

Blatt 1/7

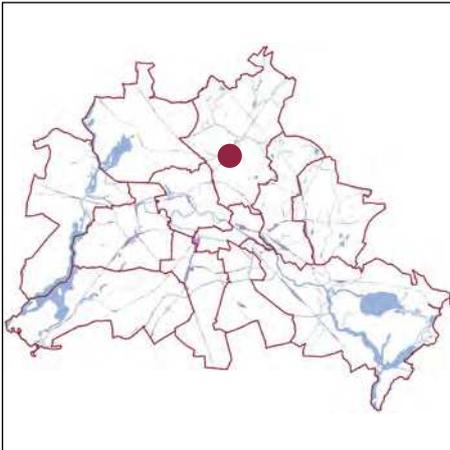
**Nachnutzung ehem. Rangierbahnhof Pankow
(Pankow)**
Lfd. Nr. 05/16

- Vorentwurf -

Stand: 29.08.2016

Standardänderung § 1 Abs. 8 BauGB

Einleitungsbeschluss	31.05.16
Beteiligung Öffentlichkeit/ Behörden (§ 3 und 4 BauGB)	
- frühzeitige Beteiligung	26.09. - 28.10.16
- öffentliche Auslegung	
Senatsbeschluss	
Zustimmung Abgeordnetenhaus	
Bekanntmachung im Amtsblatt	



