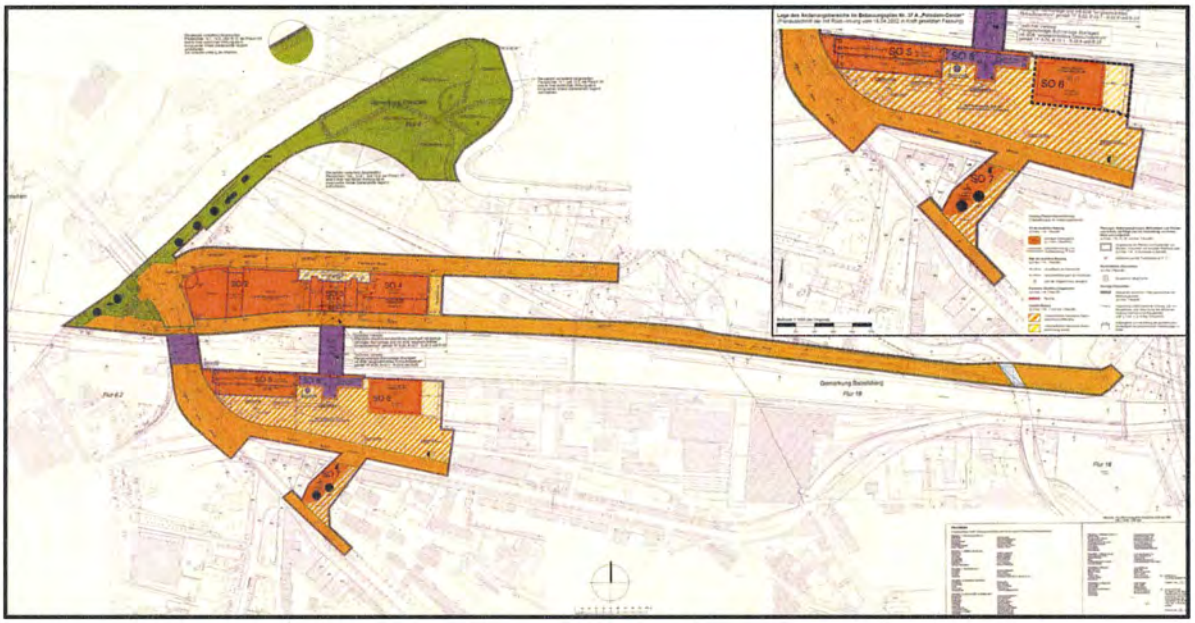


Abbildung 3: Planzeichnung des Bebauungsplans Nr. 37 A /33/

1.2 Städtebauliches Konzept

Die Newstone Immobilien GmbH beabsichtigt, auf Teilflächen der ehemaligen Wagenhalle ein sechsgeschossiges Gebäude als Beherbergungsstätte zu errichten. Für die Vorhabenrealisierung ist die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A "Potsdam-Center" im Teilbereich Ehemalige Wagenhalle erforderlich. Zum Vorhaben liegt ein städtebauliches Konzept des Architekturbüros Tchoban Voss Architekten GmbH /44/ vor.

Das Konzept sieht

- ein sechsgeschossiges Hotelgebäude
- einen eingeschossigen Anbau (ehemalige Wagenhalle)

vor.

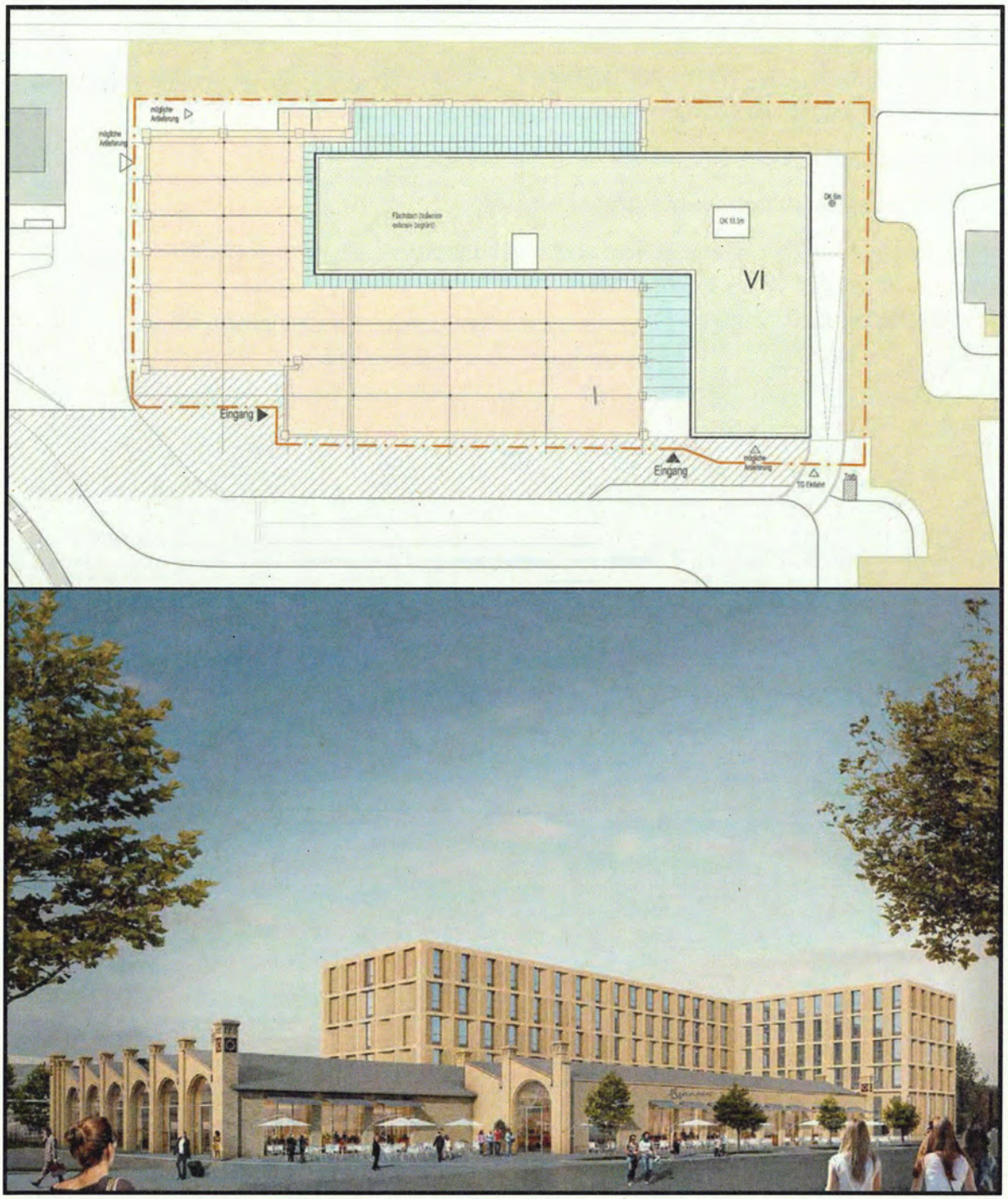


Abbildung 4: Lageplan des städtebaulichen Konzepts (Bild oben) und Visualisierung (Bild unten) gemäß /44/

1.2.1 Flächennutzungsplan Potsdam

Im Flächennutzungsplan (FNP) Potsdam (/31/, s. Abbildung 5) ist das Plangebiet als Sondergebiet mit folgender Nachbarschaft dargestellt:

a) gemischte Baufläche unmittelbar östlich angrenzend

b) Bahnanlage unmittelbar nördlich angrenzend

c) Sondergebietsflächen unmittelbar südlich und westlich angrenzend (zum Teil durch den Bebauungsplan Nr. 37 A überplant)

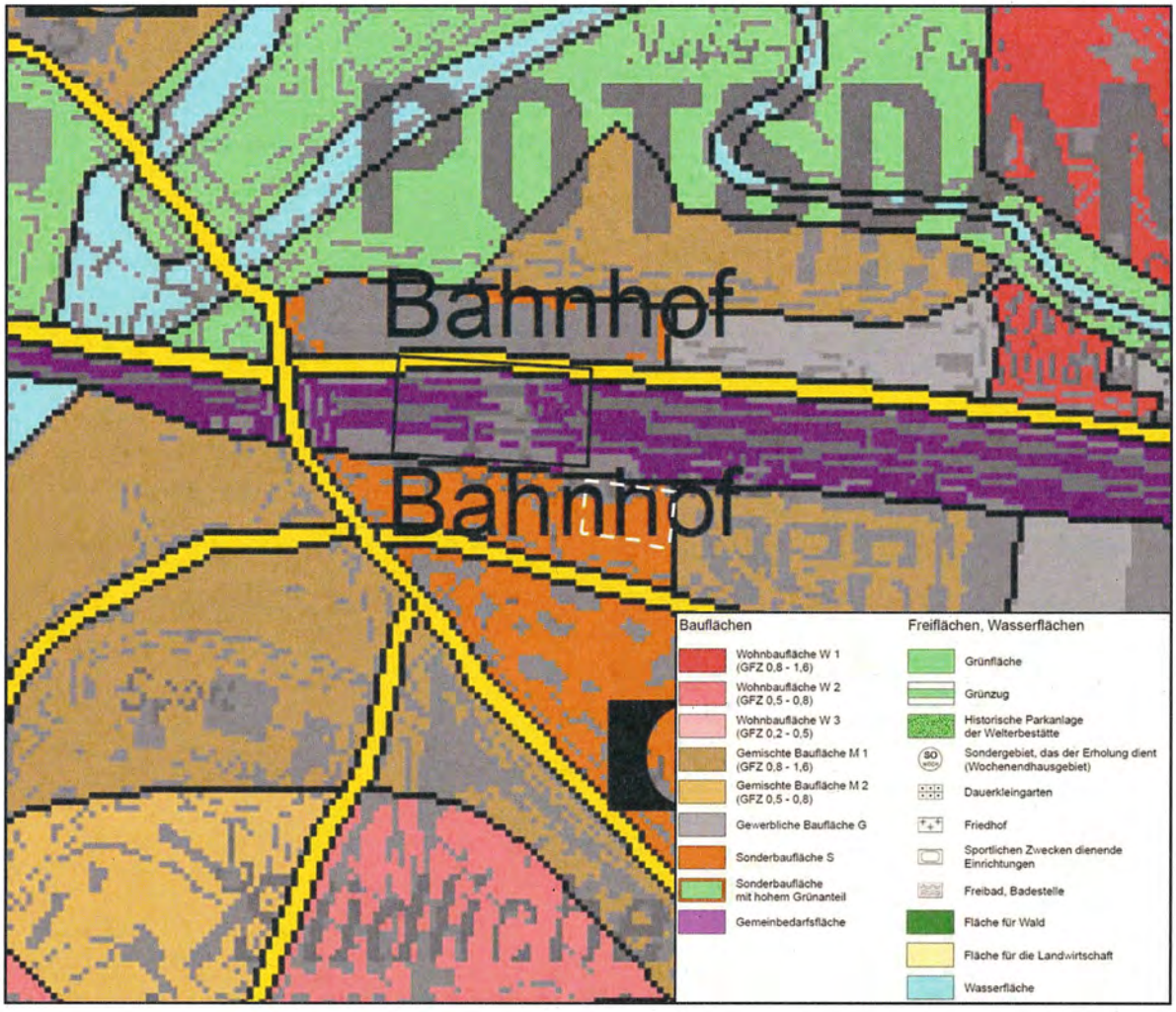


Abbildung 5: Ausschnitt des Flächennutzungsplans Potsdam (/31/, räumlicher Geltungsbereich des Plangebiets durch weiß gestrichelte Linie markiert)

1.2.2 Planungsrechtliche Situation

Die Abbildung 6 zeigt einen Übersichtsplan zur planungsrechtlichen Situation im Untersuchungsraum. Im Umfeld des Plangebiets befinden sich mehrere festgesetzte Bebauungspläne. Nachfolgend sind die Nummern der Bebauungspläne und die festgesetzten Nutzungsflächen zusammengefasst.

- Nr. 36 1: Misch- und Kerngebiete /36/
- Nr. 36-2: Wohn- und Mischgebiete, Gemeinbedarfsfläche /37/
- Nr. 37 B: Wohn- und Kerngebiete, zur Bahnanlage Gewerbegebiete /38/

Weiterhin wurde mit dem Satzungsbeschluss vom 05.12.2018 Bebauungsplan Nr. 127 /39/ beschlossen. Dieser soll den Kreuzungsbereich Friedrich-Engels-Straße/Heinrich-Mann-Allee für eine Umgestaltung der Straßenbahngleise auf dem Bahnhofsvorplatz überplanen.

Für das Gebiet östlich der Wagenhalle (zwischen Bahnanlage und Friedrich-Engels-Straße befindet sich der Bebauungsplan Nr. 103 im Verfahren.

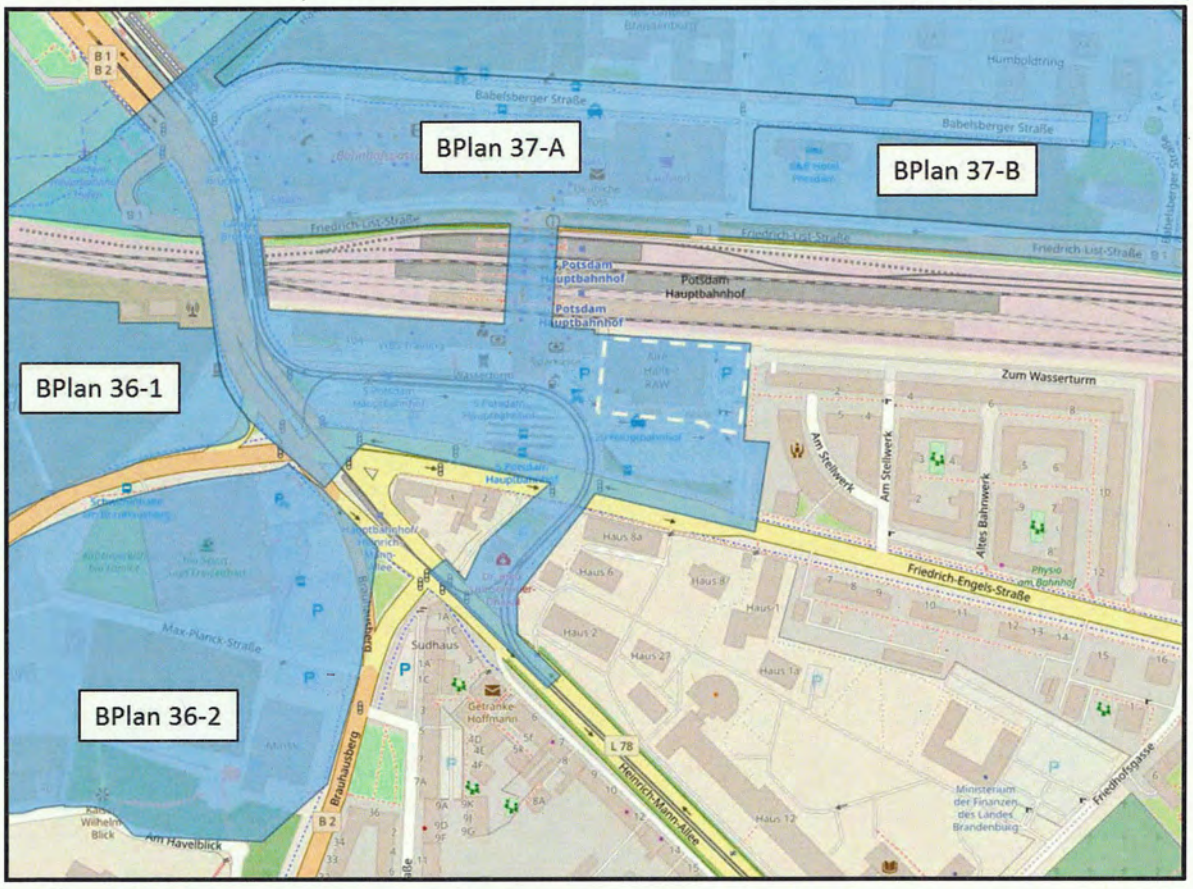


Abbildung 6: Übersichtsplan zur planungsrechtlichen Situation im Untersuchungsraum (Plangebiet weiß gestrichelt) /40/

1.2.3 Lärmvorbelastung des Plangebiets

Das Plangebiet ist durch Kfz- und Schienenverkehrsgeräusche der

- südlich des Plangebiets verlaufenden Friedrich-Engels-Straße, Heinrich-Mann-Allee, Brauhausberg
- westlich des Plangebiets verlaufenden Langen Brücke
- nördlich angrenzenden Bahnanlage des Potsdamer Hauptbahnhofs
- südwestlich verlaufenden Straßenbahngleise der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
- südlich angrenzenden Haltepunkte der Buslinien der ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, regiobus Potsdam Mittelmark GmbH, der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH und der FlixMobility GmbH

vorbelastet.

Eine relevante Gewerbelärmvorbelastung besteht für das Plangebiet durch die angrenzenden Bahnhofspassagen (Anlieferung und gebäudetechnische Anlagen).

2 Rechtliche Grundlagen im Rahmen der Bauleitplanung

2.1 Anforderungen im Rahmen der Bauleitplanung

Nach § 1 Abs. 6 Ziffer 1 BauGB /2/ sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen. Die Beurteilung des dazu gehörenden Belanges Schallschutz erfolgt auf der Grundlage von Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 /16/ unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte:

- Nach § 1 Abs. 6 Ziffer 7 BauGB sind bei der Bauleitplanung die Belange des Umweltschutzes zu berücksichtigen, insbesondere die Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit und die Bevölkerung insgesamt sowie die Vermeidung von Emissionen.
- Nach § 50 BImSchG /1/ ist die Flächennutzung so vorzunehmen, dass schädliche Umwelteinwirkungen u. a. auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.
- Die schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 stellen aus Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte dar. Sie dienen lediglich als Anhalt, so dass von ihnen sowohl nach oben (bei Überwiegen anderer Belange) als auch nach unten abgewichen werden kann. Beiblatt 1 führt dazu aus: "*In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und in Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten. Wo im Rahmen der Abwägung mit plausibler Begründung von den Orientierungswerten abgewichen werden soll, weil andere Belange überwiegen, sollte möglichst ein Ausgleich durch andere geeignete Maßnahmen (z. B. geeignete Gebäudeanordnung und Grundrissgestaltung, bauliche Schallschutzmaßnahmen - insbesondere für Räume, die zum Schlafen genutzt werden) vorgesehen und planungsrechtlich abgesichert werden.*"

In Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 sind für Verkehrslärm sowie für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm die in Tabelle 1 angegebenen schalltechnischen Orientierungswerte angeführt.

Tabelle 1: Schalltechnische Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005-1

Nutzungsart	Orientierungswerte [dB(A)]	
	tags	nachts (*)
reine Wohngebiete (WR), Wochenendhausgebiete (EW), Ferienhausgebiete	50	40/35
allgemeine Wohngebiete (WA), Kleinsiedlungsgebiete (WS), Campingplatzgebiete (EC)	55	45/40
Friedhöfe (EP), Kleingartenanlagen (EG) und Parkanlagen (EP)	55	55
Dorfgebiete (MD) und Mischgebiete (MI)	60	50/45
Kerngebiete (MK) und Gewerbegebiete (GE)	65	55/50
sonstige Sondergebiete, soweit sie schutzbedürftig sind, je nach Nutzungsart	45 bis 65	35 bis 65
(*) Der jeweils niedrigere Wert gilt für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm bzw. für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben.		

Bemerkungen:
Die Schutzwürdigkeit des geplanten Sondergebiets "Fremdenbeherbergung" wird zur sicheren Seite hin einem Mischgebiet gleichgesetzt.

Für städtebauliche Planungen (Bebauungspläne) bestehen i. d. R. keine rechtsverbindlichen absoluten Grenzen für Lärmimmissionen. Ausnahmen bilden Bebauungspläne, deren Inhalte in den Geltungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) fallen (z. B. Ermöglichung eines Neubaus oder eines erheblichen baulichen Eingriffs von Straßen). Für diese Fälle sind die Immissionsgrenzwerte vorgenannter Rechtsverordnung bindend. Bei Überschreitung sind Lärmschutzmaßnahmen zwingend.

Die Rechtmäßigkeit der konkreten planerischen Lösung kann ausschließlich nach den Maßstäben des Abwägungsgebotes (§ 1 Abs. 7 BauGB) sowie nach den zur Verfügung stehenden Festsetzungsmöglichkeiten (§ 9 BauGB) beurteilt werden. Die Bauleitplanung hat demnach die Aufgabe, unterschiedliche Interessen im Sinne unterschiedlicher Bodennutzungen im Wege der Abwägung zu einem gerechten Ausgleich zu führen. Grenzen bestehen lediglich bei der Überschreitung anderer rechtlicher Regelungen (z. B. wenn die Gesundheit der Bevölkerung gefährdet ist). Ansonsten sind vom Grundsatz her alle Belange, auch die des Immissionsschutzes, als gleichgewichtig zu betrachten. Über den Abwägungsspielraum gibt es keine rechtsverbindlichen Regelungen.

Hilfsweise kann man bei Verkehrslärm als Obergrenze die Immissionsgrenzwerte (IGW) der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) heranziehen. Sofern mit dem Bebauungsplan nicht der Neubau einer Straße/eines Schienenwegs oder eine wesentliche Änderung bestehender Verkehrswege intendiert ist, ist diese Durchführungsverordnung zwar für die Beurteilung der Verkehrsgeräuschimmissionen im Bebauungsplanverfahren nicht unmittelbar anwendbar. Der Gesetzgeber hat jedoch für den Anwendungsfall der 16. BImSchV in Form von Immissionsgrenzwerten (s. Tabelle 2) die Grenze zwischen nicht schädlichen und schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 BImSchG (hier: erhebliche Belästigungen durch Lärm) quantifiziert. Unterstellt wird an dieser Stelle, dass die Begriffe "erhebliche Belästigungen" und "unzumutbare Störung" inhaltlich gleichzusetzen sind. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV gelten für die Beurteilungszeiträume Tag von 06:00 bis 22:00 Uhr und Nacht von 22:00 bis 06:00 Uhr.

Tabelle 2: Immissionsgrenzwerte gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV

Nr.	Nutzungsart [a)]	Immissionsgrenzwerte [b)] IGW in dB(A)	
		Tag	Nacht
1	Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime	57	47
2	reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	59	49
3	Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	64	54
4	Gewerbegebiete	69	59

[a)] § 2 Absatz 2 der 16. BImSchV: "Die Art der in Absatz 1 bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Absatz 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach Absatz 1 Nr. 1, 3 und 4 entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen."

[b)] § 2 Absatz 3 der 16. BImSchV: "Wird die zu schützende Nutzung nur am Tage oder nur in der Nacht ausgeübt, so ist nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden."

Vergleicht man die IGW der 16. BImSchV mit den schalltechnischen Orientierungswerten gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1, so ist festzustellen, dass für die in Tabelle 2 aufgeführten

Baugebiete mit Ausnahme der Kerngebiete die IGW um 4 dB(A) (bei reinen Wohngebieten sogar um 9 dB(A)) höher sind als die schalltechnischen Orientierungswerte für Verkehrslärm.

Eine Übertragbarkeit auf die Fragestellung "Beurteilung der Planung im Hinblick auf das Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse" erscheint – zumindest was die Höhe des Schutzniveaus betrifft – möglich, und dies umso mehr, wenn man berücksichtigt, dass die IGW der 16. BImSchV nur auf die Geräuschimmissionen des neu zu bauenden/wesentlich zu ändernden Verkehrsweges abstellen und nicht auf die (i. d. R. höheren) Geräuschimmissionen aller einwirkenden öffentlichen Verkehrswege.

Mit Verweis u. a. auf Kuschnerus /29/ ist überdies zu beachten:

"Bei Werten von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts muss ernsthaft erwogen werden, dass die absolute Schwelle der Zumutbarkeit (Gesundheitsgefährdung) erreicht ist. Gleichwohl kann bei einem Überschreiten dieser Werte um allenfalls einige wenige dB(A) etwa eine Überplanung bereits bestehender Wohnbebauung – z. B. neben einer stark befahrenden Durchgangsstraße oder Bahnstrecke – als Wohngebiet je nach den konkreten Umständen des Einzelfalls noch als vertretbar erscheinen. Dies gilt namentlich dann, wenn zur Lärmquelle hin ausreichend passiver Lärmschutz gesichert ist und die Bebauung jedenfalls an den rückwärtigen, im "Schallschatten" gelegenen Bereichen noch angemessenen Pegelwerten ausgesetzt ist, die zumindest dort ein Wohnen und/oder Schlafen bei gelegentlich geöffnetem Fenster noch zulässt. ... Nicht vertretbar erscheint es allerdings, Wohnnutzung auch an solchen Standorten auszuweisen, an denen sie rundum gesundheitsgefährdendem Lärm – ggf. auch von unterschiedlichen Emittenten – ausgesetzt ist, so dass ein vertretbares Wohnen und Schlafen nur insgesamt hinter geschlossenen Fenstern möglich ist."

Die konkrete Festlegung von Pegelwerten als Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung obliegt immer der Beurteilung des jeweiligen Einzelfalls. Allgemein gültige Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung lassen sich nicht aufstellen. Die in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung verwendeten Ansätze für die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden auch durch die Rechtsprechung gestützt[1].

Ein obligatorisches Ziel der planerischen Lösung und etwaiger Lärmschutzfestsetzungen muss es sein, im Inneren von Wohngebäuden eine zumutbare Wohn- und Schlafruhe zu gewährleisten. Dazu sind nach sachverständiger Auffassung (z. B. gemäß VDI 2719 /21/) Innenpegel als Mittelungspegel je nach Gebietstyp von tags höchstens 30 bis 40 dB(A) für Wohnräume und von nachts höchstens 25 bis 35 dB(A) für Schlafräume zu gewährleisten.

Die Rechtsprechung urteilt zum Zielwert für die Nachtzeit:

"Mit verkehrslärmbedingten Schlafstörungen ist dann nicht zu rechnen, wenn ein Pegel von 30 dB(A) nicht überschritten wird." [2]

Die o. g. Pegel sollen (zumindest in einigen Aufenthaltsräumen der Wohnungen) auch bei teilgeöffnetem (gekipptem) Fenster eingehalten werden. Damit werden tagsüber eine weitgehend störungsfreie Kommunikation im Innenbereich und nachts ein weitgehend störungsfreies Schlafen einschließlich einer nutzerunabhängigen Lüftung ermöglicht. Darüber hinaus ist die

---

1 BVerwG: Urt. v. 8.09.2004 - 4 B 42.04

2 BVerwG, Beschl. v. 17.05.1995 – 4 NB 30.94

Möglichkeit des Wohnens bei teilgeöffnetem Fenster grundsätzlich als allgemeines Wohnbedürfnis anzusehen und auch höchstrichterlich als solches anerkannt[3].

Für baulich mit dem Wohnen verbundene Außenwohnbereiche (z. B. Balkone, Loggien), aber bspw. auch für die im Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 aufgeführten Kleingarten- und Parkanlagen sowie sonstige schutzwürdige Freiflächen (z. B. von Kitas) ist ein ausreichender Lärmschutz zu gewährleisten.

Zu beachten ist, dass der Gesetzgeber normkonkretisierende Vorschriften (für Gewerbelärm die TA Lärm /7/) erlassen hat, mit denen er Immissionsrichtwerte festgelegt hat, denen ein höheres Gewicht beizumessen ist als den schalltechnischen Orientierungswerten von Beiblatt 1 zu DIN 18005-1.

Den o. g. Vorschriften kommt zudem im Bebauungsplanverfahren eine Bindungswirkung zu. Bezüglich der Bindungswirkung immissionsschutzrechtlicher Regelungen in der Bauleitplanung wird auch auf Art. 20 II GG und die Bindung insbesondere auch der Gerichte an Gesetze und Recht verwiesen. Darin sind alle allgemeinverbindlichen Rechtsnormen i. S. d. Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) eingeschlossen also auch und vor allem die sog. normkonkretisierenden Verwaltungsvorschriften.

In Bezug auf den Lärmschutz können in einem Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB unter anderem festgesetzt werden:

- die von der Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen und ihre Nutzung (Alt. 1),
- die Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG (Alt. 2) sowie
- die zum Schutz vor solchen Einwirkungen oder zur Vermeidung oder Minderung solcher Einwirkungen zu treffenden baulichen und sonstigen technischen Vorkehrungen, einschließlich von Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, wobei die Vorgaben des Immissionsschutzrechts unberührt bleiben (Alt. 3).

Alt. 2 und Alt. 3 nehmen direkt Bezug auf das Immissionsschutzrecht. Ihre Anwendung ist daran geknüpft, dass sie den *"Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes"* zum Ziel haben müssen.

Unter Anlagen und Vorkehrungen fallen emissions- und immissionshemmende Maßnahmen des aktiven oder passiven Immissionsschutzes (z. B. Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle, Anordnung der Aufenthaltsräume, schalldämmende Eigenschaften der Außenbauteile, Anordnung von Nebengebäuden, Laubengängen usw.).

Eine ausschließliche Festsetzung von Emissions- oder Immissionsgrenzwerten ist auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB ebenso unzulässig wie eine Festsetzung von Betriebszeiten. Letzteres würde zu einer (Teil-)Nichtigkeit der Satzung führen[4].

---

[3] BVerwG: Beschl. v. 21.09.2006 - 4 C 4.05

[4] VGH-Baden-Württemberg, Urt. v. 14.11.1996 – 5 S 5/95

2.2 Prüfkaskade im Rahmen der Abwägung

Wenn durch die Planung Lärmkonflikte hervorgerufen werden oder eine bestehende Konfliktlage überplant wird, sind im Rahmen der Abwägung Maßnahmen zur Lösung oder Minimierung der Problematik zu prüfen. Entsprechend der Priorität der Maßnahmen werden folgende Prüfschritte im Sinne einer Prüfkaskade nachvollzogen (vgl. "Berliner Leitfaden. Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung" /41/):

1. Trennungsgrundsatz
2. Aktive und städtebauliche Maßnahmen
   - Maßnahmen an der Schallquelle
   - Errichtung einer Lärmschutzwand oder eines Lärmschutzwalls
   - Lärmrobuster Städtebau
3. Passive Maßnahmen
   - Grundrissregelung für Wohnungen zum Schutz vor Verkehrslärm
   - Regelungen zum Schutz vor Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm
   - Regelungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen (betrifft i. d. R. nur den Schutz vor Verkehrslärm)
   - Innenpegellösung mit teilgeöffneten Außenbauteilen zum Schutz vor Verkehrslärm
   - Ausführung der dem Wohnen zugeordneten Außenwohnbereiche (betrifft i. d. R. nur den Schutz vor Verkehrslärm)

2.2.1 Trennungsgrundsatz

Zur Umsetzung des Trennungsgrundsatzes sind im Bebauungsplan folgende Regelungsmöglichkeiten denkbar:

- geeignete Anordnung der Baugebiete zueinander
- Festsetzung von Baugrenzen/Baulinien mit ausreichendem Abstand zur Lärmquelle
- Festsetzung von Flächen, die von einer Bebauung freizuhalten sind
- Gliederung von Baugebieten nach Störgrad
- Festsetzung von Emissionskontingenten für Gewerbe- und Industriegebiete.

Aus städtebaulichen Gründen ist eine räumliche Trennung zwischen Schallemittenten und geplanten schutzbedürftigen Nutzungen oft nicht möglich. Gerade in innerstädtischen Bereichen überwiegt häufig das öffentliche Interesse an der Neuausweisung oder Nachverdichtung von Baugebieten, ohne dass die Einhaltung ausreichender Abstände möglich ist. Dieser Gedanke entspricht u. a. auch dem Ansatz des § 1 a Abs. 2 Satz 1 BauGB, wonach mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen und Maßnahmen der Innenentwicklung genutzt werden sollen.

2.2.2 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind solche, die die Emissionen unmittelbar (an der Schallquelle) oder mittelbar (auf dem Schallausbreitungsweg, jedoch noch in mittelbarer Nähe zur Schallquelle, z. B. durch eine Lärmschutzwand) mindern.

Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen (z. B. Durchfahrverbote für Lkw) zählen dabei nicht zu den nach § 41 BImSchG gebotenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Sie können auch nicht Gegenstand von Festsetzungen im Bebauungsplan sein.

Zu den städtebaulichen Lärmschutzmaßnahmen zählen im:

- räumliche Bündelung von lauten Schallquellen nach dem Grundsatz: "Lärm zu Lärm"
- Realisierung lärmrobuster städtebaulicher Strukturen mit dem Ziel der Schaffung lärmabgewandter, ausreichend ruhiger Fassaden für jeden Bebauungsteil/jede Wohnung und ruhiger Außenwohnbereiche.

Für die Sicherung lärmrobuster städtebaulicher Strukturen stehen im Bebauungsplan insbesondere folgende Instrumente zur Verfügung:

- Regelungen zur Stellung der Baukörper,
- Festsetzung zur Gebäudehöhe als Mindestmaß oder als zwingende Gebäudehöhe mit dem Ziel einer Staffelung der baulichen Anlagen,
- ggf. Regelungen zur zeitlichen Abfolge der Vorhabenrealisierung.

Bei der Planung lärmrobuster städtebaulicher Strukturen ist gleichzeitig darauf zu achten, dass unerwünschte Reflexionen (vor allem an Fassaden), die zu Pegelerhöhungen an vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen führen, vermieden werden. Dieses Ziel kann entweder durch eine schallabsorbierende oder schallstreuende Ausführung der Fassaden erreicht werden.

2.2.3 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Bei Verkehrslärm wird – wie bei den anderen Lärmarten auch – der Beurteilungspegel außen vor dem Fenster ermittelt. In Deutschland bestehen für den von vorhandenen Straßen und Schienenwegen ausgehenden Verkehrslärm jedoch keine Immissionsgrenzwerte oder Immissionsrichtwerte.

Der Verkehrslärm genießt damit rechtlich eine Privilegierung. Wegen der Notwendigkeit der Existenz von öffentlichen Verkehrswegen ist die Akzeptanz von Verkehrslärm bei der Bevölkerung wesentlich höher als bei den anderen Lärmarten. Diese Akzeptanz erhöht sich zusätzlich im Fall der Nutzung eines eigenen Kraftfahrzeugs.

Im Unterschied zum Lärm von bspw. Gewerbebetrieben oder Sport- und Freizeitanlagen gibt es beim Verkehrslärm keinen Verursacher, gegen den wegen zu hoher Lärmbelastung unmittelbar geklagt werden könnte. Die Zuordnung von Geräuschereignissen zum Lärmverursacher wird dadurch nahezu unmöglich. Bei Verkehrslärm kann daher in Bezug auf das Ziel des Lärmschutzes auf die Einhaltung eines angemessenen Innenpegels in den schutzbedürftigen Räumen durch die indirekte Regelung zur Errichtung der Außenbauteile abgestellt werden ("Innenpegellösung").

Bei Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm befindet sich der maßgebliche Immissionsort (IO) – wie bei Verkehrslärm auch – nach den einschlägigen Regelwerken (bei Gewerbelärm die TA Lärm: s. Kapitel 3.1) ebenfalls außen – genauer: "*0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes.*"

Passive Lärmschutzmaßnahmen – also insbesondere Schallschutzfenster, die die Einhaltung eines bestimmten Innenpegels zum Ziel haben – kommen aus verschiedenen Gründen bei den o. g. Lärmarten im Regelfall nicht in Betracht.

2.2.3.1 Passive Lärmschutzmaßnahmen bei Verkehrslärm

Grundrisslösung

Mit einer lärmoptimierten/lärmgeschützten Grundrissgestaltung wird für eine bestimmte Anzahl von Aufenthaltsräumen einer Wohnung die Möglichkeit ausreichender Frischluftzufuhr über teilgeöffnete Fenster in einer "leisen" Fassade gewährleistet.

Besondere Fensterkonstruktionen und bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung

Können Konflikte zwischen neuer Wohnbebauung und bestehenden hoch lärmbelasteten Verkehrswegen durch die vorgenannten Maßnahmen nicht oder nicht vollständig gelöst werden, kommen als Maßnahmen insbesondere für Aufenthaltsräume in Wohnungen "besondere Fensterkonstruktionen" und "bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung an Außenbauteilen" in Betracht.

Besondere Fensterkonstruktionen (z. B. das sog. HafenCity-Fenster) stellen im Prinzip ein akustisch für den Kippzustand optimiertes Kastenfenster dar. Die Schalleintrittsfläche ist dabei möglichst klein und der Schall soll beim Fensterdurchgang einen möglichst langen Weg zurücklegen, auf dem ihm durch Schallabsorber zusätzlich Energie entzogen wird.

Zur Erreichung höherer Schallpegeldifferenzen bei gleichzeitiger Lüftungsmöglichkeit kommen noch andere baulich-technische Lösungen in Betracht. Diese werden vorliegend als "bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung" bezeichnet. Dazu zählen Maßnahmen, die zur Erhöhung der Schalldämmung des Außenbauteils bei gekipptem Fenster zusätzlich baulich-technische Lösungen vorsehen. Beispiele für diese Lösungen sind:

- vorgelagerte verglaste Vorbauten/Loggien, in deren äußerer Hülle sich öffenbare Elemente oder Lüftungsschlitze befinden
- Prallscheiben oder Vorhangfassaden
- vorgesetzte Läden
- baulich geschlossene Laubengänge, in deren äußerer Hülle sich öffenbare Elemente oder Lüftungsschlitze befinden
- Loggien mit Anordnung öffenbarer Elemente in der lärmabgewandten Seite und ggf. teilweise bauliche Schließung der Loggia.

Die Maßnahme soll es dem Nutzer ermöglichen, mindestens ein Fenster des Aufenthaltsraums in Kippstellung öffnen zu können, um nicht den Eindruck des Lebens in einem "Lärmschutzkäfig" zu haben. Die Teilöffnung der Elemente sollte auch eine Möglichkeit der Zufuhr von Außenluft eröffnen, d. h. in der baulichen Hülle des Aufenthaltsraums ist eine offene Querschnittsfläche zu gewährleisten. Dies gilt im Grunde auch für besondere Fensterkonstruktionen, dort jedoch aufgrund der geringen freien Querschnittsfläche nur sehr eingeschränkt. Da Lüftungseinrichtungen für Wohnungen ohnehin vorzusehen sind (und daher u. E. grundsätzlich nicht festgesetzt werden müssen), deren Dimensionierung im Regelfall jedoch vom geschlossenen Zustand aller Elemente in der äußeren baulichen Hülle einer Wohnung ausgeht,

würden sich bei Teilöffnung von Elementen im Fall einer entsprechend dimensionierten Lüftungsanlage höhere Luftwechselraten ergeben als im geschlossenen Zustand der Elemente. Die Maßnahme dient damit indirekt auch einer Verbesserung der Lüftung vor allem auch in der warmen Jahreszeit.

Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen

Gemäß der im Land Brandenburg als Technische Baubestimmung gemäß Anlage der VV TB /23/ i. V. m. der Muster-Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen /22/ bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109-1:2018-01 /13/ (und indirekt auch des Normenteils DIN 4109-2:2018-01 /14/) ist für schutzbedürftige Räume der notwendige bauliche Schallschutz zu gewährleisten. Die Norm regelt die Anforderungen an den baulichen Schallschutz u. a. der Außenbauteile.

Ein schutzbedürftiger Raum ist ein "*gegen Geräusche zu schützender Aufenthaltsraum*". Schutzbedürftige Räume sind z. B. (s. DIN 4109-1:2018-01, 3.16 Anmerkung 1):

- Wohnräume einschließlich Wohndielen, Wohnküchen
- Schlafräume, einschließlich Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten
- Bettenräume in Krankenhäusern und Sanatorien
- Unterrichtsräume in Schulen, Hochschulen und ähnlichen Einrichtungen
- Büroräume
- Praxisräume, Sitzungsräume und ähnliche Arbeitsräume.

Nicht zu den Aufenthaltsräumen zählen bspw. sonstige Küchen, Bäder und Hausarbeitsräume.

Lärmschutzfestsetzungen für Außenwohnbereiche

Insbesondere in hoch verkehrslärmbelasteten Bereichen sind Festsetzungen zum Lärmschutz von Außenwohnbereichen geboten, um eine angemessene Nutzung dieser auch zum Wohnen dienenden Bereiche zu ermöglichen.

Als städteplanerisches Ziel ist mindestens die Einhaltung eines Beurteilungspegels tags von 65 dB(A) über bebauten (d. h. dem Wohnen zugehörigen) Außenwohnbereichen wie Loggien, Balkone, Terrassen, Veranden anzustreben. In den Berechnungen ist zu berücksichtigen, dass sich – im Unterschied zu Immissionsorten direkt vor der Fassade – für Immissionsorte über Außenwohnbereichen durch Reflexionen an der rückwärtigen Fassade noch Pegelerhöhungen ergeben können. Gemäß Berliner Lärmleitfaden sollte ein Zuschlag von 2 dB(A) auf den vor der Fassade ermittelten Beurteilungspegel berücksichtigt werden. Bei Überschreitung des o. g. Schwellenwertes sind Außenwohnbereiche baulich geschlossen auszuführen. Die gewählte Konstruktion kann grundsätzlich öffenbar sein (z. B. durch sog. Parallelabstell-Schiebe/Kippfenster). Nachts besteht für Außenwohnbereiche kein Schutzanspruch.

2.2.3.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen bei Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm

Mögliche Regelungen zum Schutz vor zu hohem Gewerbe-, Sport- oder Freizeitlärm (d. h. bei Überschreitung der jeweils zutreffenden Immissionsrichtwerte) sind:

- Festsetzung zur Ausführung aller Fenster in Festverglasung und/oder zur Zulässigkeit von Fenstern ausschließlich nicht schutzbedürftiger Räume (z. B. Bad, Flur, Abstellraum) in den von potenziellen Immissionsrichtwert-Überschreitungen betroffenen Fassadenabschnitten und damit Wegfall maßgeblicher Immissionsorte
- Festsetzung eines geschlossenen (nicht öffenbaren) Laubengangs, so dass sich der maßgebliche Immissionsort innerhalb des Laubengangs befindet und durch dessen schallabschirmende Wirkung eine Einhaltung der Immissionsrichtwerte an allen potenziell maßgeblichen Immissionsorten gewährleistet wird oder
- bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung (z. B. Prallscheiben oder Vorhangfassaden mit jeweils mehr als 0,5 m Abstand zu den Fenstern von Aufenthaltsräumen oder schallschutzoptimierte Loggia mit teilweise geschosshohen Elementen auf der Brüstung, Gebäudevorsprünge bei seitlicher Einwirkung etc.), bei denen ein vergleichbares Funktionsprinzip wie beim Laubengang zum Tragen kommt. Unabhängig vom Nutzerverhalten wird abgesichert, dass die schallabschirmende Wirkung der Maßnahme ausreicht, um die entsprechenden Immissionsrichtwerte am maßgeblichen Immissionsort (der sich zwischen dem Fenster des Aufenthaltsraums und der "Maßnahme" befindet) einzuhalten.

3 Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen

3.1 Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen für Gewerbelärm

3.1.1 Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm

Die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm /7/) gilt "... *für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) unterliegen, ...*".

Außerhalb des Plangebiets werden im Sinne des BImSchG i. V. m. der 4. BImSchV nicht genehmigungsbedürftige Anlagen betrieben. Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen sind so zu errichten und zu betreiben, dass

a) schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik zur Lärmminderung vermeidbar sind, und

b) nach dem Stand der Technik zur Lärmminderung unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG) ist gemäß Nr. 3.2.1 Abs. 1 der TA Lärm *"... sichergestellt, wenn die Gesamtbelastung am maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 nicht überschreitet"* (s. Tabelle 3).

Tabelle 3: Immissionsrichtwerte nach Nummer 6 der TA Lärm

Bauliche Nutzung	**Üblicher Betrieb**				**Seltene Ereignisse [a]**			
	Beurteilungspegel		**Kurzzeitige Geräuschspitzen**		**Beurteilungspegel**		**Kurzzeitige Geräuschspitzen**	
	tags	**nachts**	**tags**	**nachts**	**tags**	**nachts**	**tags**	**nachts**
	dB(A)							
a) Industriegebiete	70	70	100	90	keine Angaben			
b) Gewerbegebiete	65	50	95	70	70	55	95	70
c) urbane Gebiete	63	45	93	65	70	55	90	65
d) Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete	60	45	90	65	70	55	90	65
e) allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete	55	40	85	60	70	55	90	65
f) reine Wohngebiete	50	35	80	55	70	55	90	65
g) Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten	45	35	75	55	70	55	90	65

(a) im Sinne von Nummer 7.2 der TA Lärm " ... an nicht mehr als an zehn Tagen oder Nächten eines Kalenderjahres und nicht an mehr als an jeweils zwei aufeinander folgenden Wochenenden ..."

Gemäß Nummer A.1.3 des Anhangs liegen maßgebliche Immissionsorte (IO) nach Nummer 2.3

a) *"bei bebauten Flächen in 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes nach DIN 4109, Ausgabe November 1989*

b) *bei unbebauten oder bebauten Flächen, die keine Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen enthalten, an dem am stärksten betroffenen Rand der Fläche, wo nach dem Bau- oder Planungsrecht Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen erstellt werden dürfen*

c) *bei mit der zu beurteilenden Anlage baulich verbundenen schutzbedürftigen Räumen, bei Körperschallübertragung sowie bei der Einwirkung tieffrequenter Geräusche in dem am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raum.*

Ergänzend gelten die Bestimmungen nach DIN 45645-1, Ausgabe Juli 1996, Abschnitt 6.1 zu Ersatzmessorten sowie zur Mikrofonaufstellung und Meßdurchführung."

Tabelle 4 zeigt die Beurteilungszeiten gemäß TA Lärm.

Tabelle 4: Beurteilungszeiten nach Nummer 6 der TA Lärm

Beurteilungszeitraum					
Werktag			**Sonn- und Feiertag**		
Tag		**Nacht** [a]	**Tag**		**Nacht** [a]
gesamt	**Ruhezeit**		**gesamt**	**Ruhezeit**	
6 bis 22 Uhr	6 bis 7 Uhr - 20 bis 22 Uhr	22 bis 6 Uhr (lauteste Stunde)	6 bis 22 Uhr	6 bis 9 Uhr 13 bis 15 Uhr 20 bis 22 Uhr	22 bis 6 Uhr (lauteste Stunde)

[a] Nummer 6.4, TA Lärm führt dazu aus: "Die Nachtzeit kann bis zu einer Stunde hinausgeschoben oder vorverlegt werden, soweit dies wegen der besonderen örtlichen oder wegen zwingender betrieblicher Verhältnisse unter Berücksichtigung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen erforderlich ist. Eine achtstündige Nachtruhe der Nachbarschaft im Einwirkungsbereich der Anlage ist sicherzustellen."

Da der Beurteilungsgegenstand in der schalltechnischen Untersuchung ein Bebauungsplan und keine Anlage ist, sind Berechnungen zum anlagenbezogenen Verkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen im Sinne von Nummer 7.4 der TA Lärm nicht erforderlich.

3.1.2 Berechnungsgrundlagen

Ermittlung und Bewertung der Geräuschimmissionen erfolgen prinzipiell nach den Bestimmungen der TA Lärm in Verbindung mit der DIN ISO 9613-2 /17/.