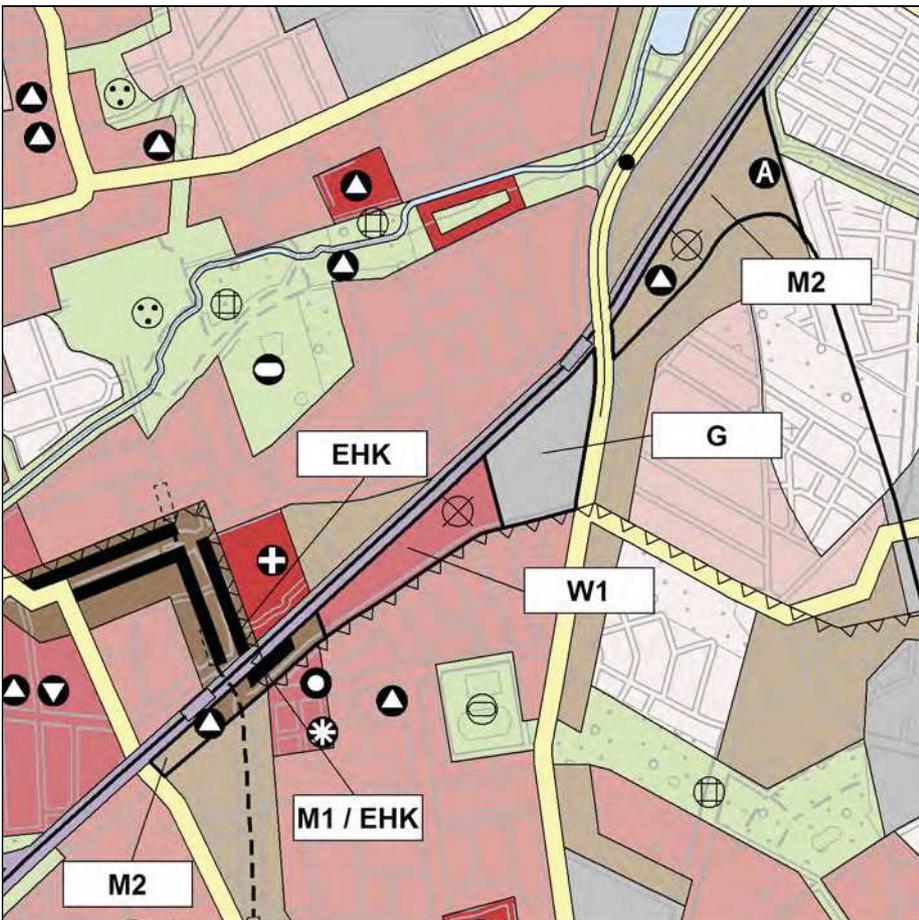
Lage im Stadtgebiet



Topographische Karte 1:50.000



FNP Berlin (Stand Juni 2016) 1:50.000



Beabsichtigte FNP-Änderung

1:25.000

Begründung

1.1 Planungsanlass und gesamtstädtische Einordnung

An der Breite Straße / Berliner Straße liegt das Hauptzentrum Pankow. Das südöstlich davon gelegene Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow an der Granitzstraße wird seit Jahren nicht mehr für Bahnbetriebszwecke genutzt, liegt überwiegend brach und ist zum größten Teil bereits eisenbahnrechtlich entwidmet. Die Fläche erstreckt sich entlang der Bahnstrecke Gesundbrunnen – Bernau zwischen Mühlenstraße und der ehem. Industriebahntrasse der Niederbarnimer Eisenbahn im Bereich Heinersdorf. Östlich der Heinersdorfer Brücke stehen einige denkmalgeschützte Bahnbetriebsgebäude. Westlich der Heinersdorfer Brücke liegt an der Granitzstraße der Verwaltungssitz des Regionalbereichs Ost der Deutschen Bahn AG, der unverändert bestehen bleibt.

Der Änderungsbereich hat eine Größe von rund 42 ha. Er zeichnet sich durch seine zentrale Lage in Pankow, im Anschluss an das Wohngebiet Kissinervierviertel und in direkter Nähe zum Hauptzentrum Breite Straße aus. Die Fläche ist sehr gut in den Stadtkörper integriert. Mit den Bahnhöfen S+U Pankow und S Pankow-Heinersdorf sowie mehreren Straßenbahn- und Bus-

Blatt 2/7

Nachnutzung ehem. Rangierbahnhof Pankow (Pankow) Lfd. Nr. 05/16

Stand: 29.08.2016

linien ist sie mit dem ÖPNV hervorragend erschlossen.

Die Fläche soll daher neu genutzt und mit den benachbarten Stadträumen verknüpft werden. Im Stadtentwicklungsplan StEP Wohnen ist die Fläche als einer der großen Wohnungsbaustandorte ausgewiesen, daneben auch als Fachmarktstandort im Stadtentwicklungsplan StEP Zentren 3 sowie im Fachmarktkonzept Berlin. Im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist vorgesehen, die bisher nicht nutzbare Fläche für den innerstädtischen Wohnungsbau, die Stärkung des Hauptzentrums Breite Straße und als Standort für Fachmärkte zu nutzen und in das Netz der öffentlichen Räume der Stadt einzubinden. Die notwendige schulische und verkehrliche Infrastruktur soll entwickelt werden.

Das ehem. Bahngelände ist auf Grund seiner Größe und zentralen Lage innerhalb des Bezirks Pankow besonders bedeutsam für die Weiterentwicklung der Stadtstruktur im Berliner Nordosten. Mit der FNP-Änderung werden die planerischen Ziele miteinander in Einklang gebracht. Es werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, die Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow einer neuen Nutzung zuzuführen.

1.2 Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

Die Änderung dient der Mobilisierung von Wohnbauflächen in innerstädtischer Lage und entspricht dem Planungsziel des Vorrangs der Innenentwicklung. Auch der Bezirk Pankow hat die Fläche als Standort für Wohnungsbau und Einzelhandel ausgewiesen.

In mehrjährigen Untersuchungsphasen und Planungsprozessen wurden die Potenziale der Fläche hinsichtlich verschiedenster Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe, Logistik, Einzelhandel sowie Freiflächen untersucht und bewertet.

Auf der Grundlage der in verschiedenen Werkstattverfahren, einschließlich der Beteiligung von Öffentlichkeit und Bezirk, erarbeiteten Grundsätze für die Nachnutzung des Rangierbahnhofs Pankow, soll hier ein urbanes durchmischtes Stadtquartier nach dem Ber-

liner Modell der kooperativen Baulandentwicklung entstehen und eine städtebaulich qualitätsvolle Verbindung der Pankower Bereiche nördlich und südlich der verbleibenden Bahntrasse und insgesamt ein Bedeutungsgewinn für das Hauptzentrum Breite Straße erreicht werden.