Berechnung der Beurteilungspegel

Wird der Bezugszeitraum T_B in Teilzeiten der Dauer T_j unterteilt, dann berechnet sich der Beurteilungspegel L_r in Geräuschimmissionsprognosen entsprechend Formel 1:

Formel 1: $$L_r = 10 \cdot \lg\left(\frac{1}{T_B} \cdot \sum_{j=1}^{N} T_j \cdot 10^{0{,}1 \cdot (L_{Aeq,j} - C_{met} + K_{T,j} + K_{I,j} + K_{R,j})}\right)$$

mit

$L_{Aeq,j}$ Mittelungspegel in Teilzeit j

C_{met} meteorologische Korrektur nach DIN ISO 9613-2

$K_{T,j}$ Zuschlag für Ton- und Informationshaltigkeit nach TA Lärm Nummer A.2.5.2 bzw. A.3.3.5 in der Teilzeit j

$K_{I,j}$ Zuschlag für Impulshaltigkeit nach TA Lärm Nummer A.2.5.3 bzw. A.3.3.6 in der Teilzeit j

$K_{R,j}$ Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit nach TA Lärm Nummer 6.5 in der Teilzeit j.

Bei der Berücksichtigung der o. g. Zuschläge zur Ermittlung des Beurteilungspegels ist wie folgt zu verfahren:

- Zuschlag für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit $K_{R,j}$ nach Nummer 6.5

  In allgemeinen Wohn- und Kleinsiedlungsgebieten, in reinen Wohngebieten, in Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten ist die erhöhte Störwirkung von Geräuschen in bestimmten Teilzeiten durch einen Zuschlag in der Höhe von 6 dB zu berücksichtigen. Dies betrifft folgende Zeiträume:

  an Werktagen

  - 06:00 bis 07:00 Uhr
  - 20:00 bis 22:00 Uhr

  an Sonn- und Feiertagen

  - 06:00 bis 09:00 Uhr
  - 13:00 bis 15:00 Uhr
  - 20:00 bis 22:00 Uhr.

- Zuschlag für Ton- und Informationshaltigkeit $K_{T,j}$ nach Nummer A.2.5.2 bzw. A.3.3.5

  Treten in einem Geräusch während bestimmter Teilzeiten T_j ein oder mehrere Töne hörbar hervor oder ist das Geräusch informationshaltig, so beträgt der Zuschlag in diesen Teilzeiten je nach Auffälligkeit 3 oder 6 dB.

- Zuschlag für Impulshaltigkeit $K_{I,j}$ nach Nummer A.2.5.3 bzw. A.3.3.6

  Enthält das zu beurteilende Geräusch während bestimmter Teilzeiten T_j Impulse, so wird der Zuschlag für Impulshaltigkeit für diese Teilzeiten gemäß Formel 2 ermittelt:

  Formel 2: $K_{I,j} = L_{AFTeq,j} - L_{Aeq}$

- meteorologische Korrektur C_{met} nach DIN ISO 9613-2

Die meteorologischen Bedingungen am Messort sind durch einen Parameter C_{met} zu berücksichtigen, der sich nach folgenden Formeln ergibt:

Formel 3: $C_{met} = 0$ wenn $d_p \leq 10 \cdot (h_s + h_r)$

Formel 4: $C_{met} = C_0 \cdot \left[1 - \frac{10 \cdot (h_s + h_r)}{d_p}\right]$ wenn $d_p \geq 10 \cdot (h_s + h_r)$

Zur sicheren Seite wird mit einem Wert von $C_0 = 0$ dB(A) ausgegangen (d. h. Mitwindbedingungen für alle Immissionsorte).

Die Beurteilungspegel sind mit Bezug gemäß DIN 1333 /11/ auf Ganzzahlwerte zu runden, d. h. ein Pegel von 1,4 dB(A) wird auf 1 dB(A) abgerundet, ein Pegel von 1,5 dB(A) wird auf 2 dB(A) aufgerundet.

<u>Schallabstrahlung der Fahrwege und Parkplätze</u>

Die Schallemissionen der Fahrstrecken der Pkw werden nach der RLS-90 /8/ ermittelt:

Formel 5: $L_{m,E} = L_m^{(25)} + D_v + D_{StrO} + D_{Stg} + D_E$

mit

$L_m^{(25)}$ Mittelungspegel für eine Geschwindigkeit von 100 km/h

D_v Korrektur für zulässige Höchstgeschwindigkeit (bei 30 km/h: D_v = -8,75 dB(A) für einen Pkw; D_v = -5,39 dB(A) für einen Lkw)

D_{StrO} Korrektur für unterschiedliche Straßenoberfläche gemäß RLS-90 Tabelle 4 (D_{StrO} = 0 bei 30 km/h und Asphalt)

D_{Stg} Korrektur für Steigungen/Gefälle g über 5 %

$D_{Stg} = 0{,}6 \cdot |g| - 3$ dB(A)

D_E Korrektur für Spiegelschallquellen

Für geringere Geschwindigkeiten als 30 km/h sieht die RLS-90 keine Korrekturen für zulässige Höchstgeschwindigkeiten vor. Der längenbezogene Schallleistungspegel für einen Fahrvorgang eines Pkw pro h ergibt sich gemäß Formel 6:

Formel 6: $L'_{WA,1h} = L_{m,E} + 19{,}2\ dB(A)/m$

(d. h.: $L'_{WA,1\,h}$ = 47,7 dB(A) bzw. 49,7 dB(A)/m für einen Fahrvorgang pro h für v = 30 km/h auf Asphalt bzw. Pflaster mit ebener Oberfläche und g < 5 %)

Für Lkw ist gemäß dem Technischer Bericht des Hessischen Landsamtes für Umwelt und Geologie (HLUG /25/) ein längenbezogener Schallleistungspegel für einen Fahrvorgang eines Lkw pro h von $L'_{WA,1\,h}$ von 63 dB(A)/m anzusetzen.

"Für die Rangiergeräusche von Lkw auf Betriebsgeländen ist ein mittlerer längenbezogener Schallleistungspegel anzusetzen, der in Abhängigkeit von dem Umfang der erforderlichen Rangiertätigkeiten 3 bis 5 dB(A) über dem" vorstehend genannten Wert liegt. Im Sinne einer Worst-Case Betrachtung wird für das Rangieren von Lkw (Rückwärtsfahren in die Anlieferzone) $L'_{WA,1\,h}$ = 68 dB(A)/m gewählt.

"Erst bei Strecken mit einer Steigung von mehr als 7 % sollten die erhöhten Geräuschemissionen beim Beschleunigen oder bei gleichförmiger Geschwindigkeit durch einen Zuschlag von 3 dB(A) berücksichtigt werden."

Der von einem Parkplatz abgestrahlte flächenbezogene Schallleistungspegel L''_{WA} lässt sich entsprechend der Bayerischen Parkplatzlärmstudie /24/ gemäß Formel 7 berechnen:

Formel 7: $L''_{WA} = L_{W0} + K_{PA} + K_I + K_D + K_{StrO} + 10 \cdot \lg(B \cdot N) - 10 \cdot \lg\left[\frac{S}{1\,m^2}\right]$

mit

L_{W0}	= 63 dB(A) Ausgangs-Schallleistungspegel für eine Bewegung /h auf einem P+R-Parkplatz
K_{PA}	Zuschlag für die Parkplatzart (hier: 0 dB(A))
K_I	Zuschlag für die Impulshaltigkeit (hier: 4 dB(A))
K_D	Zuschlag für den Durchfahrtanteil (hier: nicht berücksichtigt, da die Fahrwege separat berücksichtigt wurden, sog. Sonderfall (getrenntes Verfahren) gemäß Nr. 8.2.2 der Parkplatzlärmstudie)
K_{StrO}	Zuschlag für die Oberfläche der Fahrgassen (hier: 0 dB(A) für Beton)
B	Bezugsgröße (hier: ein Stellplatz)
N	Stellplatzanzahl

<u>Schallabstrahlung über Außenbauteile</u>

Gemäß DIN EN 12354-4 /18/ kann die von einem Gebäudehüllensegment einer Fläche je m^2 abgestrahlte Schallleistung nach folgender Formel berechnet werden:

Formel 8: $L''_{WA} = L_I - R'_w + C_d$

mit

L_I	Innenpegel
R'_w	bewertetes Schalldämm-Maß
C_d	Diffusitätsterm für das Innenschallfeld in dB

Für ein diffuses Schallfeld und reflektierende Wände ist C_d = -6 dB. Für ein durchschnittliches Industriegebäude (viele Quellen in großen flachen oder langen Hallen vor reflektierenden Oberflächen) ist C_d = -5 dB. Bei wenigen dominierenden und gerichtet abstrahlenden Schallquellen vor reflektierenden Oberflächen ist C_d = -3 dB. Diese Minderung beim Übergang vom diffusen Schallfeld ins Freifeld gilt auch für den Maximalpegel.

Die Innenpegel "lauter" Räume können bei Vorliegen der Schallleistungen der in ihnen befindlichen Schallquellen gemäß VDI 2571 /20/ nach folgender Formel berechnet werden:

Formel 9: $L_I = L_{WA,ges} + 14 + 10 \cdot \lg\left(\frac{T}{V}\right)$

mit

L_I	Innenpegel des Raumes
$L_{WA,ges}$	Gesamtschallleistung aller Quellen im Raum
T	Nachhallzeit (T = 2 s bei größeren Räumen)
V	Raumvolumen.

Bei Vorliegen frequenzbandbezogener Schallleistungspegel können die Innenpegel ebenfalls frequenzbandbezogen ermittelt werden.

Ermittlung der Schallleistungspegel von Anlagen durch Messungen

Die Ermittlung der Schallleistungspegel von Anlagen kann gemäß dem Hüllflächenverfahren nach DIN EN ISO 3746 /19/ erfolgen. Der Schallleistungspegel L_{WA} errechnet sich aus der Summe von Messflächen-Schalldruckpegel L_{pA} und Messflächenmaß L_s wie folgt:

Formel 10: $L_{WA}=L_{pA}+L_s$

mit

Formel 11: $L_s=10\log\frac{S}{S_0}dB$

Darin bedeuten:

S	Messflächeninhalt
S_0	Bezugsflächeninhalt 1 m^2

Der Messflächen-Schalldruckpegel L_{pA} ergibt sich aus der Mittelung der gemessenen Einzelschalldruckpegel auf einer gedachten Messfläche.

Schallausbreitungsberechnungen

Die Schallausbreitung ist nach TA Lärm Nr. A.2.2 gemäß DIN ISO 9613-2 zu berücksichtigen:

Formel 12: $L_{ft}(DW) = L_{WA} + D_C - A$

Formel 13: $D_C = D_I + D_\Omega$

Formel 14: $A = A_{div} + A_{atm} + A_{gr} + A_{bar} + A_{misc}$

mit

$L_{ft}(DW)$	äquivalenter (Oktavband-)Dauerschalldruckpegel bei Mitwind (in dB(A))
L_{WA}	Schallleistungspegel (in dB(A))
D_C	Richtwirkungskorrektur
D_I	Richtwirkungsmaß
D_Ω	Schallausbreitung in einen Raumwinkel von weniger als 4 π Sterad
A	Summe der Dämpfungsterme
A_{div}	Dämpfung durch geometrische Ausbreitung
A_{atm}	Dämpfung durch Luftabsorption
A_{gr}	Dämpfung durch Bodeneffekte
A_{bar}	Dämpfung durch Abschirmung
A_{misc}	Dämpfung durch andere Effekte.

Abhängig von der Art der Ausgangswerte werden die Ausbreitungsberechnungen entweder nach dem Regelverfahren (bei Vorliegen von frequenzbandbezogenen Ausgangswerten) oder nach dem sog. alternativen Verfahren (bei Vorliegen von Einzahlwerten für den Schallleistungspegel) durchgeführt. Wird A_{gr} nach dem alternativen Verfahren bestimmt, so verweist DIN ISO 9613-2 darauf, dass die Richtwirkungskorrektur D_C einen Term D_Ω (aus programmtechnischen Gründen mit K_0 bezeichnet) enthalten muss, um dem scheinbaren Anstieg des Schallleistungspegels der Schallquelle aufgrund von Reflexionen am Boden nahe der Quelle Rechnung zu tragen.

Die Ausbreitungsberechnungen wurden mit dem Programm SoundPLAN /56/ durchgeführt. Berücksichtigt wurden bei der Schallausbreitung im Freien jeweils die Seitenbeugung und drei Reflexionen. Die Bodenabsorption im Freien wurde mit einem Wert von G = 0,1 (d. h. vorwiegend schallreflektierender Boden) gerechnet. Die Prüfung, ob die zulässigen IRW für kurzzeitige Geräuschspitzen eingehalten werden, erfolgt mittels des verwendeten Programms automatisch für die jedem IO theoretisch nächstgelegene Position derjenigen Quellen, die relevante Maximalpegel erzeugen.

3.2 Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen für Kfz- und Schienenverkehrslärm

Die für die Ermittlung und Bewertung des Kfz- und Schienenverkehrslärms heranzuziehenden rechtlichen und technischen Grundlagen werden im Folgenden dargestellt.

Grundlage für die Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen in der Baulast des Bundes sind die §§ 41, 42 BImSchG in Verbindung mit der gemäß § 43 BImSchG erlassenen Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und den Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 (VLärmSchR 97 /9/). In der 16. BImSchV sind die Lärmschutz auslösenden Kriterien geregelt, wie die Definition des erheblichen baulichen Eingriffs als Ursache für die "wesentliche Änderung", die zu beachtenden Immissionsgrenzwerte und die Einstufung betroffener Bebauung in eine Gebietskategorie. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind in Tabelle 2 in Kapitel 2.1 dargestellt.

Mit dem Bebauungsplan Nr. 37 A, 2. Änderung soll planungsrechtlich kein Neubau und auch keine erheblichen baulichen Eingriffe von Straßen ermöglicht werden.

Die Verkehrslärmemissionen und -immissionen bestehender Straßen und Schienenwege sind im Bebauungsplanverfahren mit Verweis auf Nummer 7.1 (Straßenverkehr) und 7.2 (Schienenverkehr) der DIN 18005-1 gemäß den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) und gemäß der "Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen" (Schall 03 (1990) /10/) zu berechnen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass 2014 die 16. BImSchV geändert wurde. Diese Verordnung enthält nunmehr in der Anlage 2 die Schall 03 als Berechnungsvorschrift für den Schienenverkehrslärm. Die Schall 03 (1990) ist damit im Rahmen von Schienenverkehrslärmberechnungen nicht mehr anzuwenden.

Straßen

Die Schallemission (d. h. die Abstrahlung von Schall von Schallquellen) vom Verkehr auf einer Straße oder einem Fahrstreifen wird durch den Emissionspegel $L_{m,E}$ gekennzeichnet. Dies ist der Mittelungspegel in 25 m Abstand von der Achse bei freier Schallausbreitung. Die Stärke der Schallemission des Kfz-Verkehrs wird aus der Verkehrsstärke, dem Lkw-Anteil, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Art der Straßenoberfläche und der Gradiente berechnet. Der Berechnung werden über alle Tage des Jahres gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) und maßgebende stündliche Verkehrsstärken M und maßgebende Lkw-Anteile p (jeweils getrennt für Tag und Nacht) zugrunde gelegt. Der Emissionspegel berechnet sich gemäß Formel 15 wie folgt:

Formel 15: $L_{m,E} = L_m^{(25)} + D_v + D_{StrO} + D_{Stg}$

mit

$L_{m,E}$	Emissionspegel in dB(A)
$L_m^{(25)}$	Mittelungspegel – horizontaler Abstand 25 m in dB(A)
D_v	Korrektur für unterschiedliche zulässige Höchstgeschwindigkeiten in dB(A)
D_{StrO}	Korrektur für unterschiedliche Straßenoberflächen in dB(A)
D_{Stg}	Korrektur für Steigung und Gefälle in dB(A)

Die Schallimmission (d. h. das Einwirken von Schall auf einen Punkt oder ein Gebiet) wird durch den Mittelungspegel L_m gekennzeichnet. Er ergibt sich aus dem Emissionspegel $L_{m,E}$ unter zusätzlicher Berücksichtigung des Abstandes zwischen Immissions- und Emissionsort, der mittleren Höhe des Schallstrahls über dem Boden, von Reflexionen und Abschirmungen. Einfluss von Straßennässe wird nicht berücksichtigt.

Der Mittelungspegel ($L_{m,i}$) für ein Teilstück errechnet sich gemäß RLS-90 aus Formel 16:

Formel 16: $L_{m,i} = L_{m,E} + D_I + D_S + D_{BM} + D_B$

mit

$L_{m,E}$ Emissionspegel für das Teilstück in dB(A)

D_I Korrektur zur Berücksichtigung der Teilstücklänge in dB(A)

D_S Pegeländerung zur Berücksichtigung des Abstands und der Luftabsorption in dB(A)

D_{BM} Pegeländerung zur Berücksichtigung der Boden- und Meteorologiedämpfung in dB(A)

D_B Pegeländerung durch topographische und bauliche Gegebenheiten in dB(A)

Zum Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten dient der Beurteilungspegel L_r. Er ist bei Straßen gleich dem Mittelungspegel, der an lichtzeichengeregelten Kreuzungen oder Einmündungen gemäß RLS-90 Tabelle 2 um einen Zuschlag K zur Berücksichtigung der zusätzlichen Störwirkung wie folgt erhöht wird:

	Abstand des Immissionsortes vom nächsten Schnittpunkt der Achsen von sich kreuzenden oder zusammentreffenden Fahrstreifen	**K in dB(A)**
1	bis 40 m	3
2	über 40 m bis 70 m	2
3	über 70 m bis 100 m	1
4	über 100 m	0

Schienenwege

Im Unterschied zu den für Straßen zu berechnenden Emissionspegeln $L_{m,E}$ müssen für Schienenwege anhand der Fahrplan- und sonstigen Daten sog. längenbezogene Schallleistungspegel L'_{WA} in dB(A)/m als Ausgangswerte für die Ausbreitungsrechnung ermittelt werden. Im Unterschied zum Straßenverkehr erfolgen die Berechnungen frequenzbezogen in Oktavbändern.

Für die Berechnung des längenbezogenen Schallleistungspegels des Verkehrs auf einem Gleis oder einem Teilstück sind Angaben zu Fahrzeugart und -kategorie, Zuglänge, Höchstgeschwindigkeit, Fahrbahnart, Kurvenradius, Bahnübergängen, Brücken und (falls vorhanden) Schallminderungstechniken am Gleis notwendig. Neben den Rollgeräuschen in Höhe Schienenoberkante (SO) aufgrund der Schienen- und Radrauheit der Fahrzeuge werden (so vorhanden) Rollgeräusche auch noch in 4 m über SO für Kesselwagenaufbauten sowie aerodynamische Geräusche in 0 m, 4 m und 5 m über SO (Umströmung der Drehgestelle, Stromabnehmerfuß und Stromabnehmerwippe), Aggregatgeräusche in 0 m und 4 m über SO (z. B. für Saug- und Druckseite von Ventilatoren von Kühl- und Klimaanlagen) und Antriebsgeräusche in 0 m und 4 m über SO (Motor/ Getriebe und Abgasanlage) berücksichtigt.

Für die einzelnen Fahrzeugkategorien sind im Beiblatt 1 der Anlage 2 der 16. BImSchV umfangreiche Datenblätter mit den jeweiligen Ausgangswerten enthalten.

Auf dem Ausbreitungsweg des Schalls zu einem Immissionsort ist das Ausbreitungsdämpfungsmaß A nach folgender Formel zu berechnen.

Formel 17: $A = A_{div} + A_{atm} + A_{gr} + A_{bar}$

mit

A_{div} Ausbreitungsdämpfung durch geometrische Ausbreitung

A_{atm} Ausbreitungsdämpfung durch Luftabsorption

A_{gr} Ausbreitungsdämpfung durch Bodeneinfluss

A_{bar} Ausbreitungsdämpfung durch Abschirmung durch Hindernisse

Unberücksichtigt bleiben Pegelminderungen durch Bewuchs und die Schallausbreitung mit Reflexionen > 3. Ordnung.

Allgemeines

In den Verkehrslärmberechnungen wurden auch für die Straßen nicht nur eine Reflexion (streng nach RLS-90), sondern drei Reflexionen sowie die Seitenbeugung berücksichtigt. Da Mehrfachreflexionen explizit rechnerisch berücksichtigt wurden, wurde ein Zuschlag für Mehrfachreflexion (D_{refl} gemäß RLS-90 Nr. 4.4.1.4.1) nicht vergeben. Der genannte Zuschlag für Mehrfachreflexion war den zum Zeitpunkt des Erscheinens der RLS-90 vorhandenen technischen Berechnungsmöglichkeiten geschuldet und ist im Übrigen hinsichtlich der Vergabe nicht eindeutig geregelt (z. B. bei Straßenverkehr bzgl. der Definition einer "Häuserschlucht"). Physikalisch richtig ist die Berücksichtigung von Mehrfachreflexionen mit möglichst hoher Reflexi-

onsordnung wie dies in der vorliegenden Untersuchung mit der Berücksichtigung der 3. Reflexionsordnung umgesetzt wurde und gemäß Anlage 2 zur 16. BImSchV für Schienenverkehrslärm ohnehin vorgegeben ist.

Für die Fassaden aller berücksichtigten Gebäude wurde zur sicheren Seite hin ein Reflexionsverlust von 1 dB angenommen (d. h. ebene Oberflächen und damit geringe Schallabsorption bzw. -streuung).

Die Beurteilungspegel L_r von Verkehrsgeräuschen werden getrennt für Tag und Nacht berechnet:

- $L_{r,T}$ für die Zeit von 6:00 bis 22:00 Uhr und
- $L_{r,N}$ für die Zeit von 22:00 bis 6:00 Uhr.

Die berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind von der Straße/Schiene zum Immissionsort und Temperaturinversion, die beide die Schallausbreitung fördern. Bei anderen Witterungsverhältnissen können deutlich niedrigere Schallpegel auftreten. Daher ist ein Vergleich mit Messwerten nicht ohne weiteres möglich.

3.3 Beurteilungs- und Berechnungsgrundlagen für den baulichen Schallschutz

Ermittlung der maßgeblichen Außenlärmpegel

Der maßgebliche Außenlärmpegel nach DIN 4109-1:2018-01, 7.2, ergibt sich

- für den Tag aus dem zugehörigen Beurteilungspegel (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) zzgl. 3 dB(A)
- für die Nacht aus dem zugehörigen Beurteilungspegel (22:00 Uhr bis 6:00 Uhr) zzgl. 3 dB(A) und einem Zuschlag zur Berücksichtigung der erhöhten nächtlichen Störwirkung/des größeren Schutzbedürfnisses in der Nacht (Dies gilt für Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden können.)

Beträgt die Differenz der Beurteilungspegel L_r zwischen Tag minus Nacht weniger als 10 dB(A), so ergibt sich der maßgebliche Außenlärmpegel L_a zum Schutz des Nachtschlafes aus einem um 3 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel für die Nacht und einem Zuschlag von 10 dB(A).

Maßgeblich ist die Lärmbelastung derjenigen Tageszeit, die die höhere Anforderung ergibt.

Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämm-Maße von Außenbauteilen kann der Beurteilungspegel für Schienenverkehr um 5 dB gemindert werden.

In der Innenstadt ist i. d. R. die Tag-Nacht-Differenz der Beurteilungspegel kleiner als 10 dB(A). Der maßgebliche Außenlärmpegel ergibt sich danach im Regelfall aus dem um 3 dB(A) + 10 dB(A) = 13 dB(A) erhöhten Beurteilungspegel Nacht.

Ermittlung der Anforderung an die Außenbauteile

Die Anforderungen an die gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße $R'_{w,ges}$ der Außenbauteile schutzbedürftiger Räume ergeben sich gemäß DIN 4109-1 nach Formel 18:

Formel 18: $$\text{erf.}\, R'_{w,ges} = L_a - K_{Raumart}$$

mit

erf. $R'_{w,ges}$	erforderliches gesamtes bewertetes Bau-Schalldämm-Maß nach DIN 4109-1:2018-01;7.1
L_a	maßgeblicher Außenlärmpegel nach DIN 4109-2:2018-01;4.5.5
$K_{Raumart}$	raumartabhängiger Pegel (25 dB für Bettenräume in Krankenanstalten und Sanatorien; 30 dB für Aufenthaltsräume in Wohnungen, Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, Unterrichtsräume und Ähnliches; 35 dB für Büroräume und Ähnliches)

Das erforderliche gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maß erf. $R'_{w,ges}$ ist entsprechend dem Verhältnis der Außenbauteilfläche zur Grundfläche des jeweiligen Raumes nach Formel 19 zu korrigieren.

Formel 19: $$K_{AL} = 10 \cdot \lg\left(\frac{S_s}{0{,}8 \cdot S_G}\right)$$

mit

K_{AL}	Korrekturwert zur Berücksichtigung der Raumgeometrie in dB ($-3\ \text{dB} \leq K_{AL} \leq 5\ \text{dB}$; i. d. R ist $-1\ \text{dB} \leq K_{AL} \leq 1\ \text{dB}$)
S_s	die vom Raum aus gesehene gesamte Fassadenfläche
S_G	die Grundfläche des Raumes

Bei unterschiedlich orientierten Außenflächen eines Raumes können sich für diese Außenflächen die gleichen maßgeblichen aber auch unterschiedliche maßgebliche Außenlärmpegel ergeben.

Für gleiche maßgebliche Außenlärmpegel an allen Außenbauteilflächen gilt: Sowohl bei der Berechnung von $R'_{w,res}$ als auch von S_s werden alle schallbeanspruchten Außenbauteile des betrachteten Raumes berücksichtigt.

Für unterschiedliche maßgebliche Außenlärmpegel an unterschiedlich orientierten Außenbauteilflächen eines Raumes gilt: Sowohl bei der Berechnung von $R'_{w,res}$ als auch von S_s werden alle schallbeanspruchten Außenbauteile des betrachteten Raumes berücksichtigt. Um die an den jeweiligen Fassadenflächen anliegenden unterschiedlichen Lärmpegel zu berücksichtigen, wird für jeden maßgeblichen Außenlärmpegel, der vom maximal vorliegenden maßgeblichen Außenlärmpegel abweicht, ein Korrekturwert K_{LPB} berechnet und auf alle Schalldämm-Maße der diesem maßgeblichen Außenlärmpegel zugeordneten Fassadenteile addiert.

Der Korrekturwert K_{LPB} berechnet sich aus der Differenz des höchsten an der Gesamtfassade des betrachteten Empfangsraumes vorhandenen maßgeblichen Außenlärmpegels und des auf die jeweils betrachtete Fassadenfläche einwirkenden geringeren maßgeblichen Außenlärmpegels.

Unter Berücksichtigung eines Sicherheitsbeiwertes von 2 dB gilt die Anforderung als erreicht, wenn

Formel 20: $R'_{w,ges} - 2\ dB \geq erf.\ R'_{w,ges} + K_{AL}$

erfüllt wird.

Beispiel:

Beträgt der maßgebliche Außenlärmpegel 74 dB(A) (d. h. der Beurteilungspegel nachts beträgt 61 dB(A)), so ergibt sich für Aufenthaltsräume in Wohnungen in erster Näherung unter Vernachlässigung des Korrekturterms K_{LPB} ein gesamtes bewertetes Bau-Schalldämm-Maß für die Fassade unter Voraussetzung, dass die Anforderung erfüllt wird:

Formel 21: $R'_{w,ges} = L_a - K_{Raumart} - K_{AL} = 74\ dB(A) - 30\ dB + 1\ dB = 45\ dB$

Bei den Anforderungen zum Schutz gegen Außenlärm werden in DIN 4109-1 Maximalpegel nicht berücksichtigt. Bei Verkehrsgeräuschen mit starken Pegelschwankungen kann jedoch die Berücksichtigung der Pegelspitzen zur Kennzeichnung einer erhöhten Störwirkung zusätzliche Informationen zur Auslegung des Schallschutzes liefern. In einem solchen Fall sollte zusätzlich zum Mittelungspegel der Maximalpegel bestimmt werden.

Gemäß Anlage der VV TB ist eine Minderung des Beurteilungspegels (pauschal um 5 dB) für den Schienenverkehr entsprechend DIN 4109-2:2018-01; 4.4.5.3 Abs. 3 mit der Bauaufsichtsbehörde abzustimmen. Der Schienenverkehrslärm wird aufgrund seiner Frequenzzusammensetzung in Verbindung mit der frequenzbezogenen Schalldämmung von Außenbauteilen (insbesondere von Fenstern) i. d. R. besser gedämmt als z. B. der tieffrequentere Kfz-Verkehrslärm.

4 Methodik und Untersuchungsumfang

4.1 Gewerbelärm

Zur Einschätzung des Gewerbelärms für die im Plangebiet vorhandenen und planungsrechtlich möglichen Nutzungen wurden mehrere Ortsbesichtigungen tags und nachts durchgeführt /53/.

Mittels Schallpegelmessungen an zugänglichen Anlagen und nachfolgenden Berechnungen wurde untersucht, ob ein Lärmkonflikt zwischen der vorhandenen Nutzung der Bahnhofpassagen und den benachbarten planungsrechtlich möglichen Nutzungen zu erwarten sind. Bei Bedarf sind Lärmminderungsmöglichkeiten zu untersuchen.

4.2 Kfz- und Schienenverkehrslärm

Auf der Grundlage der Verkehrswerte für die relevanten Straßen und für die Bahnstrecken sind für innerhalb des Plangebiets vorhandene und planungsrechtlich mögliche schutzwürdige Nutzungen die Geräuschimmissionen durch Straßen- und Schienenverkehr zu ermitteln.

Zudem müssen die Auswirkungen der Planung auf die inner- und außerhalb des Plangebiets vorhandenen und zukünftig ggf. baugenehmigten schutzwürdigen Nutzungen ermittelt werden. Dazu ist der Vorher- mit dem Nachher-Zustand zu vergleichen. Pegelunterschiede sind für die Nachbarschaft prinzipiell aufgrund folgender Einflüsse in Summe zu erwarten:

- durch zusätzliche Reflexionen an geplanten Gebäuden und/oder
- durch zusätzliche Abschirmung aufgrund geplanter Gebäude

Maßgeblich für die Bewertung der Ergebnisse für die geplanten schutzwürdigen Nutzungen sind:

- die schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 (s. Tabelle 1 auf Seite 11)
- die vorliegend mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angesetzten rechtlich anerkannten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung
- ein Schwellenwert von 65 dB(A) für den Lärmschutz zugeordneten Außenwohnbereichen.

5 Schallemissionen

5.1 Gewerbelärm

5.1.1 Vorhandene und geplante Anlagen innerhalb des Plangebiets

Innerhalb des Plangebiets befinden sich derzeit eine Stellplatzanlage mit Schrankenanlage und gebäudetechnische Anlagen (TGA) der ehemaligen Wagenhalle. Aktuell werden in der ehemaligen Wagenhalle ein Imbiss und eine Spielhalle betrieben. Große Gebäudeteile stehen zurzeit leer.

Sowohl der Parkplatz als auch die derzeitigen Nutzungen sind in dem städtebaulichen Konzept nicht vorgesehen, sodass diese für den Planfall nicht betrachtet werden müssen. Durch den Umbau der Wagenhalle werden die gebäudetechnischen Anlagen auf der Dachfläche der Wagenhalle ausgetauscht bzw. entfallen. Da eine belastbare Planung dazu nicht vorliegt, ist der Nachweis über die Einhaltung der Bestimmungen der TA Lärm an den schutzwürdigen Nutzungen außerhalb und innerhalb des Plangebiets im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

5.1.2 Vorhandene Betriebe und Anlagen außerhalb des Plangebiets

5.1.2.1 Anlieferung der Bahnhofpassagen

Zwischen der ehemaligen Wagenhalle und dem Gebäude der Bahnhofspassagen befindet sich eine Anlieferung für die dort ansässigen Betriebe. Gemäß Aussage des Center-Managements werden über diese Anlieferungszone vornehmlich die Betriebe im südlichen Bahnhofsbereich (s. Abbildung 7) angeliefert. Zu den Anlieferzeiten und -mengen liegen keine belastbaren Angaben vor, da die Betriebe die Anlieferung eigenständig koordinieren. Daher werden für die Berechnungen Annahmen getroffen, die die Öffnungszeiten und den Warenbedarf berücksichtigen.



Abbildung 7: Ausschnitt des Bahnhofplans für den südlichen Bereich

Als Ansatz wird während der Tagzeit von zehn Lkw-Anlieferungen ausgegangen, da nur wenige Läden mit täglichem Warenbedarf vorhanden sind. Bei den Ortsterminen wurden nur Verladungen mit Rollcontainern beobachtet. Konservativ wird jedoch zumindest für die Tagzeit von Verladungen mittels Handhubwagen (Paletten) ausgegangen. Im Nacht-Zeitraum wurde lediglich eine Anlieferung mit einem Rollcontainer beobachtet. Im südlichen Bahnhofsbereich befinden sich nur zwei Verkaufsstellen für Backwaren, die wahrscheinlich bereits vor 6:00 Uhr beliefert werden ("Le Crobag" öffnet ab 04:00 Uhr und Bäcker "Dahlback" öffnet ab 06:00 Uhr). Konservativ wird daher aufgrund der Öffnungszeiten der Läden angenommen, dass in der lautesten Nachstunde zwei Anlieferungen mit jeweils einem Rollcontainer stattfinden. Die Zeit, in der lärmintensive Tätigkeiten (z. B. Ziehen der Rollcontainer über die fahrzeugeigene Ladebordwand) stattfinden, wird zur sicheren Seite hin mit einer mittleren Dauer von jeweils 30 Minuten berücksichtigt.

Die Tabelle 5 zeigt die ermittelten Schallleistungspegel (zusammengefasst und bezogen auf eine Zeitstunde) und Maximal-Schallleistungspegel für die zu berücksichtigenden Vorgänge.

Tabelle 5: Ausgangswerte für die Verladung der Lkws

Art Anlieferung	**Vorgang**	**$L_{WA,1\,h,\,1\,Ereign.}$ dB(A)**	**n_{ges}**	**$L_{WA,1\,h,\,n\,Ereign.}$ dB(A)**	**$L_{WA,max}$ dB(A)**
Außenrampe	Palettenhubwagen über fahrzeugeigene Ladebordwand	88	20	101,0	114
	Rollcontainer über fahrzeugeigene Ladebordwand	78	4	84,0	112
$L_{WA,1\,h,\,1\,Ereignis}$	Schalleistungspegel bezogen auf 1 Ereignis und auf eine Stunde umgerechnet				
n_{ges}	Anzahl der Ereignisse				
$L_{WA,1\,h,\,n\,Ereign.}$	Schalleistungspegel bezogen auf n Ereignisse und auf eine Stunde umgerechnet				
$L_{WA,max}$	Schalleistungs-Maximalpegel				

5.1.2.2 Lüftungsanlagen der Bahnhofspassagen

Bei einem Messtermin wurden auf dem Dach der Bahnhofspassagen maßgebliche gebäudetechnische Anlagen messtechnisch aufgenommen. Aufgrund der Jahreszeit war lediglich eine Lüftungsöffnung erfassbar. Für die weiteren vorhandenen Anlagen werden Annahmen oder Herstellerangaben für die weiteren Berechnungen genutzt,

Die Tabelle 6 dokumentiert das Messergebnis bzw. die berücksichtigten Schallleistungspegel der Anlagen.

Tabelle 6: Berücksichtigte Schallquellen auf dem Dach des Bahnhofspassagen-Gebäudes

Schallquelle	Abmaße			Schallleistungspegel L_{WA}
	Breite	Tiefe	Höhe	
	m	m		dB(A)
Lüftungsöffnung Seite Süd	1,8	1,2	-	**73,6**
Kühlgerät groß	5,0	2,5	2,0	**93,0**[1)]
Kühlgerät klein	3,8	2,5	2,0	**93,0**[1)]
Splitgerät	1,0	0,3	0,8	**67,0**[1)]
[1)] gemäß Herstellerangaben /51/, /52/				

Subjektiv konnte an der Lüftungsöffnung keine Tonhaltigkeit wahrgenommen werden. In der Regel sind Kühlgeräte weder ton- bzw. informationshaltig noch impulshaltig. Konservativ werden bei den Kühl- und Splitgeräten 3 dB Impulshaltigkeitszuschlag für den Anschaltvorgang berücksichtigt.

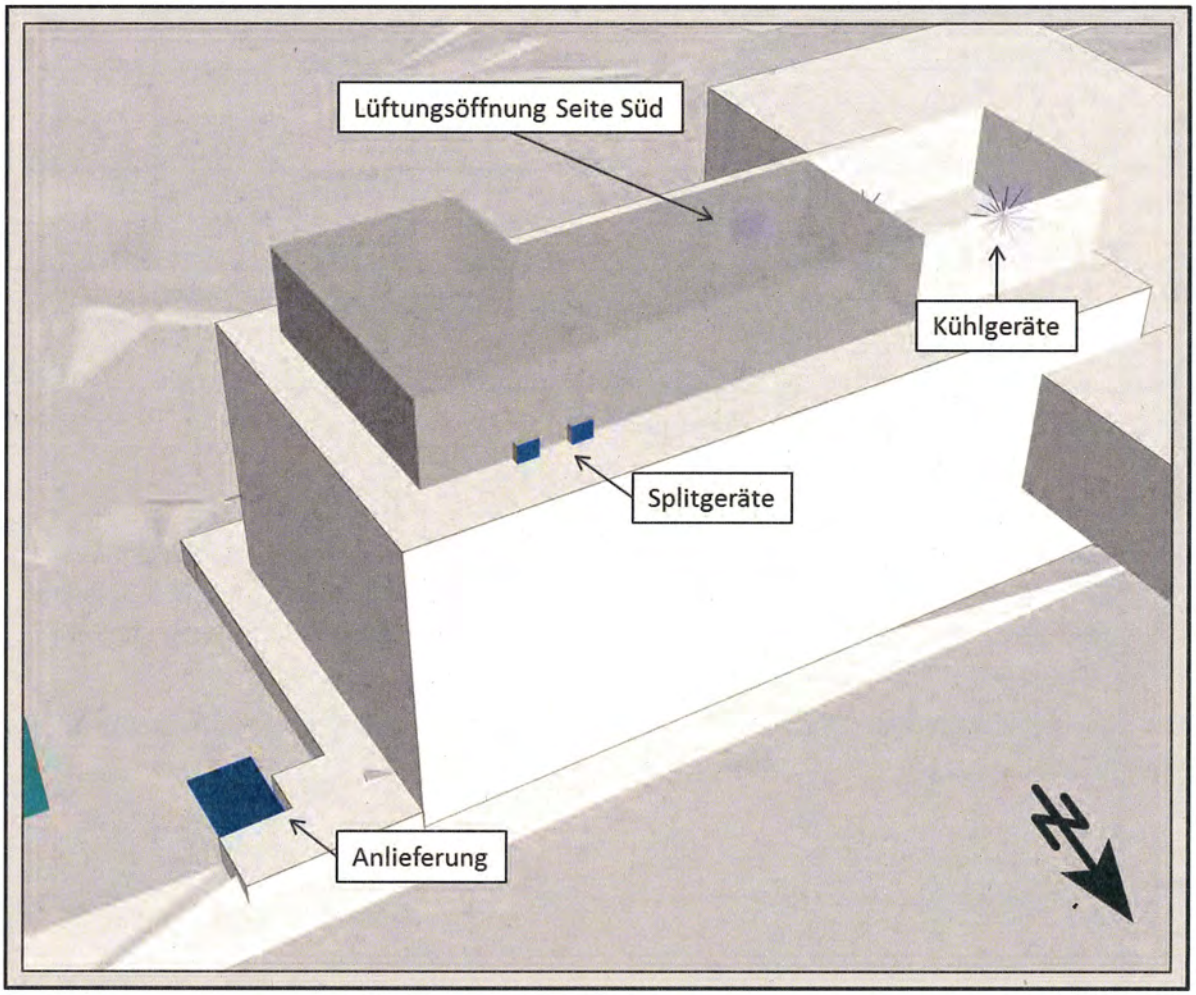


Abbildung 8: 3D-Ansicht der berücksichtigten Schallquellen der Bahnhofspassagen (links, außerhalb des Bildes, liegt die ehemalige Wagenhalle)

5.2 Verkehrslärm

5.2.1 Kfz-Verkehr

In den folgenden Abbildungen sind Ansichten der relevanten Straßenabschnitte und der Bahnanlagen im Untersuchungsraum dargestellt.



Abbildung 9: Friedrich-Engels-Straße
(Blickrichtung Südosten)



Abbildung 10: Busbahnhof und Straßenbahnkurve
(Blickrichtung Süden)



Abbildung 11: Bahnhofsvorplatz und Heinrich-Mann-Allee
(Blickrichtung Südwesten)

Aus den vorstehenden Abbildungen und Ortsterminen ergeben sich folgende Ansätze für die schalltechnischen Berechnungen:

<u>zulässige Höchstgeschwindigkeit</u>

- 50 km/h tags und nachts für alle berücksichtigten Straßenabschnitte
- 30 km/h tags und nachts im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Zufahrt entlang der Wagenhalle

<u>Straßenoberfläche der rechnerisch berücksichtigten Straßen und Steigungen/Gefälle im Nullfall und im Planfall</u>

- Asphalt oder akustisch gleichwertig mit einem Korrekturwert gemäß Nummer 4.4.1.1.2 der RLS-90 von $D_{StrO} = 0$ dB(A) tags und nachts für alle Straßen mit Ausnahme der Zufahrt zur Anlieferzone der Bahnhofspassagen, für die ebenes Pflaster mit $D_{StrO} = 2$ dB(A) tags und nachts berücksichtigt wurde
- Steigungen/Gefälle > 5 %: keine (d. h.: $D_{Stg} = 0$ dB(A))

Lichtzeichengeregelte Kreuzungen oder Einmündungen

Der Knoten Friedrich-Engels-Straße/Heinrich-Mann-Allee ist mit einer Lichtsignalanlage (LSA) ausgestattet. Zusätzlich wird der Kreuzungsbereich der Straßenbahngleise/Friedrich-Engels-Straße durch eine LSA geregelt.

Durch die ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, regiobus Potsdam Mittelmark GmbH, der Havelbus Verkehrsgelsellschaft mbH und der FlixMobility GmbH wurden stundenbezogene Verkehrszahlen für die Einzelhaltestellen auf dem Bahnhofsvorplatz (s. Abbildung 12) zur Verfügung gestellt oder sind auf deren Internetseiten verfügbar.

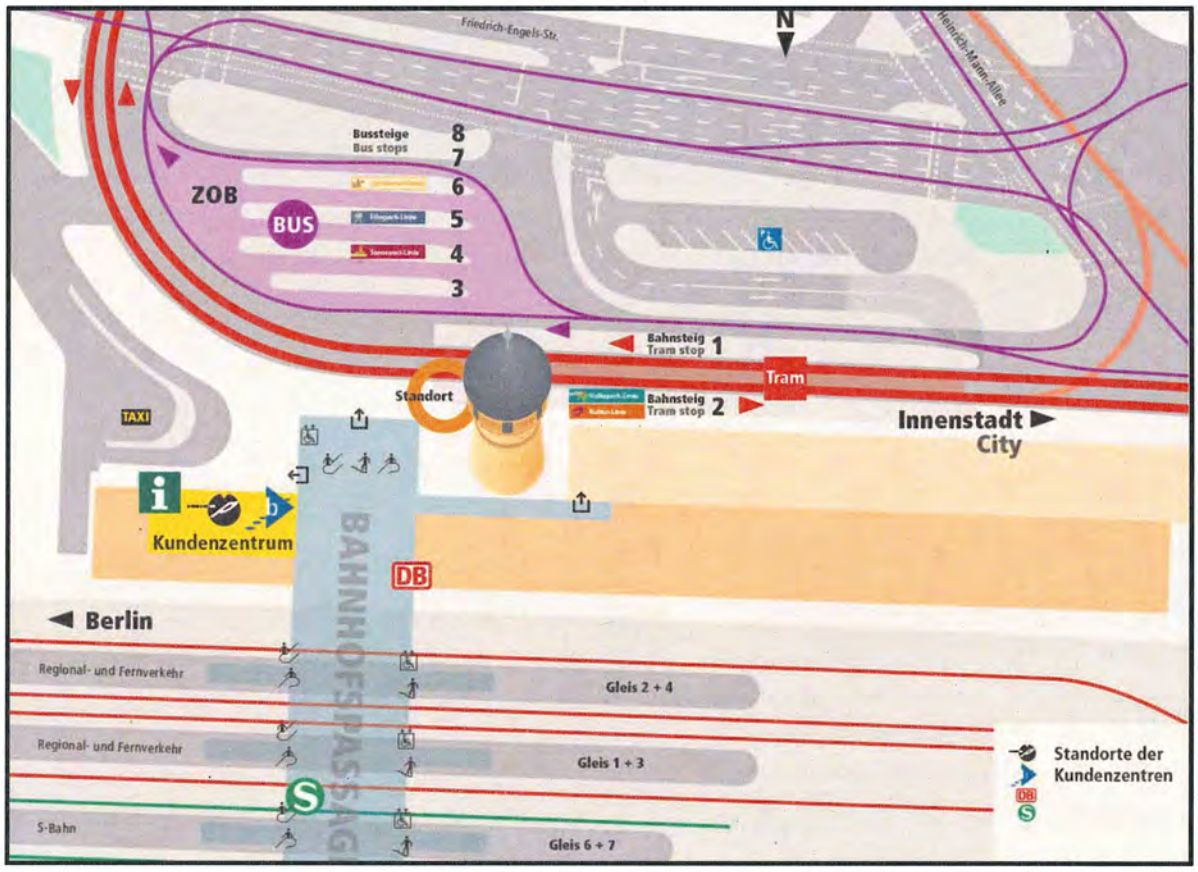


Abbildung 12: Übersichtsplan der Haltestellen am Potsdamer Hauptbahnhof /46/

Da der Bahnhofsvorplatz im Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center" als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt ist, werden die Fahrwege der Busse, der Taxi- und Anlieferer der Bahnhofspassagen als Straßen berücksichtigt. Die Verkehrsdaten ergeben sich gemäß der Taktung der Buslinien sowie den Annahmen zum Taxi- und Anlieferverkehr.

Südlich der ehemaligen Wagenhalle befindet sich ein Parkplatz für aus dem öffentlichen Netz gegliederte Busse, die Pause machen. Gemäß Aussage der ViP Verkehrsbetriebe /45/ dient dazu die fiktive Haltestelle 51. Diese wird genutzt, wenn ein Bus an einer der Haltestellen (Nr. 3-7) ankommt und dann direkt auf den Parkplatz fährt. Die Busse parken dann während der Pausenzeit auf einem der 15 Stellplätze und werden nach Beendigung der Pausenzeit über die östliche Zufahrt dem öffentlichen Netz wieder zugeordnet oder fahren zu den jeweiligen Abfahrtshaltestellen. Gleiches Vorgehen wird durch die regiobus Potsdam Mittelmark GmbH

und der Havelbus Verkehrsgelsellschaft mbH durchgeführt. Die FlixMobility GmbH nutzt ausschließlich die Haltestelle 9 an der westlichen Seite des Busparkplatzes.