Im Ergebnis wurden folgende Entwicklungsziele als nachhaltig erkannt:

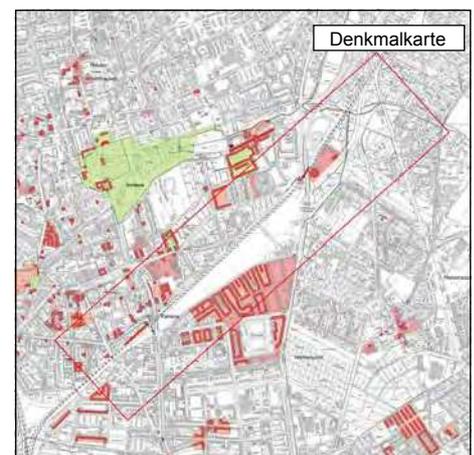
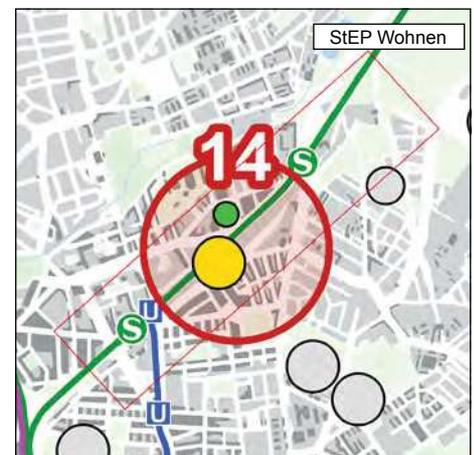
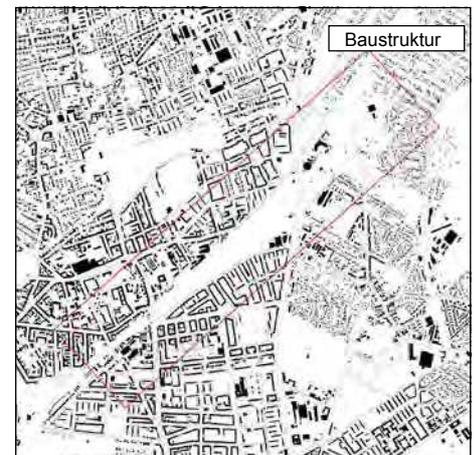
- Erweiterung des Hauptzentrums Breite Straße im Bereich Berliner Straße / Granitzstraße
- Erweiterung des Wohngebiets Kissingenviertel
- Entwicklung eines Fachmarktstandortes im Bereich Prenzlauer Promenade
- Schaffung der insgesamt notwendigen verkehrlichen und schulischen Infrastruktur.

Vorgesehen ist die Entwicklung eines ergänzenden Einzelhandelsbereichs an der Berliner Straße / Granitzstraße, der die Verbindung zwischen dem erweiterten Kissingenviertel und dem Hauptzentrum Breite Straße stärken soll. Östlich anschließend soll ein dichtes, urbanes und sozial durchmischtes Stadtquartier mit mindestens 1.000 Wohnungen entstehen. Das Quartier soll fußgängerfreundlich erschlossen und mit den beiderseits, auch jenseits der Bahntrasse liegenden Nachbarchaften verbunden werden. Die notwendige schulische Infrastruktur soll auf Teilflächen östlich der Heinersdorfer Brücke sowie westlich der Berliner Straße realisiert werden.

Im Rahmen eines umfassenden Werkstattverfahrens wurde nachgewiesen, dass die verkehrliche Erschließung unter Berücksichtigung ergänzender Infrastruktur möglich ist. Im Rahmen des Werkstattverfahrens wurde ebenfalls untersucht, dass sich die Wohnnutzungen mit den Lärmschutzanforderungen aus den bestehenden und die Fläche berührenden, bzw. kreuzenden Verkehrsanlagen vereinbaren lassen.

Im östlich an das Wohnquartier anschließenden Bereich an der Prenzlauer Promenade ist ein Fachmarktstandort mit nicht-zentrenrelevanten Kernsortimenten vorgesehen.

Die Erschließung des gesamten Quar-



Ergänzende Planungsunterlagen

Nachnutzung ehem. Rangierbahnhof Pankow (Pankow) Lfd. Nr. 05/16

Stand: 29.08.2016

tiers erfolgt weitergehend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fuß, Rad, Öffentlicher Nahverkehr).