Die Stellplätze (Parkplatz und Haltestellenplätze) werden als Busparkplatz gemäß RLS-90 in den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt.

5.2.2 Eingangswerte für die Verkehrslärmberechnungen

Für die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 127 "Leipziger Dreieck" wurden für die vorliegende schalltechnische Untersuchung /43/ von der Stadt Potsdam, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Bereich Verkehrsentwicklung Verkehrsdaten zur Verfügung gestellt. Dabei handelt es sich um Analysedaten des Straßennetzes aus dem Jahr 2017. Gemäß Aussage der Stadt sind diese Daten für die Berechnungen anzusetzen /55/.

In der schalltechnischen Untersuchung sind bereits die maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken des Kfz-Verkehrs und die Lkw-Anteile berechnet und angegeben worden. Daher können diese direkt für die Berechnungen genutzt werden. Tabelle 7 fasst die berücksichtigten Verkehrsdaten einschließlich der sich ergebenen Emissionspegel der Straßenabschnitte zusammen.

Tabelle 7: Eingangsdaten der Verkehrslärmberechnungen gemäß /43/ und Emissionspegel $L_{m,E}$ tags und nachts (RiFa: Richtungsfahrbahn)

Straße	Abschnitt	DTV_w	M_T	M_N	p_T	p_N	v_{zul} für T/N Pkw	v_{zul} für T/N Lkw	$L_{m,E,T}$	$L_{m,E,N}$
		Kfz/24 h	Kfz/h		%		km/h		dB(A)	
Friedrich-Engels-Straße	Friedhofgasse - Am Stellwerk RiFa West	8.913	535	98	19,1	5,8	50/50	50/50	65,2	54,2
	Am Stellwerk - Heinrich-Mann-Allee, Rechtsabbieger, RiFa West	4.158	249	46	20,1	6,1	50/50	50/50	62,0	51,0
	Am Stellwerk - Heinrich-Mann-Allee, Linkssabbieger, RiFa West	4.755	271	52	18,2	5,5	50/50	50/50	62,0	51,3
	Friedhofgasse - Heinrich-Mann-Allee RiFa Ost	9.455	567	104	17,2	5,2	50/50	50/50	65,0	54,2
Lange Brücke	RiFa Nord	16.408	984	180	13,9	13,9	50/50	50/50	68,0	60,6
	RiFa Süd	16.398	984	180	12,4	12,4	50/50	50/50	66,4	59,0
Heinrich-Mann-Allee	Friedrich-Engels-Straße - Brauhausberg West, RiFa Süd	17.046	1.023	187	12,5	12,5	50/50	50/50	66,6	57,2
	Brauhausberg West - Brauhausberg Ost, RiFa Süd	5.583	335	61	11,1	11,1	50/50	50/50	61,3	53,9
	Brauhausberg Ost - Friedhofgasse, RiFa Süd	6.843	411	55	18,5	9,4	50/50	50/50	63,9	53,0
	Friedhofgasse - Brauhausberg Ost, RiFa Nord	5.713	343	46	15,8	8,0	50/50	50/50	62,6	51,8
	Brauhausberg Ost - Friedrich-Engels-Straße, RiFa Nord	8.705	522	96	16,1	16,1	50/50	50/50	64,5	57,1
Zufahrt Taxi/Anlieferung		270	11	11	11,1	11,1	30/30	30/30	43,9	43,9
Zufahrt Anlieferung		30	1	1	100,0	100,0	30/30	30/30	41,6	41,6
Zufahrt Taxi		120	5	5	0,0	0,0	30/30	30/30	35,5	35,5

DTV_w	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags
M_T	Maßgebende Verkehrsstärke tags
M_N	Maßgebende Verkehrsstärke nachts
p_T	Maßgebende Lkw-Anteile tags
p_N	Maßgebende Lkw-Anteile nachts
v_{zul}	Zulässige Geschwindigkeit tags bzw. nachts
$L_{m,E}$	Emissionspegel tags bzw. nachts

Für die Bushaltestellen wurden folgende Verkehrsmengen berücksichtigt.

Tabelle 8: Eingangsdaten der Verkehrslärmberechnungen für die Buslinienhaltestellen gemäß /45/, /48/, /49/

Haltestelle	Ankunft		Abfahrt	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
3	23	8	22	6
4	0	3	140	17
5	120	15	166	38
6	29	5	44	13
7	51	6	74	6
	108	12	105	12
51	222	38	222	38
	2	0	2	0

5.2.3 Emissionen des Schienenverkehrs

5.2.3.1 S-Bahn und Eisenbahn

Für die Berechnung der Schienenverkehrsgeräuschemissionen und -immissionen durch die Bahnstrecken wurden die längenbezogenen Schallleistungspegel der Schienenverkehrsstrecken berechnet. Die Bestimmung der längenbezogenen Schallleistungspegel der Schienenwege erfolgte mittels der verwendeten Software /56/ gemäß Schall 03.

Da sich das Plangebiet ausschließlich im unmittelbaren Einflussbereich von Gleisen im Bahnhofsbereich befindet, sind die Emissionen der freien Bahnstrecken zu vernachlässigen. In der Tabelle 9 sind die berücksichtigten Eingangswerte für die berücksichtigten Bahnhofsgleise und die längenbezogenen Schallleistungspegel in 0 m Höhe über Schienenoberkante $L'_{WA,\,0\,m}$ gemäß Schall 03 zusammengestellt

Den schalltechnischen Berechnungen wurden die Zugzahlen der Prognose 2030 der Bahnstrecken 6110 und 6024 der Deutschen Bahn zugrunde gelegt. Aufgrund der Aufspaltung der freien Streckenabschnitte im Bahnhofsbereich wurden die Verkehrsmengen gleichmäßig auf die jeweiligen Richtungsgleise verteilt.

Der Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", 2. Änderung, Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, hat keinen Einfluss auf die Höhe der Schienenverkehrsgeräuschemissionen. Die längenbezogenen Schallleistungspegel sind damit für Nullfall und Planfall identisch.

Bemerkungen:

Die Emissionsbänder der Schienenwege wurden richtlinienkonform in der Gleislängsachse berücksichtigt. Für die Gleise wurde als Fahrbahnart "Schwellengleis" angesetzt (Referenzfahrbahn, d. h. Holz-, Beton- oder Metallschwellen im Schotterbett). Kurvenradien kleiner als 500 m und schienengleiche Bahnübergänge sind im berücksichtigten Streckenverlauf nicht vorhanden. Die erhöhten Schallemissionen an den Haltestellen wurden durch die angenommene Geschwindigkeit berücksichtigt, die in diesen Bereichen höher ist als die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit. Hierdurch werden auch die für Halte-

stellen typischen Geräusche wie z. B. tonhaltige Anfahr- und Bremsgeräusche, Türschließgeräusche und Kommunikation von Fahrgästen berücksichtigt.

Tabelle 9: Eingangswerte des Schienenverkehrs für die Bahnhofsgleise (gemäß /50/ und /47/) und längenbezogene Schallleistungspegel $L'_{WA,0m}$ in 0 m über Schienenoberkante

Gleis	Zuganzahl		v_{zul}	Fahrzeugkategorie		Anzahl	Variante bzw. Zeile	Achsanzahl je Einheit	Zuglänge	$L'_{WA,0\,m}$	
	Tag	Nacht	km/h						m	Tag	Nacht
										dB(A)/m	
Gleis 1	1	1	70	7	E-Lok	1	RSB oder WSB	4	207,1	63,9	66,9
				10	Güterwagen	30	VSKB	4			
	17	3	70	7	E-Lok	1	RSB oder WSB	4	335,9	76,8	72,3
				9	Reisezugwagen	12	WSB	4			
Gleis 2	1	1	70	7	E-Lok	1	RSB oder WSB	4	207,1	63,9	66,9
				10	Güterwagen	30	VSKB	4			
	17	3	70	7	E-Lok	1	RSB oder WSB	4	335,9	76,8	72,3
				9	Reisezugwagen	12	WSB	4			
Gleis 3	38	3	70	5	E-Triebzug	1	RSB	12	102,0	74,5	66,5
				5	E-Triebzug	1	RSB	8			
	18	1	70	7	E-Lok	1	RSB oder WSB	4	151,1	73,7	64,1
				9	Reisezugwagen	5	RSB	4			
Gleis 4	38	3	70	5	E-Triebzug	1	RSB	12	102,0	74,5	66,5
				5	E-Triebzug	1	RSB	8			
	19	2	70	7	E-Lok	1	RSB oder WSB	4	151,1	73,9	67,1
				9	Reisezugwagen	5	RSB	4			
Gleis 6 (S-Bahn)	96	20	70	5	S-Bahn	4	WSB	8	147,2	82,5	78,7
Gleis 7 (S-Bahn)	96	20	70	5	S-Bahn	4	WSB	8	147,2	82,5	78,7
WSB	Radsätze mit Wellenscheibenbremsen										
RSB oder WSB	Radsätze mit Rad- oder Wellenscheibenbremsen										
GGKB	Radsätze mit Grauguss-Klotzbremse										
VSKB	Radsätze mit Verbundstoff-Klotzbremse										

5.2.3.2 Straßenbahn

Die Straßenbahngleise sollen in Zukunft umgebaut werden. Durch den Umbau soll eine zusätzliche Wendestelle auf dem Bahnhofsvorplatz entstehen. Aus diesem Grund wurde der planfeststellungsersetzende Bebauungsplan Nr. 127 "Leipziger Dreieck" aufgestellt. In den Berechnungen werden die zukünftigen Gleislagen und die Verkehrszahlen berücksichtigt.

Als zulässige Höchstgeschwindigkeit für die Straßenbahn wurde 50 km/h angesetzt.

Die erhöhten Schallemissionen an den Gleisbögen mit kleinen Radien und Haltestellen wurden durch die angenommene Geschwindigkeit berücksichtigt, die in diesen Bereichen höher ist als die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit. Hierdurch werden auch die für Haltestellen typischen Geräusche wie z. B. tonhaltige Anfahr- und Bremsgeräusche, Türschließgeräusche und Kommunikation von Fahrgästen berücksichtigt. Werden in Gleisbögen mit Radien $r < 200$ m keine wirksamen Schallminderungsmaßnahmen zur Reduzierung der Kurvengeräusche getroffen, ist – zusätzlich zur Annahme der ersatz-weise angenommenen Geschwindigkeit von $v = 50$ km/h – der Pegel der längenbezogenen Schallleistung von Rollgeräuschen wegen der besonderen Auffälligkeit des Kurvengeräusches um $K_L = 4$ dB zu erhöhen. Bei den

durchgeführten Ortsbesichtigungen wurden deutlich erhöhte Emissionen beim Befahren der Kurven wahrgenommen. Wirksame Schallminderungsmaßnahmen (z. B. Behandlungsmaßnahmen am Schienenkopf und Radabsorber) sind weder vorhanden noch geplant.

Die Bestimmung der längenbezogenen Schallleistungspegel der Schienenwege erfolgte mittels der verwendeten Software gemäß Anlage 2 der 16. BImSchV. Die Tabelle 10 zeigt die abschnittsweisen Eingangswerte für die schalltechnischen Berechnungen.

Die Ausgangswerte sind für Nullfall und Planfall gleich, da sich die Bauleitplanung nicht auf den Straßenbahnverkehr auswirkt.

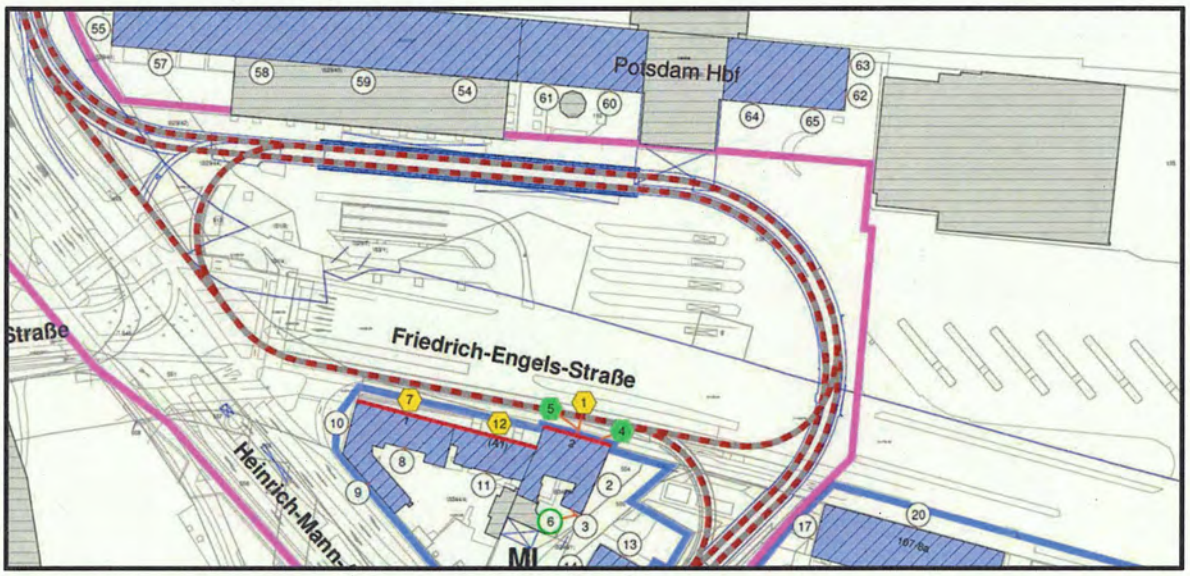


Abbildung 13: Übersichtsplan der zukünftigen Straßenbahngleise auf dem Bahnhofsvorplatz /43/

Tabelle 10: Ausgangswerte des Schienenverkehrs für die Straßenbahngleise und längenbezogene Schallleistungspegel $L'_{WA,0m}$ in 0 m über Schienenoberkante

Richtung	Zuganzahl		v_{zul}	Fahrzeugkategorie		Anzahl	Achsanzahl je Einheit	Zuglänge m	$L'_{WA,0m}$	
	Tag	Nacht	km/h						Tag	Nacht
									dB(A)/m	
Richtung Süd	265	41	50	22	Straßenbahn-Hochflur	1	8	51,00	82,8	77,7
Richtung Nord	262	41	50	22	Straßenbahn-Hochflur	1	8	51,00	82,8	77,7
Wendeschleife	78	12	50	22	Straßenbahn-Hochflur	1	8	51,00	71,3	66,2

6 Ergebnisse und Diskussion

6.1 Gewerbelärm durch die Anlagen außerhalb des Plangebiets

Die Abbildung 14 zeigt Pegeltabellen mit den Ergebnissen der Einzelpunktberechnungen für die berücksichtigten Immissionsorte an den planungsrechtlich möglichen Gebäuden. Die Pegeltabellen zeigen geschossweise (1. Spalte) die Beurteilungspegel für Tag/Nacht (L_{rT}/L_{rN} in der 2./3. Spalte) und die Maximalpegel für Tag/Nacht (L_{maxT}/L_{maxN} in der 4./5. Spalte). Überschreitungen der gemäß TA Lärm zulässigen Immissionsrichtwerte (IRW) tags/nachts

- für den Beurteilungspegel und 60/45 dB(A) für Mischgebiete (MI)
- für den Maximalpegel von 90/65 dB(A) für MI

sind rot unterlegt.



Abbildung 14: Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen für die berücksichtigten Immissionsorte (L_{rT}/L_{rN}: Beurteilungspegel Tag/Nacht, L_{maxT}/L_{maxN}: Beurteilungspegel Tag/Nacht; Immissionsrichtwert-Überschreitungen rot unterlegt)

Die Berechnungen ergaben:

- Vor den der vorhandenen Verladungsstelle nächstgelegenen zukünftigen Übernachtungsräumen (d. h. mit Schlafnutzung, Schutzanspruch wie MI) mit öffenbaren Fenstern in der Nordfassade werden die IRW für die Beurteilungspegel eingehalten. Der IRW nachts für Maximalpegel wird um bis zu 9 dB(A) überschritten. Die höchsten Überschreitungen liegen an der Nord- und Westfassade vor.

Ursache der IRW-Überschreitungen sind die angesetzten Emissionen für die Verladegeräusche in der Anlieferzone.

- Die für die Immissionsorte vor den Fassaden der ehemaligen Wagenhalle ermittelten IRW-Überschreitungen nachts der Beurteilungs- und Maximalpegel sind ohne Belang, da in diesem Bereich keine Fenster von Räumen mit Nachtschlafnutzung möglich sind und daher kein erhöhter nächtlicher Schutzanspruch besteht.

6.2 Verkehrslärm

6.2.1 Schallimmissionspläne für den Nullfall

6.2.1.1 Bereiche mit Überschreitungen der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung

Die Abbildung 15 zeigt die für den Nullfall jeweils in 6 m Höhe über Grund (ü. Gr., entspricht ungefähr der Höhe eines Immissionsortes vor einem Fenster im 1. Obergeschoss und in 16 m ü. Gr. (entspricht ungefähr der Höhe eines Immissionsortes vor einem Fenster im 5. OG) berechneten Schallimmissionspläne für die berücksichtigten Straßen und Schienenwege (im Folgenden mit Gesamtverkehr bezeichnet) für Tag und Nacht. Die Berechnungen erfolgten für eine Rastergröße von 10 m x 10 m.

Das Rechengebiet ist in Abbildung 15 und den folgenden Abbildungen mit Schallimmissionsplänen durch ein Rechteck mit blauem Rand markiert. Die Lage des Plangebiets ist durch eine gestrichelte Linie kenntlich gemacht.

Farbig dargestellt wurden in Abbildung 15 ausschließlich diejenigen Bereiche mit Überschreitungen der rechtlich anerkannten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung tags/nachts von 70/60 dB(A).

Hinweise:

Beim Vergleich der an Einzelpunkten (s. Kapitel 6.2.4) berechneten Beurteilungspegel mit den aus den Schallimmissionsplänen ablesbaren Werten ist zu beachten, dass letztere in Wandnähe systematisch zu hoch sind, weil die Schallreflexionen vor der Fassade, an dem sich der Fassadenpunkt (Immissionsort) befindet, mitgerechnet werden. Richtig und für die Beurteilung maßgeblich sind die in den Pegeltabellen dargestellten Ergebnisse der Einzelpunktberechnungen. Die Schallimmissionspläne veranschaulichen die räumliche Verteilung der Geräuschimmissionen im Untersuchungsgebiet.

Als Schlussfolgerung ergibt sich aus den Schallimmissionsplänen, dass die o. g. Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung tags/nachts von 70/60 dB(A) im Nullfall innerhalb des Plangebiets bereits größtenteils überschritten werden.

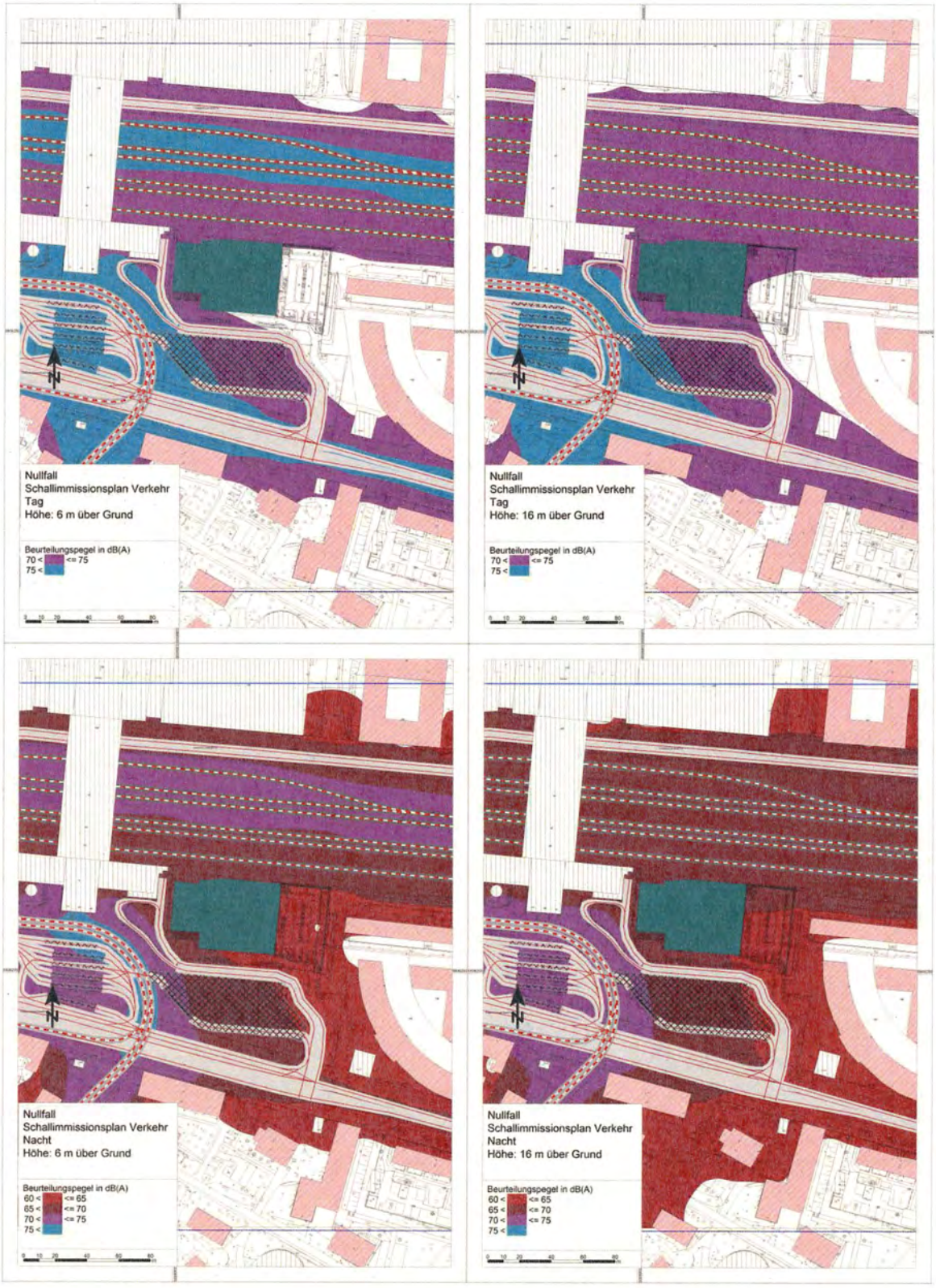


Abbildung 15: Schallimmissionsplan für den Gesamtverkehr im Nullfall: Bereiche in 6/16 m (Bilder links/rechts) Höhe ü. Gr. mit Überschreitungen der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung tags/nachts von 70/60 dB(A) (Bilder oben/unten)

6.2.1.2 Bereiche mit Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für Mischgebiete

In der Abbildung 16 wurden in den Schallimmissionsplänen exemplarisch diejenigen Bereiche mit Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm und Mischgebiete gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 tags/nachts von 60/50 dB(A) farbig dargestellt.

Die Darstellung dient vor allem auch der Veranschaulichung, wie hoch die Vorbelastung des Plangebiets durch Kfz- und Schienenverkehrslärm ist. Deutlich wird:

1. Der Einfluss des Schienenverkehrslärms durch S-Bahn und Eisenbahn im Plangebiet ist demjenigen des Kfz-Verkehrslärms übergeordnet.
2. Die Geräuschimmissionen der Straßenbahn und hier insbesondere ausgehend vom Kurvenbereich beeinflussen vor allem den südwestlichen Bereich des Plangebiets.

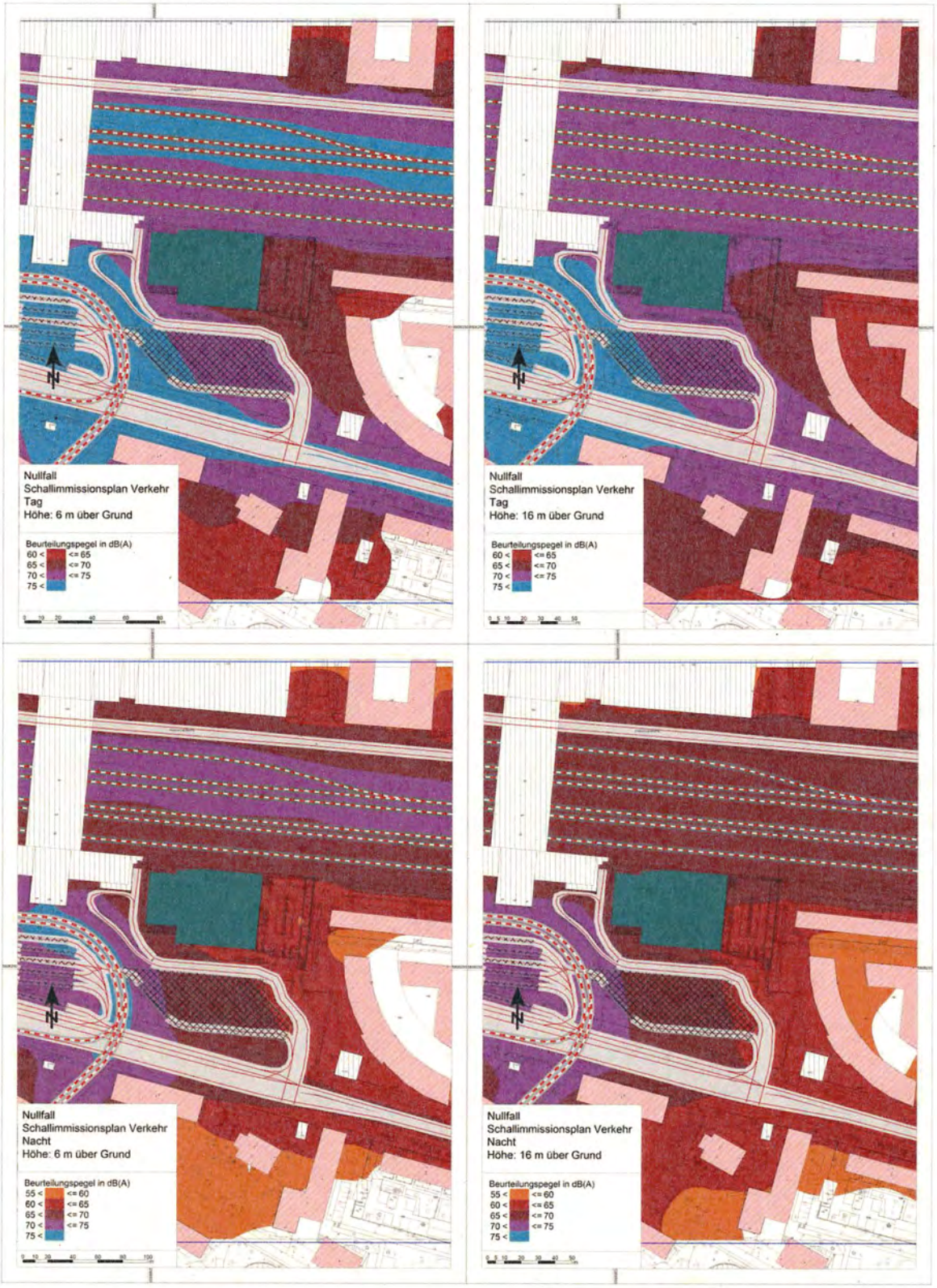


Abbildung 16: Schallimmissionsplan für den Gesamtverkehr im Nullfall: Bereiche in 6/16 m (Bilder links/rechts) Höhe ü. Gr. mit Überschreitungen der SOW für Mischgebiete und Verkehrslärm tags/nachts von 60/50 dB(A) (Bilder oben/unten) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1

6.2.2 Schallimmissionspläne für den Planfall

6.2.2.1 Bereiche mit Überschreitungen der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung

Abbildung 17 zeigt die für den Planfall berechneten Schallimmissionspläne für den Gesamtverkehr der berücksichtigten Straßen und Schienenwege für Tag und Nacht. Farbig dargestellt wurden wiederum ausschließlich diejenigen Bereiche mit Überschreitungen der rechtlich anerkannten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung tags/nachts von 70/60 dB(A)

Bezüglich der o. g. Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung wurden im Planfall Ergebnisse wie im Nullfall ermittelt.

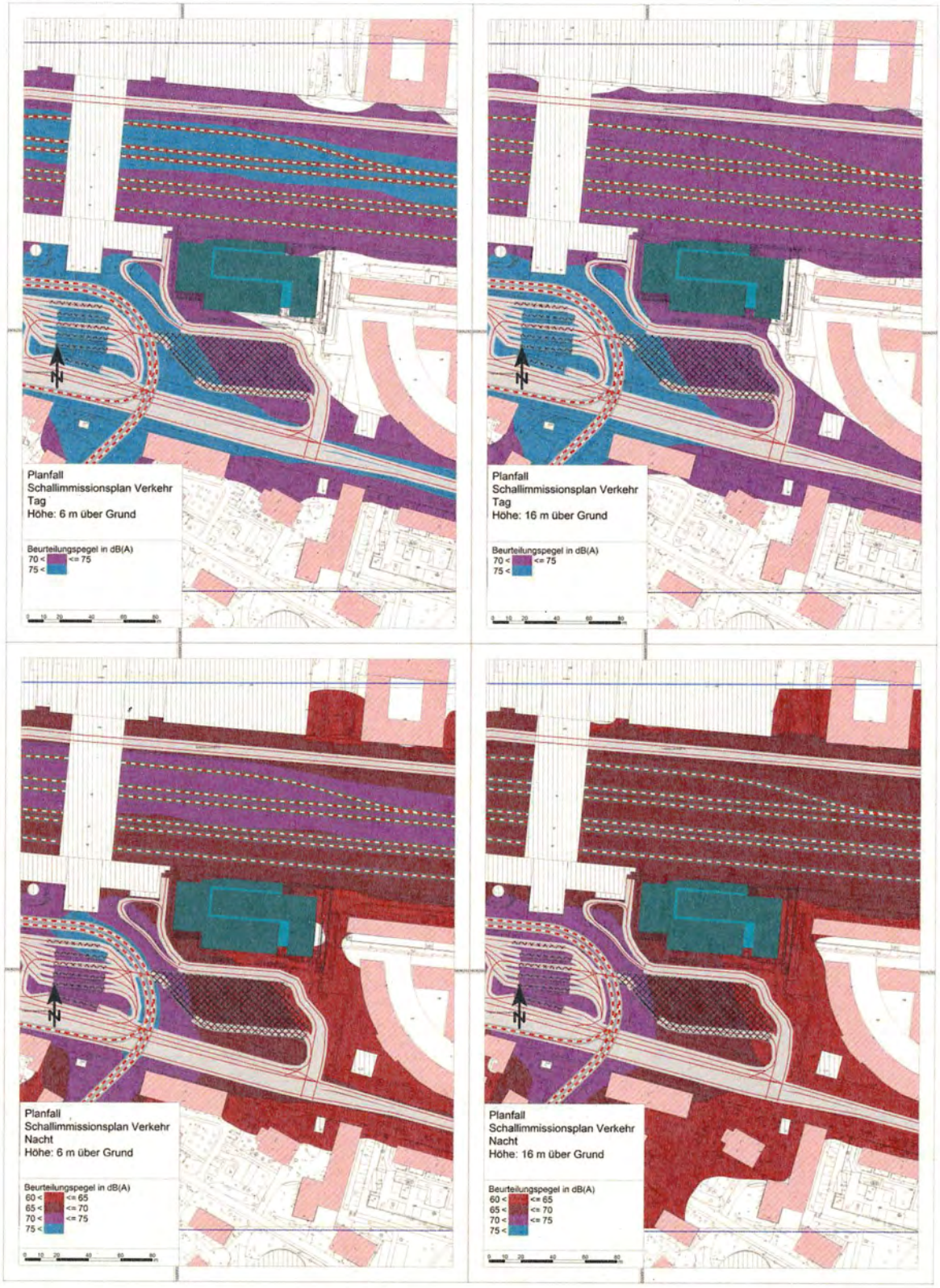


Abbildung 17: Schallimmissionsplan für den Gesamtverkehr im Planfall: Bereiche in 6/16 m (Bilder links/rechts) Höhe ü. Gr. mit Überschreitungen der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung tags/nachts von 70/60 dB(A) (Bilder oben/unten)

6.2.2.2 Bereiche mit Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für Mischgebiete

Abbildung 18 zeigt für den Planfall diejenigen Bereiche mit Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm und Mischgebiete gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 tags/nachts von 60/50 dB(A).

Die Höhe der Beurteilungspegel ist relativ unabhängig von der Berechnungshöhe (Höhe ü. Gr.). Sowohl tagsüber als auch nachts werden die o. g. SOW überschritten.

Genauere Aussagen sind erst auf der Grundlage der in Kapitel 6.2.4 dargestellten Ergebnisse von Einzelpunktberechnungen für die planungsrechtlich möglichen schutzwürdigen Gebäude möglich.

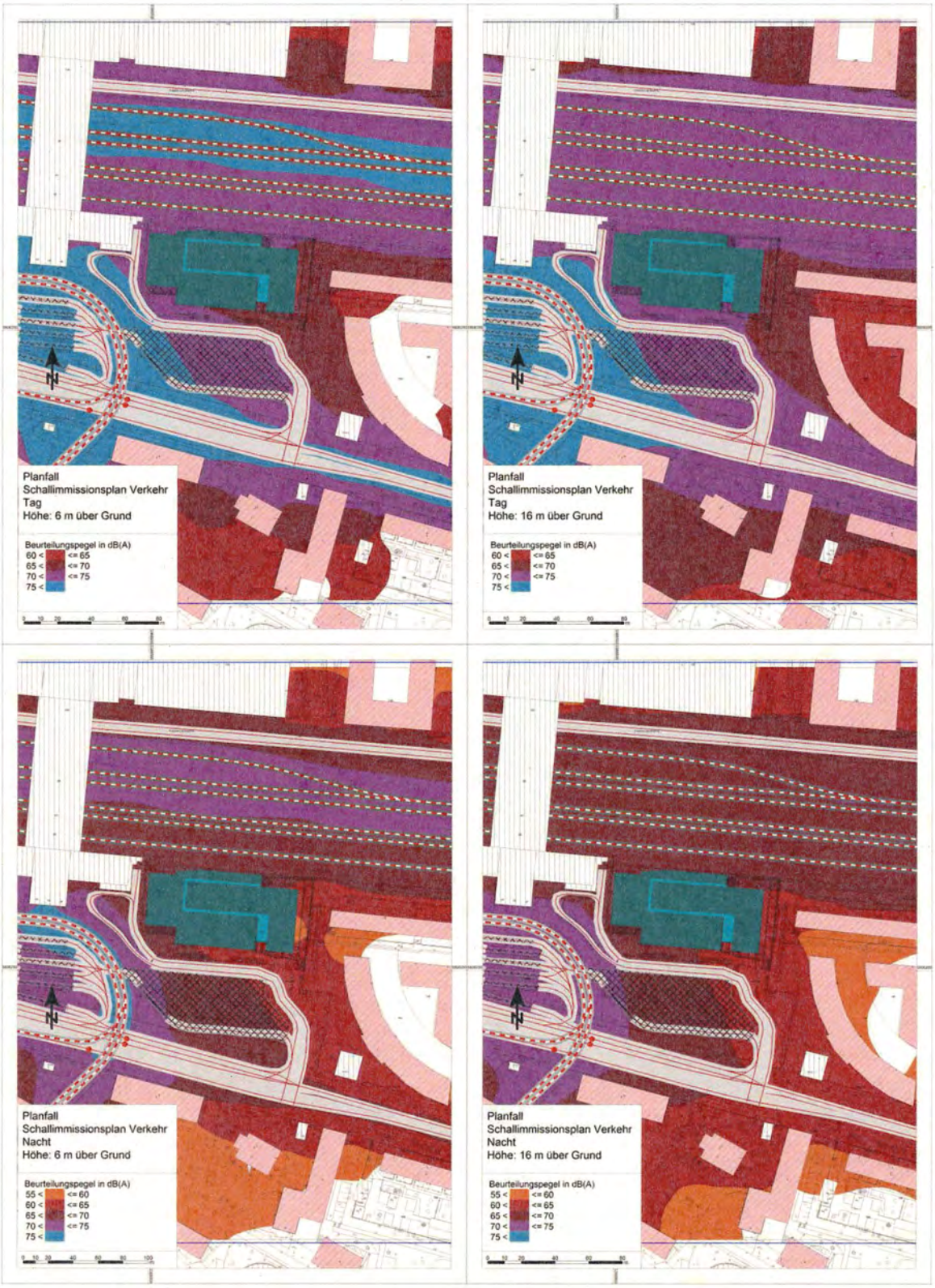


Abbildung 18: Schallimmissionsplan für den Gesamtverkehr im Planfall: Bereiche in 2/15 m (Bilder links/rechts) Höhe ü. Gr. mit Überschreitungen der SOW für Mischgebiete und Verkehrslärm tags/nachts von 60/50 dB(A) (Bilder oben/unten) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1

6.2.3 Planbedingte Veränderungen der Verkehrslärmsituation

6.2.3.1 Differenzlärmkarten

Die in Abbildung 19 dargestellten Differenzlärmkarten für den Gesamtverkehr ermöglichen eine erste Einschätzung, welche planbedingten Veränderungen vor allem außerhalb des Plangebiets im Planfall gegenüber dem Nullfall zu erwarten sind. Genauere quantitative Aussagen finden sich in den Kapiteln 6.2.3.3 und 6.2.4.2.

Durch blaue Farbtöne sind Bereiche mit Pegelverringerungen im Planfall gegenüber dem Nullfall dargestellt. Diese sind z. B. bedingt durch eine zusätzliche Schallabschirmung der innerhalb des Plangebiets möglichen neuen Gebäude.

Geringfügige Pegelverringerungen zwischen 1 und 0 dB(A) sind in einem sehr hellen Blauton dargestellt.

Rote Farbtöne kennzeichnen Bereiche mit planbedingten Pegelerhöhungen. Die rot eingefärbten Bereiche innerhalb des Plangebiets sind vor allem die Folge der zusätzlichen Reflexionen an den Fassaden planungsrechtlich möglicher Bebauung.

Hinweise:

Im Unterschied zur Interpretation der Schallimmissionspläne ist zu beachten, dass in den folgenden Abbildungen Pegeldifferenzen dargestellt werden. Dadurch sind die in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten Schallimmissionsplänen in der Nähe der Fassaden der im Nullfall und im Planfall vorhandenen Gebäude aufgrund berücksichtigter Reflexionen höheren Beurteilungspegel ohne Bedeutung.

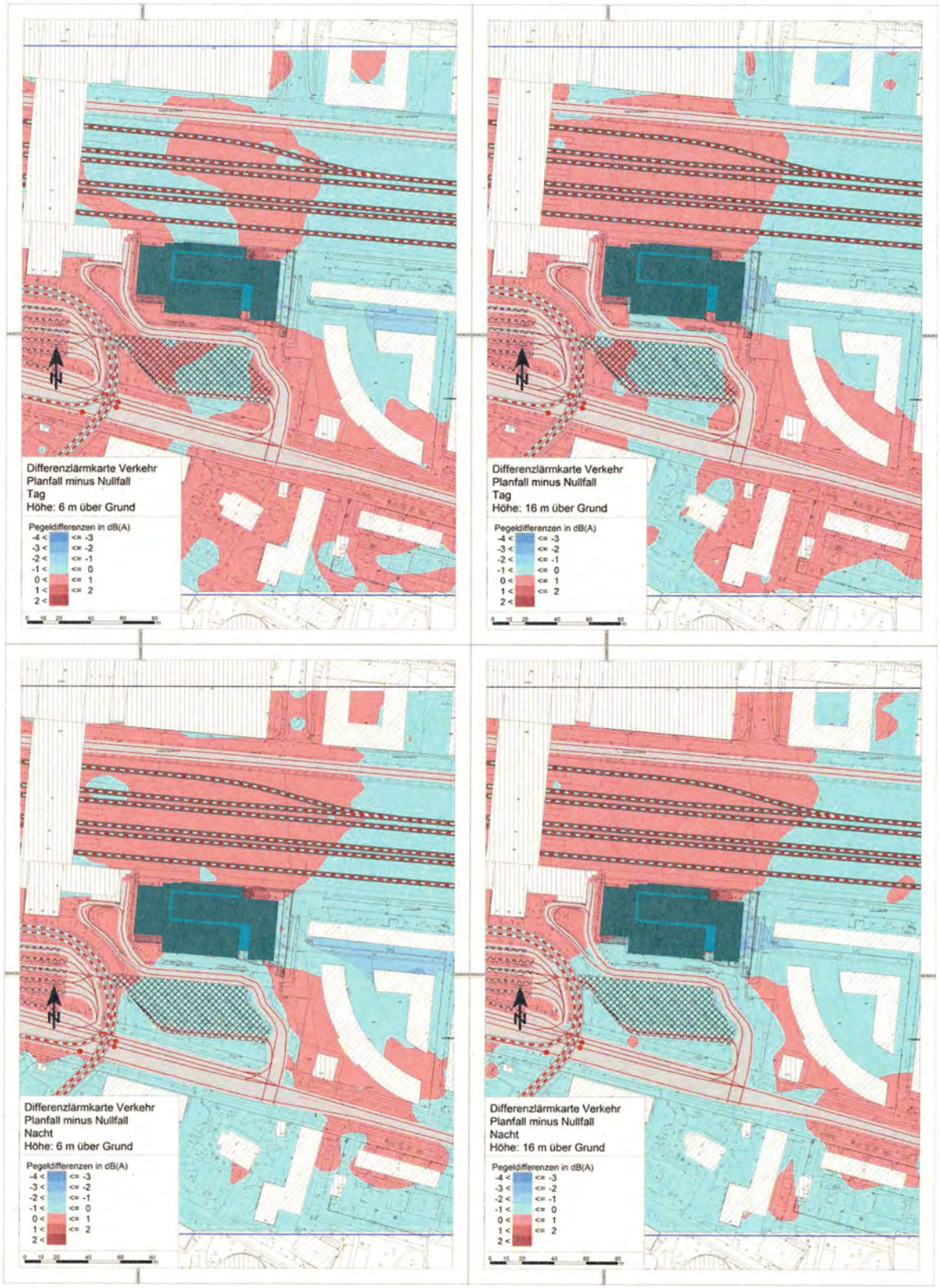


Abbildung 19: Differenzlärmkarten tags/nachts (Bilder oben/unten) in 6/16 m (Bilder links/rechts) Höhe ü. Gr. für den Gesamtverkehr

6.2.3.2 Allgemeines zum Vergleich Nullfall-Planfall

Im Hinblick auf die Bewertung der planbedingten Auswirkungen auf vorhandene schutzbedürftige Nutzungen kann im vorliegenden Fall folgende Fallunterscheidungen betrachtet werden:

1. An schutzbedürftigen Nutzungen außerhalb des Plangebiets sind keine planbedingten Schallpegelzunahmen zu erwarten. Es besteht ein einfaches Abwägungserfordernis.
2. Die planbedingten Schallpegelzunahmen sind gering. Die Beurteilung der Pegelerhöhungen hängt von der Höhe der Vorbelastung ab. Es ergibt sich ein erhöhtes Abwägungserfordernis. Als grobe Orientierung abhängig von der Vorbelastung können folgende Werte gelten (SOW – schalltechnische Orientierungswerte für Verkehrslärm, s. Kapitel 2.1):
   - SOW des WA (55/45 dB(A)) nicht überschritten: bis 3 dB(A)
   - SOW des MI (60/50 dB(A)) nicht überschritten: bis 2 dB(A)
   - SOW des MK (65/55 dB(A)) nicht überschritten: bis 1 dB(A)
   - SOW des MK (65/55 dB(A)) überschritten: bis 0,5 dB(A)
   - > 70 dB(A) tags und/oder > 60 dB(A) nachts: s. Punkt 4.
3. Führt die Planung zu einer deutlichen (d. h. größer als die unter 2. aufgeführten Pegelerhöhungen) Zunahme der Geräuschimmissionen, ergibt sich ein hohes Abwägungserfordernis. Notwendig ist die zwingende Festsetzung geeigneter planinterner und falls möglich planexterner Maßnahmen (z. B. durch Vertrag):
   - städtebauliche (z. B. Gebäudestellung) oder aktive Maßnahmen (z. B. lärmarme Fahrbahnbeläge)
   - passive Maßnahmen im Plangebiet (z. B. strukturierte, "abgewinkelte" oder schallabsorbierende Fassaden)
   - passive Maßnahmen außerhalb des Plangebiets (z. B. Finanzierung des Einbaus von Schallschutzfenstern)
4. Werden im Prognoseplanfall die rechtlich anerkannten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung tags und/oder nachts erstmalig oder weitergehend überschritten, besteht ein besonderes Abwägungserfordernis. Die Festsetzung planinterner und Regelung planexterner Schallschutzmaßnahmen für betroffene Nutzungen ist tiefgehend zu prüfen:
   - städtebauliche/aktive Maßnahmen (z. B. lärmarme Fahrbahnbeläge)
   - Prüfung passiver Schallschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden analog 24. BImSchV

In der Abbildung des nächsten Kapitels sind die Ergebnisse der Berechnungen als sog. Pegeltabellen dargestellt. Die 1. Spalte der Pegeltabellen zeigt das Geschoss. Die 2. und 3. Spalte zeigen die Beurteilungspegel Tag (T) und Nacht (N) für den Nullfall (NF), die 4. und 5. Spalte zeigen die Beurteilungspegel Tag und Nacht für den Planfall (PF). In den beiden letzten Spalten (Diff) sind die Pegeländerungen im Planfall gegenüber dem Nullfall für Tag und Nacht dargestellt.

Regelkonform wurden die Beurteilungspegel auf ganze dB(A)-Werte aufgerundet und Pegeldifferenzen mathematisch auf die 1. Nachkommastelle gerundet.

Die Beurteilungspegel für den Nullfall wurden unter Anwendung der o. g. Orientierungshilfe gemäß Tabelle 11 unterschiedlich dargestellt (SOW – schalltechnische Orientierungswerte für Verkehrslärm tags/nachts für allgemeine Wohngebiete bzw. Mischgebiete von 55/45 bzw. 60/50 dB(A)).