Im weiteren Prozess der verbindlichen Bauleitplanung ist die detaillierte Ausgestaltung des Erschließungssystems für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) hinsichtlich der Trassierung und des Ausbaustandards sowie des Ausbaustandards der Bundesautobahn A 114 zu entwickeln, ohne die bestehenden Verhältnisse zu verschlechtern. Auf dieser Grundlage kann voraussichtlich auf die Darstellung einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße verzichtet werden.

Rechte, die aus dem Bundesfernstraßengesetz herrühren, werden von der FNP-Änderung nicht beeinträchtigt. Zur Sicherung der Rechte des Bundes und des Landes Berlin im Zusammenhang mit der Bundesautobahn mit all ihren Bestandteilen im Bereich der Heinersdorfer Brücke sind auf den nachfolgenden Planungsebenen geeignete Regelungen festzusetzen.

Darüber hinaus ist die städtebauliche Verträglichkeit der Einzelhandelsentwicklung, insbesondere bezüglich der genauen Größenordnung der zentrenrelevanten Sortimente hinsichtlich der Auswirkungen innerhalb des Hauptzentrums wie auch gegenüber umliegenden Zentren, noch detailliert und vertieft zu untersuchen.

Die zukünftig nachfolgenden Planungen sind im Bereich des Schulstandortes östlich der Heinersdorfer Brücke im Hinblick auf das sich dort befindende denkmalgeschützte Ensemble und seiner Einzeldenkmale bestandsverträglich zu entwickeln.

Eine dort entstandene, von Pionierbaumarten geprägte waldähnliche Fläche, ist in der nächsten Planungsebene zu berücksichtigen.

Im Flächennutzungsplan sind für den Änderungsbereich „Nachnutzung ehem. Rangierbahnhof Pankow“ folgende Darstellungen vorgesehen:

- auf einer Teilfläche östlich der Mühlenstraße eine gemischte Baufläche M2 mit dem Symbol Schule und

- auf einer Teilfläche westlich der Berliner Straße eine gemischte Baufläche M1, und
- im Bereich Berliner Straße / Granitzstraße eine gemischte Baufläche M1 mit der Darstellung Einzelhandelskonzentration und
- entlang der Granitzstraße, auf der Kernfläche des ehemaligen Rangierbahnhofs, eine Wohnbaufläche W1 statt Bahnfläche
- westlich der Prenzlauer Promenade unter Integration der bestehenden gewerblichen Nutzungen eine gewerbliche Baufläche statt gemischte Baufläche M2 und Bahnfläche
- östlich der Heinersdorfer Brücke, bis zur ehem. Industriebahntrasse eine gemischte Baufläche M2 mit dem Symbol Schule statt Bahnfläche und gewerbliche Baufläche

Damit wird auch der räumliche Bezug des Ziels der Raumordnung Z 1.3 – Bahnflächen – (Textliche Darstellung Nr. 1 des FNP) geändert.

Zur Anbindung des neuen Stadtquartiers an das Hauptzentrum Pankow wird die bestehende Darstellung der Einzelhandelskonzentration beiderseits der Berliner Straße etwa bis an die Bahntrasse verlängert.

Aufgrund der ehemaligen Nutzungen und der vorliegenden Erkenntnissen über Bodenbelastungen ist eine symbolische Kennzeichnung erforderlich.

Außerhalb des Änderungsbereiches ist das ehemalige Krankenhaus an der Panke seit Jahren nicht mehr in Betrieb. Das Symbol entfällt.

Ausgehend von den Zielen und Zwecken der FNP-Änderung wird durch die Darstellungen mit folgenden wesentlichen Auswirkungen gerechnet:

Die geplante Wohnbebauung trägt langfristig zu einer Entlastung des Wohnungsmarktes insbesondere in dem stark wachsenden Bezirk Pankow bei. Durch die zeitlich gestufte Inanspruchnahme einzelner Bauflächen kann flexibel auf die Nachfrage reagiert werden. Durch unterschiedliche Wohnformen und eine differenzierte Gestaltung der Mieten kann eine soziale Durchmischung des Gebietes erreicht werden.

Die urbane Nachnutzung des ehem. Bahngeländes macht die ergänzende Entwicklung von Infrastrukturen erforderlich. Diese sollen auch dazu beitragen, bestehende Defizite zu verringern und der in der Umgebung wohnenden Bevölkerung zu Gute kommen.

Die mit der Planung zusammenhängenden Auswirkungen auf Natur und Umwelt sind im weiteren Verfahren bzw. auf der nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebene ggf. noch weiter zu untersuchen. Die Niederschlagsentwässerung des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow erfolgt in Richtung Panke, es sind daher in den nachgeordneten Verfahren Einleitungsbeschränkungen zu erwarten.

Mit Belangen wie Artenschutz oder Vegetationsbestand ist im Rahmen eines Ausgleichskonzeptes umzugehen und evtl. sind erforderliche Maßnahmen im parallel aufzustellenden Bebauungsplan festzusetzen.

Die wesentlichen Auswirkungen auf die Umwelt werden im Umweltbericht unter Pkt. 2 dargelegt.

Blatt 4/7

Nachnutzung ehem. Rangierbahnhof Pankow (Pankow) Lfd. Nr. 05/16

Stand: 29.08.2016

2. Umweltbericht

2.1 Rechtsgrundlage und Ziel

Nach § 2a Nr. 2 BauGB sind im Umweltbericht nach Anlage 1 zum BauGB die aufgrund der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes darzulegen. Siehe hierzu auch allgemeine Ausführungen zum FNP-Verfahren.

2.2 Inhalt und Ziele der FNP-Änderung

s. hierzu Teil 1 der Begründung

2.3 Ziele des Umweltschutzes für das Plangebiet nach den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen

Berücksichtigt werden die für den Planungsraum relevanten umweltbezogenen Rechtsvorschriften und umweltbezogenen Fachplanungen.

Von Bedeutung sind insbesondere folgende Ziele des Landschaftsprogramms, des Umweltatlases, des Lärmaktionsplans und des Luftreinhalteplans.

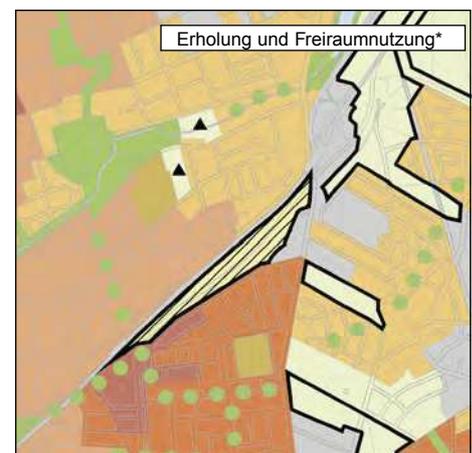
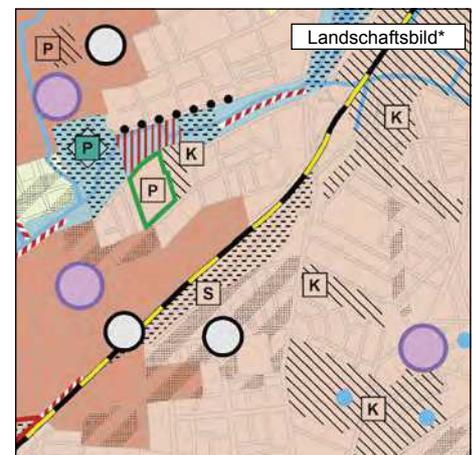
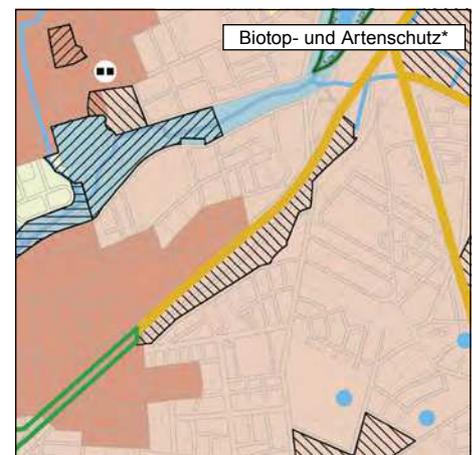
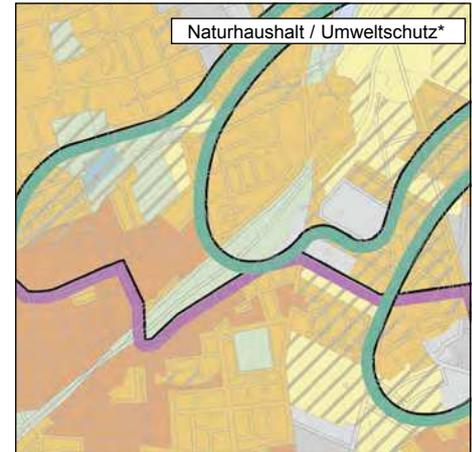
Die ehem. Bahnfläche ist derzeit weitgehend unbebaut und liegt brach. Im nordöstlichen Teil des Änderungsbereichs befinden sich siedlungsraumtypische übergeordnete Strukturelemente (Freiflächen bzw. Vegetationsbestände), bei denen es sich teils um kleingärtnerische Nutzungen handelt.