Tabelle 11: Farbkennzeichnung der in den nachfolgenden Abbildungen dargestellten Ergebnisse für den Nullfall (NF) in Bezug auf die Einhaltung und die Höhe der Überschreitung der o. g. Schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm mit Bezug auf die Orientierungshilfe

44	NF ≤ SOW	Δ bis 3 dB(A) möglich
46	NF ≤ SOW + 5 dB(A)	Δ bis 2 dB(A) möglich
52	NF ≤ SOW + 10 dB(A)	Δ bis 1 dB(A) möglich
57	NF ≤ SOW + 15 dB(A)	Δ bis 0,5 dB(A) möglich
61	NF > SOW + 15 dB(A)	**besonderes Abwägungserfordernis**

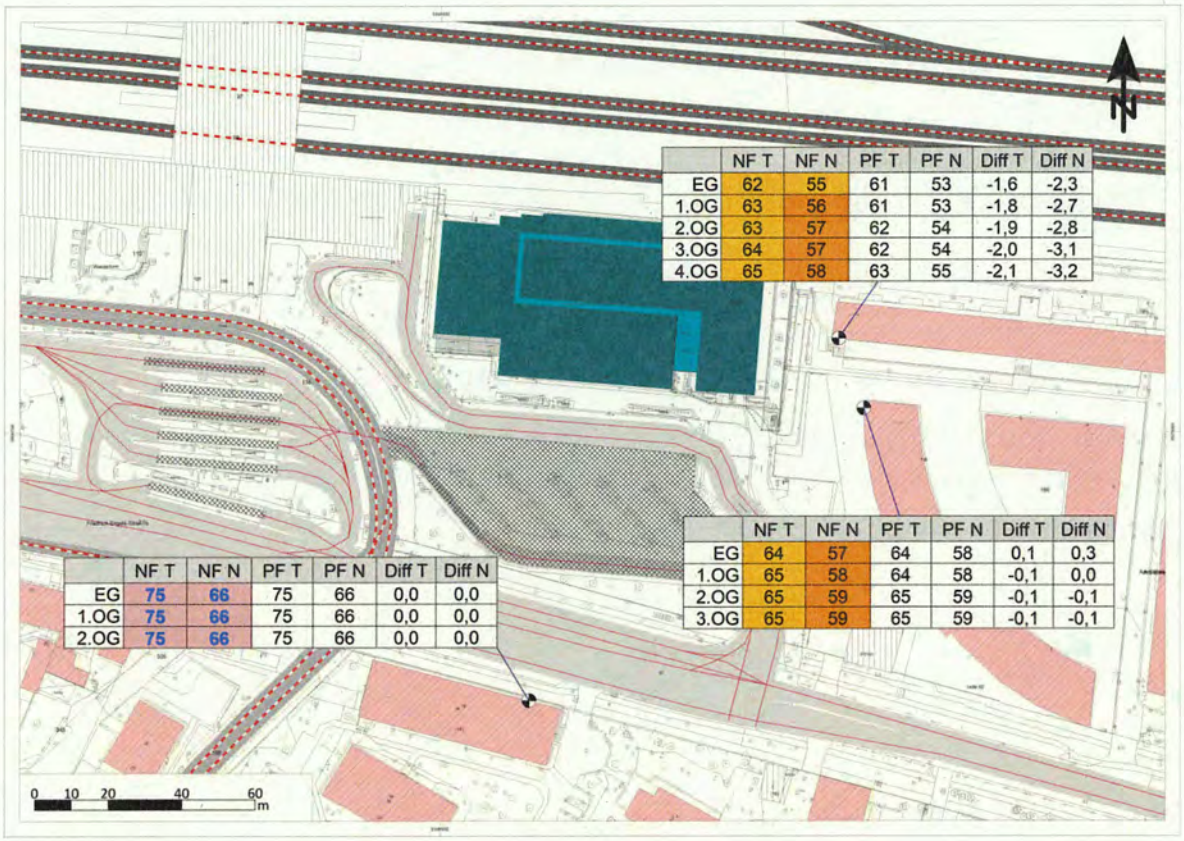
6.2.3.3 Pegeländerungen für Immissionsorte vor vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen

Die Abbildung 20 zeigt die Ergebnisse als Pegeltabellen für Immissionsorte (IO, als geviertelte Kreissymbole dargestellt) vor ausgewählten vorhandenen schutzwürdigen Nutzungen.

Die östlich der ehemaligen Wagenhalle befindlichen Immissionsorte wurden vor Fenstern von Aufenthaltsräumen der benachbarten Wohngebäude angeordnet. Die Nord- und Westfassade des schienennächsten Wohngebäudes weist keine Fenster von Aufenthaltsräumen auf, da bei Errichtung der Gebäude bereits Laubengänge und Brandwände in Richtung der Bahngleise vorgesehen und umgesetzt wurden.

Der südlich der Friedrich-Engels-Straße berücksichtigte Immissionsort befindet sich vor Fenstern von Büronutzungen.

Eine ausführliche Bewertung der Ergebnisse erfolgt in Kapitel 7.1.3.1.



	NF T	NF N	PF T	PF N	Diff T	Diff N
EG	62	55	61	53	-1,6	-2,3
1.OG	63	56	61	53	-1,8	-2,7
2.OG	63	57	62	54	-1,9	-2,8
3.OG	64	57	62	54	-2,0	-3,1
4.OG	65	58	63	55	-2,1	-3,2

	NF T	NF N	PF T	PF N	Diff T	Diff N
EG	64	57	64	58	0,1	0,3
1.OG	65	58	64	58	-0,1	0,0
2.OG	65	59	65	59	-0,1	-0,1
3.OG	65	59	65	59	-0,1	-0,1

	NF T	NF N	PF T	PF N	Diff T	Diff N
EG	75	66	75	66	0,0	0,0
1.OG	75	66	75	66	0,0	0,0
2.OG	75	66	75	66	0,0	0,0

Abbildung 20: Ergebnisse als Pegeltabellen für ausgewählte Immissionsorte vor den Fassaden vorhandener schutzwürdiger Nutzungen außerhalb des Plangebiets für Nullfall (NF) und Planfall (PF) sowie Differenzen (Diff) jeweils für Tag (T) und Nacht (N)

Überschreitungen des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung nachts von 60 dB(A) sind rot unterlegt.

6.2.4 Ergebnisse für Immissionsorte innerhalb des Plangebiets im Planfall

6.2.4.1 Allgemeines zur Darstellung der Pegeltabellen im folgenden Kapitel

Die Abbildung in dem folgenden Kapitel zeigt die Ergebnisse als Pegeltabellen für den Planfall mit Berücksichtigung aller vorhandenen Straßen und Schienenwege. In der ersten, grau unterlegten Zeile der Pegeltabellen sind die Beurteilungszeiträume Tag (T) und Nacht (N) angegeben. Ab der zweiten Zeile zeigt die 1. Spalte das Geschoss, die 2. Spalte den Beurteilungspegel Tag und die 3. Spalte den Beurteilungspegel Nacht (beide Pegel in dB(A)).

Die Ergebnisse wurden in differenzierter Form wie folgt dargestellt:

– Es wurden nur dann Ergebnisse dargestellt, wenn der jeweilige schalltechnische Orientierungswert gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 und Verkehrslärm tags und/oder nachts überschritten ist (für MI 60/50 dB(A) jeweils tags/nachts). Wurden den Immissionsort-Symbolen (geviertelter Kreis) an den Fassaden keine Tabellenfähnchen zugeordnet, sind in allen Geschossen die o. g. schalltechnischen Orientierungswerte tags und nachts eingehalten. Sind einzelne Geschosse nicht dargestellt, sind in diesen die Orientierungswerte tags und nachts ebenfalls eingehalten.

- Sind die jeweiligen schalltechnischen Orientierungswerte tags und/oder nachts um nicht mehr als 5 dB(A) überschritten, wurden die Pegelwerte in schwarzer Farbe dargestellt.
- Beurteilungspegel, die die jeweiligen schalltechnischen Orientierungswerte um mehr als 5 dB(A) überschreiten, die rechtlich anerkannten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts jedoch einhalten, sind blau und fett gedruckt.
- Überschreitungen der rechtlich anerkannten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts sind in den Pegeltabellen rot unterlegt.

6.2.4.2 Pegeltabellen für Immissionsorte innerhalb des Plangebiets

Für ausgewählte Immissionsorte an planungsrechtlich möglichen Gebäuden wurden die Berechnungen für den Planfall durchgeführt. Die Abbildung 21 zeigt die Ergebnisse.

Eine ausführliche Bewertung erfolgt in Kapitel 7.1.3.2.

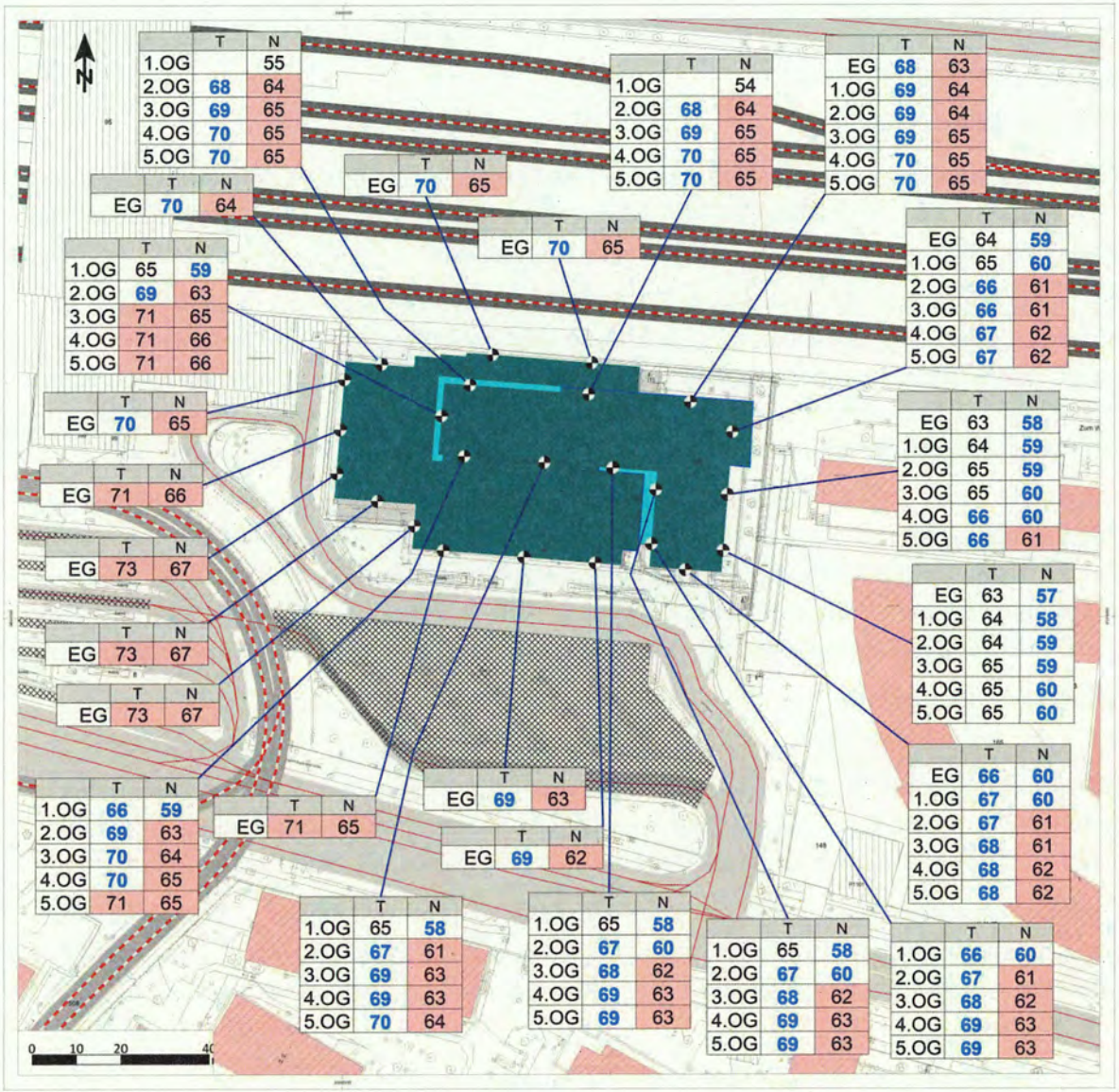


Abbildung 21: Pegeltabellen für den Gesamtverkehrslärm im Planfall für planungsrechtlich mögliche Gebäude im Plangebiet

Es wurden nur Beurteilungspegel dargestellt, die die schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 tags und/oder nachts überschreiten. Blau und fett gedruckt sind Beurteilungspegel mit Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte um mehr als 5 dB(A). Rot unterlegt sind Beurteilungspegel mit Überschreitungen der rechtlich anerkannten Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung.

7 Zusammenfassung und Empfehlungen für Lärmschutzfestsetzungen

7.1 Zusammenfassung

7.1.1 Allgemeines

Die Landeshauptstadt Potsdam hat den Aufstellungsbeschluss für die 2. Änderung des Bebauungsplans Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle gefasst. Das Plangebiet befindet sich südlich des Potsdamer Hauptbahnhofs.

Geändert werden soll das Sondergebiet SO 6 mit der Zweckbestimmung "Multifunktionale Veranstaltungshalle" zu einem Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Fremdenbeherbergung" und – in einem kleinen Teilbereich – einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung. Der Schutzanspruch der im Sondergebiet planungsrechtlich möglichen Anlagen wurde dabei zur sicheren Seite hin einem Mischgebiet gleichgestellt.

Für die im Umfeld vorhandenen und im Plangebiet selbst vorgesehenen schutzwürdigen Nutzungen wurden Untersuchungen zum Gewerbe- und Verkehrslärm durchgeführt. Grundlagen der auf Basis eines 3D-Modells durchgeführten Berechnungen bildeten die außerhalb des Plangebiets derzeit vorhandene und die planungsrechtlich mögliche Bebauung gemäß vorliegendem Städtebaulichem Konzept sowie Analysewerte zum Kfz- und Schienenverkehr.

7.1.2 Gewerbelärm

Die innerhalb des Plangebiets zukünftigen Betriebe und Anlagen werden als mischgebietsverträglich eingestuft (s. Kapitel 5.1.1). Die Einhaltung der Bestimmungen der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) an der vorhandenen schutzwürdigen Bebauung durch zukünftige Anlagen ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

Für das Plangebiet relevant sind die durch die außerhalb des Plangebiets vorhandenen Anlagen der Bahnhofspassagen erzeugten Geräuschimmissionen (s. Kapitel 5.1.2). Geprüft wurde, ob Überschreitungen der gemäß TA Lärm zulässigen Immissionsrichtwerte (IRW) tags/nachts für den

- Beurteilungspegel von 60/45 dB(A) für Mischgebiete (MI)
- Maximalpegel von 90/65 dB(A) für MI

für schutzwürdige Nutzungen im Plangebiet zu erwarten sind.

Die Emissionsansätze für durch die Entladung und der gebäudetechnischen Anlagen auf dem Gebäudedach erzeugten Beurteilungs- und Maximalpegel sind in Kapitel 5.1.2.1 hergeleitet. Sie stellen in jedem Fall eine Worst-Case-Abschätzung dar.

Die Berechnungen ergaben:

- Vor den der vorhandenen Verladung nächstgelegenen planungsrechtlich möglichen Übernachtungsräumen (d. h. mit Schlafnutzung, Schutzanspruch wie MI) mit öffenbaren Fenstern in der Nordfassade gemäß dem Entwurf der Tchoban Voss GmbH werden die IRW für die Beurteilungspegel eingehalten. Der IRW für Maximalpegel wird tags eingehalten und nachts um bis zu 9 dB(A) überschritten. Die höchsten Überschreitungen wurden für die Nord- und Westfassade der Beherbergungsstätte ermittelt. Die Planung sieht

in der Westfassade kein Fenster von Aufenthaltsräumen vor. Ursache der IRW-Überschreitung sind die rechnerisch angesetzten Verladegeräusche für die Anlieferzone.

- Die für die Immissionsorte vor den Fassaden der ehemaligen Wagenhalle ermittelten IRW-Überschreitungen nachts durch Beurteilungs- und Maximalpegel sind ohne Belang, da in diesem Bereich keine Fenster von Räumen mit Nachtschlafnutzung möglich sind. Hier ist die Höhe des Schutzanspruchs nachts derjenigen der Tagzeit gleichzusetzen.

Für Lärmminderungsmaßnahmen sind zwei Varianten denkbar. Möglich sind passive Lärmschutzmaßnahmen am Bauvorhaben (z. B. Vorhangfassaden oder Ausschluss maßgeblicher Immissionsorte vor bestimmten Fassadenbereichen z. B. durch ausschließliche Zulässigkeit von Fenstern von Übernachtungsräumen in Festverglasung). Alternativ kommen aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Schallquelle (z. B. Teileinhausung, keine Durchführung bestimmter lauter Anliefervorgänge nachts mit Lkw wie Paletten mit Hubwagen oder Rollcontainer) in Betracht.

Bezüglich der Lärmminderungsmaßnahmen ist Folgendes zu beachten:

- Die maßgebliche Schallquelle (Anlieferzone) befindet sich außerhalb des Plangebietes. Daher können Lärmminderungsmaßnahmen nicht durch Festsetzungen in der 2. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, geregelt werden. Zudem gibt es keine Rechtsgrundlage für die Festsetzung von Betriebszeiten oder den Ausschluss bestimmter Anlieferarten.
- Auch etwaige technische Lärmschutzmaßnahmen (Teileinhausung) müssten daher auf anderem Wege geregelt werden.

Da keine planbaren Angaben zur Verladung vorgelegt werden können, wurden in den Gewerbelärmberechnungen sehr konservative Annahmen getroffen, die auch Fälle einschließen, bei denen nachts Verladungen mit wesentlich höheren Emissionen auftreten als in den Ortsbesichtigungen (drei Nächte) beobachtet. Die in den Beobachtungszeiträumen erfolgten Verladungen erfolgten von Hand und waren mit vergleichsweise geringen Emissionen verbunden.

Gemäß Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center" /33/ sind im Sondergebiet SO 8 "Eingeschränktes Einkaufszentrum", zu dem die Anlieferzone zu rechnen ist, folgende Nutzungen zulässig:

- Einzelhandelsbetriebe, die ausschließlich Reisebedarf verkaufen und mit einer Verkaufsfläche von insgesamt maximal 1.200 m^2
- Dienstleistungsbetriebe (bei Betrieben mit Einzelhandel gelten die Bestimmungen des 1. Anstriches)
- Restaurants und Imbissbetriebe (auch Außer-Haus-Verkauf)
- Büros

Die zulässigen Nutzungen erfordern keine Nachtanlieferungen in der Größenordnung, die den Berechnungen zugrunde gelegt wurde. Ein Gewerbelärmkonflikt nachts ist daher aus gutachterlicher Sicht real nicht vorhanden und auch planungsrechtlich nicht zu erwarten.

7.1.3 Kfz- und Schienenverkehrslärm

7.1.3.1 Planbedingte Änderungen für vorhandene schutzwürdige Nutzungen

Die Berechnungen zu den Verkehrslärmimmissionen für ausgewählte Immissionsorte (s. Kapitel 6.2.3.3), lassen folgende Schlussfolgerungen zu:

- Nur für einen der berücksichtigten Immissionsorte (IO) vor der Westfassade des Wohngebäudes Am Stellwerk 1B ergeben sich im Planfall Pegelerhöhungen von maximal 0,3 dB(A) nachts, bedingt durch die zusätzlichen Reflexionen an der östlichen Fassade des möglichen Gebäudes im Bereich des Bebauungsplans Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle.
- Mit Verweis auf das in Kapitel 6.2.3.2 erläuterte Abwägungsschema und unter Berücksichtigung der absoluten Höhe der Pegel im Nullfall sind Pegelerhöhungen dieser Größenordnung der Abwägung zugänglich.
- Vor einigen Fassaden vorhandener Gebäude verringern sich die Pegel im Planfall tags und/oder nachts durch zusätzliche Abschirmung der planungsrechtlich möglichen Bebauung.

7.1.3.2 Ergebnisse für innerhalb des Plangebiets mögliche Nutzungen

Folgende Schlussfolgerungen ergeben sich insbesondere aus den in Kapitel 6.2.4.2 dargestellten Berechnungsergebnissen (Summe aus Schienen- und Kfz-Verkehrslärm):

- bzgl. der Schwellen der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts:

  Die o. g. Schwellenwerte werden größtenteils vor allen möglichen Fassadenbereichen im Nacht-Zeitraum überschritten. Auch im Tag-Zeitraum liegen an einigen Fassadenbereichen Überschreitungen vor.
- bzgl. der schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm und Mischgebiete von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:

  Vor den im Sondergebiet möglichen Gebäuden werden die SOW tags und nachts überschritten. Vor allem an den der Bahnanlage und den Straßenbahngleisen zugewandten Fassaden wird die SOW weit überschritten.

7.1.3.3 Fazit der Verkehrslärmberechnungen

Als Fazit der Verkehrslärmuntersuchungen kann zusammengefasst werden:
Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind nach gutachterlicher Ansicht in Bezug auf Verkehrslärm ohne zusätzliche Festsetzungen zum Lärmschutz nicht gegeben.

7.1.4 Diskussion von Maßnahmen zum Schutz vor Kfz- und Schienenverkehrslärm

7.1.4.1 Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Nachfolgend werden prinzipielle Möglichkeiten für aktive Maßnahmen zum Schutz vor Kfz- und Schienenverkehrslärm diskutiert.

A. Lärmschutzwände an Straßen und/oder Schienenwegen

Maßnahmen zum Schutz vor Kfz-Verkehrslärm auf dem Ausbreitungsweg – wie z. B. Lärmschutzwände entlang der Bahnanlagen und der südlich verlaufenden Straßen – kommen aus

verschiedenen Gründen nicht in Betracht. Gegen solche Maßnahmen sprechen u. a. städtebauliche Gründe, die Höhe der zu schützenden baulichen Anlagen im Plangebiet und die erforderlichen Unterbrechungen der Lärmschutzeinrichtungen für vorhandene Straßen.

Lärmschutzwände wären für die oberen Geschosse der Bebauung im Plangebiet nur wirksam, wenn sie eine ausreichende Höhe hätten. Solcherart Lärmschutzwände können bei einem planfestgestellten Schienenweg ohne eine Änderung der Planfeststellung ohnehin nicht errichtet werden.

Zudem würden sich mögliche Standorte von Lärmschutzwänden außerhalb des Plangebietes befinden, für die der Bebauungsplan grundsätzlich keine Festsetzungen treffen kann.

B. Lärmmindernde Fahrbahnoberfläche und zulässige Höchstgeschwindigkeit für Straßen

Grundsätzlich wäre es möglich, für Straßen, für die dies noch nicht angeordnet wurde, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Eine Reduzierung der Emissionspegel durch Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h würde im Vergleich zur Gesamtverkehrslärmbelastung im Plangebiet quasi nichts verändern. Das Minderungspotenzial hinsichtlich des Gesamtverkehrslärms wäre vernachlässigbar.

Für eine Festsetzung von zulässigen Geschwindigkeiten im Bebauungsplanverfahren fehlt zudem die Rechtsgrundlage. Eine entsprechende Anordnung könnte nur die zuständige Verkehrsbehörde treffen. In den Berechnungen wäre eine Reduzierung nur anrechenbar, wenn diese Anordnung bereits getroffen wurde oder sicher davon auszugehen ist, dass sie bis zu einem bestimmten Zeitpunkt getroffen wird.

Weiterhin käme der Einbau einer sog. lärmgeminderten Fahrbahnoberfläche in Betracht. Die rechnerische Berücksichtigung eines entsprechenden (negativen) Korrekturwertes für die Fahrbahnoberfläche D_{StrO} gemäß RLS-90 ist beschränkt auf Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von $v_{zul} > 60$ km/h. Für eine solche Maßnahme im Bebauungsplan fehlt allerdings ebenfalls die Rechtsgrundlage.

C. Aktive Maßnahmen gegen Schienenlärm

Wirksame aktive Schutzmaßnahmen gegen den Schienenlärm (S-Bahn, Eisenbahn und Straßenbahn) sind nur direkt an den Gleisen (z. B. Schienenstegdämpfer, Schienenstegabschirmung, Hochgeschwindigkeitsschleifen) oder im Nahbereich der Gleise (Lärmschutzwände) sinnvoll. Gemäß /30/ wären bei Realisierung der o. g. Maßnahmen direkt an Eisenbahngleisen folgende Minderungsbeiträge zu erwarten:

- Schienenstegdämpfer (SSD): 2 dB
- Schienenstegabsorber (SSA): 3 dB
- niedrige Lärmschutzwände (nLSW): 0 bis 7 dB für 0,74 m hohe Wände (abhängig von der Anordnung der Wand in Bezug auf die Gleise, von der Höhe des Immissionsortes über Schienenoberkante und von der Entfernung des Immissionsortes zu den Gleisen)
- Hochgeschwindigkeitsschleifen (High Speed Grinding – HSG): 3 dB

Für das Erreichen der o. g. Minderungsbeiträge wäre es erforderlich, dass die o. g. Maßnahmen nicht nur auf der den überbaubaren Grundstücksflächen im Plangebiet unmittelbar ge-

genüber liegenden Gleisabschnitten, sondern noch um eine bestimmte Länge darüber hinaus in beide Richtungen und bei allen Gleisen realisiert würden.

In einem Bebauungsplanverfahren besteht jedoch grundsätzlich keine Rechtsgrundlage für eine Festsetzung der vorgenannten Lärmschutzmaßnahmen auf einer Bahnanlage. Dies ist ausschließlich der Fachplanung vorbehalten.

7.1.4.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Gemäß Entwurf der 2. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle, ist im Sondergebiet SO 6 "Fremdenbeherbergung" die Unterbringung eines Betriebs des Beherbergungsgewerbes und damit in Verbindung stehender ergänzender Nutzungen als zulässige Nutzungen vorgesehen. Damit sind Übernachtungsräume von Beherbergungsstätten, die als Aufenthaltsräume gemäß DIN 4109-1:2018-01 einzustufen sind (s. Kapitel 2.2.3.1), allgemein zulässig In diesem Betrieb ist die Errichtung von bis zu 25 Prozent der Übernachtungsplätze in Serviced Apartments zulässig, sofern diese keine dauerhafte Wohnnutzung ermöglichen.

Damit ist eine Wohnnutzung im Plangebiet nicht zulässig. Die für das Wohnen wesentlichen Kriterien "eigenständige Haushaltsführung und unabhängige Gestaltung des häuslichen Wirkungskreises" sind für die o. g. allgemein zulässigen Nachtschlaf-Nutzungen nicht gegeben.

Gemäß Entwurf der 2. Änderung zum Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", Teilbereich Ehemalige Wagenhalle sind daneben noch folgende ausschließlich tagsüber schutzwürdige Raumarten allgemein zulässig

- Tagungs- und Veranstaltungsräume
- Ausstellungsräume und
- Büros und Flächen für Büroarbeitsplätze,

die gemäß o. g. DIN-Norm ebenfalls zu den Aufenthaltsräumen zu zählen sind.

Für die genannten Raumarten sind daher differenzierte Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen im Sinne der DIN 4109 notwendig.

Aufgrund der allseitigen hohen Verkehrslärmbelastung des planungsrechtlich möglichen Beherbergungsgebäudes ist eine Begrenzung der Zulässigkeit von Fenstern von Aufenthaltsräumen auf bestimmte Fassadenbereiche nicht zielführend und würde die Vollziehbarkeit des Bebauungsplans in Frage stellen.

7.2 Empfehlungen für textliche Festsetzungen zum Lärmschutz

Der in den Festsetzungsvorschlägen verwendete Begriff "Aufenthaltsraum" ist in der Norm DIN 4109-1:2018-01; 3,16 definiert und wird als Synonym für "Schutzbedürftiger Raum" verwendet. Die Nummerierung der Baugrenzen bezieht sich auf die Nummerierung im Entwurf der Planzeichnung (s. Abbildung 2 auf der Seite 5)

1. *Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen in den Gebäuden im Baugebiet SO 6 die Außenbauteile von Übernachtungsräumen von Beherbergungsstätten und Serviced Apartments mindestens folgende gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf $R'_{w,ges}$ gemäß DIN 4109-1:2018-01) in Abhängigkeit von der im Folgenden definierten Ausrichtung aufweisen:*
   - *46 dB zur Linie ABC*
   - *48 dB zur Linie CDE*
   - *49 dB zur Linie EFA*

   Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen in den Gebäuden im Baugebiet SO 6 die Außenbauteile von Tagungs- und Veranstaltungsräumen, Unterrichtsräumen, Personalaufenthaltsräumen u. Ä. gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,ges}$ gemäß DIN 4109-1:2018-01) von mindestens 46 dB aufweisen.

   Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen in den Gebäuden im Baugebiet SO 6 die Außenbauteile von Büroräumen u. Ä. gesamte bewertete Bau-Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,ges}$ gemäß DIN 4109-1:2018-01) von mindestens 41 dB aufweisen.

2. *Ausnahmsweise kann eine Minderung der sich aus der textlichen Festsetzung ergebenden Bau-Schalldämm-Maße zugelassen werden, wenn im Baugenehmigungsverfahren ein geringerer maßgeblicher Außenlärmpegel nachgewiesen wird, als im Bebauungsplan angenommen wurde.*

3. *In den Gebäuden im Baugebiet SO 6 sind zum Schutz gegen Verkehrslärm Übernachtungsräume von Beherbergungsstätten und Serviced Apartments mit einer Lüftungsmöglichkeit auszustatten, die einen ausreichenden Luftwechsel gewährleistet, oder es müssen im Hinblick auf Schallschutz und Belüftung gleichwertige Maßnahmen bautechnischer Art durchgeführt werden.*

8 Quellenverzeichnis

/1/ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771) geändert worden ist

/2/ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634)

/3/ Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786)

/4/ Vierte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über genehmigungsbedürftige Anlagen - 4. BImSchV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Mai 2017 (BGBl. I S. 1440)

/5/ Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

/6/ Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) (BGBl. I S. 172, 1253), die durch Artikel 3 der Verordnung vom 23. September 1997 (BGBl. I S. 2329) geändert worden ist

/7/ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBl. 1998 S. 503), die durch die Verwaltungsvorschrift vom 01.06.2017 (BAnz AT 08.06.2017 B5) geändert worden ist

/8/ Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 8/1990 vom 10.04.1990: Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90), Ausgabe 1990, berichtigter Nachdruck Februar 1992, FGSV 334

/9/ Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 20/2006 vom 04.08.2006: Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 vom 02.06.1997 (VkBl. 1997, 434ff), zuletzt geändert am 04.08.2006 (VkBl. Nr. 16 vom 31.08.2006, 665)

/10/ Deutsche Bundesbahn: Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen (Schall 03). Ausgabe 1990

/11/ DIN 1333:1999-02, Zahlenangaben

/12/ DIN 4109:1989-11, Schallschutz im Hochbau. Anforderungen und Nachweise

/13/ DIN 4109-1:2018-07, Schallschutz im Hochbau – Teil 1: Mindestanforderungen

/14/ DIN 4109-2:2018-07, Schallschutz im Hochbau – Teil 2: Rechnerische Nachweise der Erfüllung der Anforderungen

/15/ DIN 18005-1:2002-07, Schallschutz im Städtebau, Teil 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung

/16/ Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05, Schallschutz im Städtebau, Schalltechnische Orientierungswerte für die städtebauliche Planung

/17/ DIN ISO 9613-2:1999-10, Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien. Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren

/18/ DIN EN ISO 12354-4:2017-11, Bauakustik – Berechnung der akustischen Eigenschaften von Gebäuden aus den Bauteileigenschaften – Teil 4: Schallübertragung von Räumen ins Freie

/19/ DIN EN ISO 3746:2011-03, Akustik - Bestimmung der Schallleistungs- und Schallenergiepegel von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen - Hüllflächenverfahren der Genauigkeitsklasse 3 über einer reflektierenden Ebene

/20/ VDI 2571:1976-08, Schallabstrahlung von Industriebauten

/21/ VDI 2719:1987-08, Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen

/22/ Deutsches Institut für Bautechnik (DIBt), Muster-Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (MVV TB), Ausgabe August 2017

/23/ Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg [Hrsg.]: Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (VV TB) vom 17. Oktober 2018 (Abl. S. 1078)

/24/ Bayerisches Landesamt für Umwelt (Hrsg.): Empfehlungen zur Berechnung von Schallemissionen aus Parkplätzen, Autohöfen und Omnibusbahnhöfen sowie von Parkhäusern und Tiefgaragen, 6. überarbeitete Auflage, Augsburg (2007)

/25/ Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen durch Lastkraftwagen auf Betriebsgeländen von Frachtzentren, Auslieferungslagern, Speditionen und Verbrauchermärkten sowie weiterer typischer Geräusche insbesondere von Einkaufsmärkten, Wiesbaden (2005)

/26/ Thüringer Landesanstalt für Umwelt und Geologie [Hrsg.]: Gutachterliche Stellungnahmen und Untersuchungen - Berechnung der Geräuschprognose von langsam fahrenden Pkw.
http://www.thueringen.de/th8/tlug/umweltthemen/laerm_erschuetterungen_emf/laerm/verkehrslaerm/gutachterliche_stellungnahmen/ (abgerufen am: 16.08.2016)

/27/ Schlich, Marco: Geräuschprognose von langsam fahrenden Pkw - Kann man die Emissionen aus der RLS-90 ableiten? in Lärmbekämpfung, Bd. 2 (2007) Nr. 2

/28/ Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: Arbeitshilfe Bebauungsplanung (November 2014)

/29/ Kuschnerus, U.: Der sachgerechte Bebauungsplan. Handreichungen für die kommunale Planung. VHW-Verlag, Bonn, 4. Auflage (2010)

/30/ DB Netze: Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg. Schlussbericht (2012)

/31/ Landeshauptstadt Potsdam: Flächennutzungsplan (Stand: 28.02.2014), verfügbar unter https://www.potsdam.de/flaechennutzungsplan

/32/ Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg: Brandenburg Viewer mit Angabe des Liegenschaftskatasters und digitaler Orthophotos, verfügbar unter https://bb-viewer.geobasis-bb.de

/33/ Landeshauptstadt Potsdam: Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center" (Bekanntmachung 15.01.2002)

/34/ Landeshauptstadt Potsdam: Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", 1. Änderung (Bekanntmachung 30.05.2002)

/35/ Landeshauptstadt Potsdam: Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 37 A "Potsdam-Center", 2. Änderung (Stand 25.01.2019)

/36/ Landeshauptstadt Potsdam: Bebauungsplan Nr. 36-1 "Speicherstadt/Leipziger Straße" (Bekanntmachung 03.12.2014)

/37/ Landeshauptstadt Potsdam: Bebauungsplan Nr. 36-2 "Leipziger Straße/ Brauhausberg" (Bekanntmachung 08.01.2018)

/38/ Landeshauptstadt Potsdam: Bebauungsplan Nr. 37 B "Babelsberger Straße" (Bekanntmachung 26.06.2006)

/39/ Landeshauptstadt Potsdam: Bebauungsplan Nr. 127 "Leipziger Dreieck"" (Satzungsbeschluss 23.01.2019)

/40/ Landeshautstadt Potsdam: Übersicht rechtsgültiger Bebauungspläne, https://www.potsdam.de/rechtsgueltige-bebauungsplaene

/41/ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen/Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin [Hrsg.]: Berliner Leitfaden. Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung (Mai 2017)

/42/ Akustik Office Dox: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan 103 (28.01.2008)

/43/ ISU Plan: Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 127 (Februar 2018)

/44/ Tchoban Voss Architekten: Städtebauliches Konzept (Stand: 25.01.2019)

/45/ ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH: Verkehrsdaten Bushaltestellen Potsdam Hauptbahnhof (E-Mail vom 19.12.2018)

/46/ ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH: Besucherinformation der Haltestellen und Bahngleise, https://www.swp-potsdam.de/content/verkehr/pdf_7/ haltestellenplaene_2017/ abfahrts-plan_tram_und_bus_s_hauptbahnhof_potsdam_gueltig_ab_10_12_2017.pdf

/47/ Stadtwerke Potsdam GmbH: Fahrplanaushänge der Ankünfte und Abfahrten am Potsdamer Hauptbahnhof, https://www.swp-potsdam.de/de/verkehr/fahrplan-und-liniennetz/

/48/ regiobus Potsdam Mittelmark GmbH: Verkehrsdaten Bushaltestellen Potsdam Hauptbahnhof (E-Mail vom 29.07.2019)

/49/ Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH: Verkehrsdaten Bushaltestellen Potsdam Hauptbahnhof, verfügbar unter https://www.havelbus.de/fahrplan/

/50/ Deutsche Bahn AG Verkehrsdatenmanagement: Zugzahlen Prognose 2030 für die Strecken 6024 und 6110, übermittelt von Verkehrsdatenmanagement der Deutschen Bahn AG (. A. Herrn Heppe) am 25.01.2019

/51/ Hisense: Datenblätter zu FreeMatch-Außeneinheiten

/52/ Johnson Controls, York: Chiller Replacement Contractors Guide, www.york.com

/53/ ALB Akustiklabor Berlin PartmbB: Ortsbesichtigungen am 25.07.2019, 22.01.2019, 20.12.2018 04.12.2018 und 30.11.2018

/54/ ALB Akustiklabor Berlin PartmbB: Geräuschmessung der Anlagen auf dem Dach der Bahnhofspassagen am 10.01.2019

/55/ ALB Akustiklabor Berlin PartmbB: E-Mail und Telefonat mit Herrn Brinkkötter (Landeshauptstadt Potsdam, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Beriech Verbindliche Bauleitplanung) zur Anwendung der Verkehrsdaten des Schienen- und Straßendaten vom 23.01.2019

/56/ SoundPLAN GmbH: SoundPLAN - Berechnungsprogramm für die Schallausbreitung im Freien, Version 8.1. (Update vom 12.07.2019)

/48/ Deutsche Bahn AG Verkehrsdatenmanagement: Zugzahlen Prognose 2030 für die Strecken 6024 und 6110, übermittelt von Verkehrsdatenmanagement der Deutschen Bahn AG (. A. Herrn Heppe) am 25.01.2019

/49/ Hisense: Datenblätter zu FreeMatch-Außeneinheiten

/50/ Johnson Controls, York: Chiller Replacement Contractors Guide, www.york.com

/51/ ALB Akustiklabor Berlin PartmbB: Ortsbesichtigungen am 22.01.2019, 20.12.2018 04.12.2018 und 30.11.2018

/52/ ALB Akustiklabor Berlin PartmbB: Geräuschmessung der Anlagen auf dem Dach der Bahnhofspassagen am 10.01.2019

/53/ ALB Akustiklabor Berlin PartmbB: E-Mail und Telefonat mit Herrn Brinkkötter (Landeshauptstadt Potsdam, Fachbereich Stadtplanung und Stadterneuerung, Beriech Verbindliche Bauleitplanung) zur Anwendung der Verkehrsdaten des Schienen- und Straßendaten vom 23.01.2019

/54/ SoundPLAN GmbH: SoundPLAN - Berechnungsprogramm für die Schallausbreitung im Freien, Version 8.1. (Update vom 22.01.2019)

Anlage 8

Grundstücksüberprüfung (Kampfmittelverdacht)
Flurstück 135 der Flur 4, Gemarkung Potsdam

Zentraldienst Polizei Brandenburg, Kampfmittelbeseitigungsdienst
Am Baruther Tor 20
15806 Zossen

LAND BRANDENBURG

Zentraldienst
Polizei Brandenburg

Zentraldienst der Polizei Brandenburg | Am Baruther Tor 20 | 15806 Zossen

Newstone Immobilien GmbH
Kurfürstendamm 104
10711 Berlin

Kampfmittelbeseitigungsdienst

Am Baruther Tor 20 Haus 5
15806 Zossen

Bearb.: Frau Habel
Gesch-Z.:KMBD 1.22
Telefon: 033702 / 214-0
Fax: 033702 / 214 200
Internet: www.polizei.brandenburg.de
Kampfmittelbeseitigungsdienst@Polizei.Brandenburg.de

Zossen, 25.09.2018

→ 04.10.18
Eing.
Freigabe erfolgt

Ortsname: **Potsdam - Teltower Vorstadt**
Straße: **Friedrich-Engels-Straße 98**
Flur: **4** Flurstück: **135**

Vorhaben: **Grundstücksüberprüfung: Neubau Hotel mit ca. 230 Zimmern, Tiefgarage und denkmalgerechte Bestandssanierung der Wagenhalle**
Ihr Zeichen: **Hans-Karl Demmler (Projektleitung)**
Reg. / RPL-Nr.: **201823270000**
(bei Schriftwechsel bitte angeben)
Ihr Schreiben vom: **15.06.2018**

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine Überprüfung Ihres vorgenannten Antrages hat ergeben, dass der **in der Karte gekennzeichnete Verdachtspunkt (siehe Anhang Karte) durch eine Kampfmittelräumfirma überprüft werden muss**. Eine Munitionsfreigabe ist erst nach der Durchführung einer Kampfmittelräumung erreichbar.
Wir empfehlen die Kampfmittelräumung mittels Bohrlochsondierung im Raster 1,5 m, Reihenabstand 1,3 m und einer Messtiefe von 5 m durchzuführen.
Eine Finanzierung der Kampfmittelräumung aus Landesmitteln kann ich Ihnen nicht in Aussicht stellen.

Es besteht die Möglichkeit, dass Sie selbst eine Kampfmittelräumfirma beauftragen. Sofern Sie sich zu dieser Lösung entschließen, zeigen Sie mir bitte den Beginn und den Abschluss der Sucharbeiten an. Das beauftragte Unternehmen hat ein Abschlussprotokoll mit der Darstellung der geräumten Fläche und Einbeziehung der geborgenen Kampfmittel vorzulegen.

Die **restliche Fläche** des Grundstückes hat zum gegenwärtigen Zeitpunkt **keine konkreten Anhaltspunkte auf das Vorhandensein von Kampfmitteln ergeben**.
Es ist deshalb nicht erforderlich, Maßnahmen der Kampfmittelräumung durchzuführen.

Sollten bei Erdarbeiten dennoch Kampfmittel gefunden werden, weise ich Sie darauf hin, dass es nach § 3 Absatz 1 Nr.1 der Ordnungsbehördlichen Verordnung zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Kampfmittelverordnung für das Land Brandenburg – KampfmV) vom 23.11.1998, veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II Nr. 30 vom 14.12.1998, verboten ist entdeckte Kampfmittel zu berühren und deren Lage zu verändern. Sie sind verpflichtet diese Fundstelle gemäß § 2 der genannten Verordnung unverzüglich der nächsten örtlichen Ordnungsbehörde oder der Polizei anzuzeigen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag
Habel

Zentraldienst der Polizei

Kampfmittelbeseitigungsdienst

Fachbereich Luftbildauswertung / Vermessung

Protokoll zur Auswertung mit der
Rahmenplannummer : **2018 2327 0000**

Vorhaben	:	Neubau Hotel Potsdam, Friedrich-Engels-Straße 98
Flur/Flurstück	:	4 / 135
Auswertung	:	Ing. Sven Mendel

Flugnummer	:	F 0500
Flugdatum	:	16.04.1945
Bildnummer	:	3035/3036

Ergebnis der Luftbildinterpretation :

Vermutungspunkte	**: 1**
Vermutungsflächen	**: keine**
Bombentrichter	**: keine**
Unterstand/Mannloch/Splittergraben	**: keine**
sonstige Markierungen	**: keine**
Umgebung	**: belastet ; siehe anhängende Karte!**

Diese Luftbildauswertung erfolgte nach bestem Wissen und Können.

Zossen, den 16.08.2018

Auswerter

Zentraldienst der Polizei

Kampfmittelbeseitigungsdienst

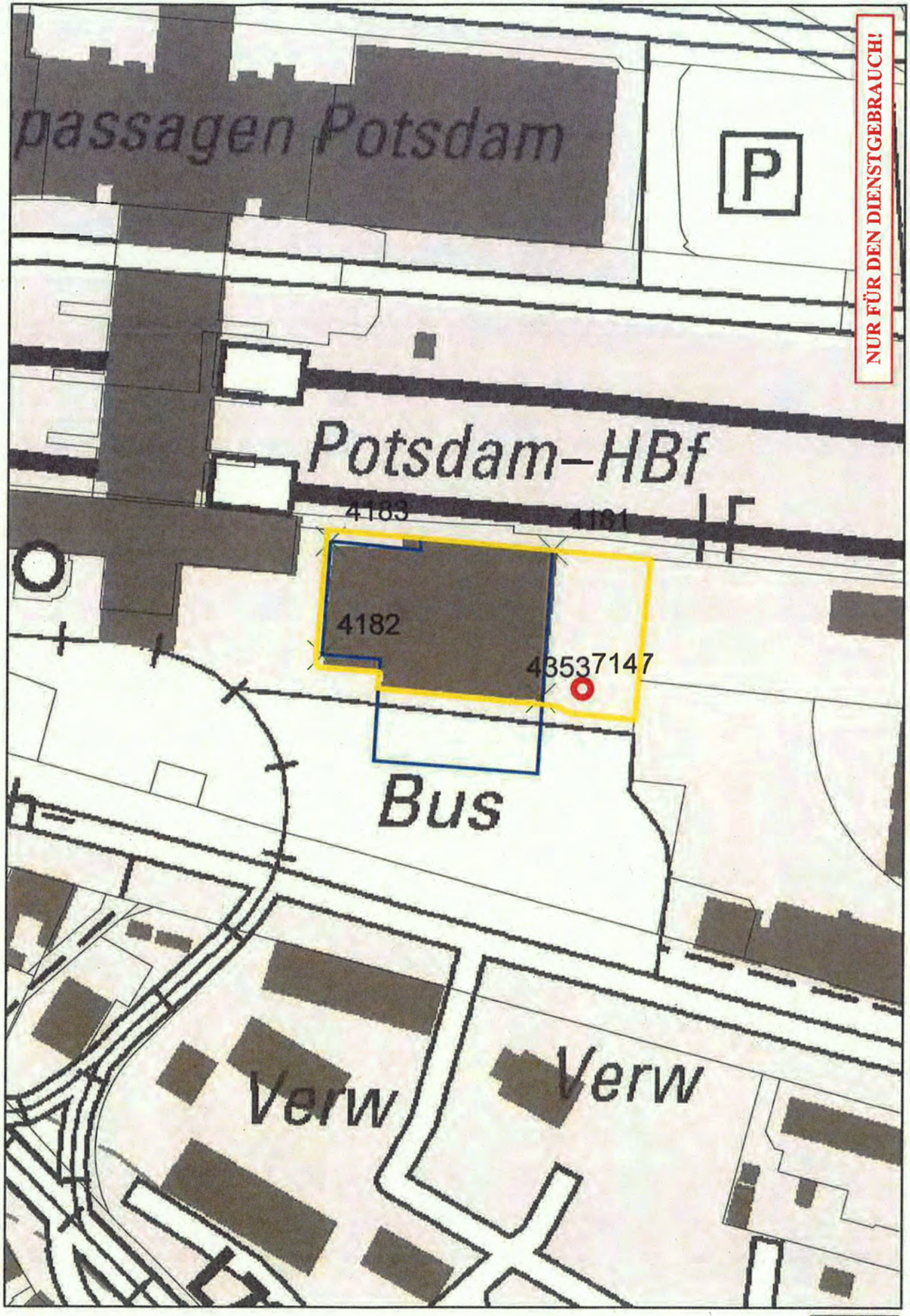
Fachbereich Luftbildauswertung / Vermessung

Koordinatenliste zu 2018 2327 0000 Neubau Hotel

Diese Koordinaten sind mit einem systematischen Fehler behaftet.
Mit Hilfe der Kontrollpunkte muss dieser vor Ort ermittelt und ausgeglichen werden!

Koordinatensystem: UTM

NUM	BEZ	X	Y
4181	kontrollpunkt	368567,3	5806307,7
4182	kontrollpunkt	368496,9	5806275,8
4183	kontrollpunkt	368499,3	5806310,3
4353	kontrollpunkt	368563,7	5806262,8
7147	vermutungspunkt	368576,4	5806265,7



NUR FÜR DEN DIENSTGEBRAUCH!

2018 2327 0000
Neubau Hotel

N

1:1.500