Sie liegt nach Programmplan Naturhaushalt/Umweltschutz zum großen Teil in der Kategorie Vorsorgegebiet Klima. Sie ist in den Planungshinweisen zum Stadtklima im Umweltatlas als Fläche mit Schutzwürdigkeit höchster stadtklimatischer Bedeutung bewertet und Teil einer Kaltluftleitbahn. Klimatisch wirksame Freiräume sollen erhalten und der Luftaustausch insbesondere für bioklimatisch belastete Siedlungsflächen gesichert und nach Möglichkeit verbessert werden. Eine Bodenversiegelung soll möglichst vermieden bzw. ausgeglichen und die Funktionen klimatischer Ausgleichs- und Entlastungsflächen sowie Luftleitbahnen berücksichtigt werden. Eine kleine Fläche in der Nähe des S-Bahnhofs Pan-

kow am südwestlichen Ende des Änderungsbereichs wird zusätzlich als Vorsorgegebiet Luftreinhaltung dargestellt mit dem Ziel des Erhalts von Freiflächen bzw. der Erhöhung des Vegetationsanteils sowie der Emissionsminderung. Der Änderungsbereich liegt nach den Kategorien des StEP Klima am Rand wärmebelasteter Siedlungsräume, für die ein Handlungsbedarf zur Verbesserung des Bioklimas besteht. Bei der weiteren Planung sind Maßnahmen zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz z. B. bei Stadtbäumen oder hinsichtlich der Versiegelung zu berücksichtigen. Der Änderungsbereich grenzt an einen Siedlungsraum mit Trennkanalisation mit der Möglichkeit, Versickerungspotenziale auszuschöpfen.

Der Großteil des Änderungsbereichs liegt nach Programmplan Biotop- und Artenschutz im städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzung, in dem es gilt, die durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägte, biologische Vielfalt und die Entwicklung/Sicherung der Biotopvernetzungsfunktion auf bestehenden und künftigen Siedlungsflächen zu sichern. In dieser Kategorie wird die Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna sowie die Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung vorgeschlagen. Ein kleiner Bereich im südöstlichen Plangebiet (unmittelbare Umgebung des S-Bahnhofs Pankow) ist als Innenstadtbereich markiert, in dem der Erhalt von Freiflächen und die Schaffung zusätzlicher Lebensräume, etwa im Zuge der Kompensation baulicher Verdichtungen, im Vordergrund steht. Entlang der S-Bahngleise südlich begrenzt auf Höhe des S-Bahnhofs Pankow befindet sich im Änderungsbereich eine Prioritätsfläche für Biotopschutz und Biotopverbund, für die eine Entwicklung bzw. Sicherung der Biotopvernetzungsfunktion auf bestehenden und künftigen Siedlungsflächen berücksichtigt werden soll.

Die ehem. Bahnfläche gehört nach Programmplan Landschaftsbild zur Kategorie der städtisch geprägten Räume und ist als Stadtbrache gekennzeichnet. In diesem städtischen Übergangsbereich soll das charakteristische Stadtbild sowie markante Landschafts-



* Teilpläne des LaPro
Stand: 1. Ausgabe 2016

1:50.000

Nachnutzung ehem. Rangierbahnhof Pankow (Pankow) Lfd. Nr. 05/16

Stand: 29.08.2016

und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung erhalten bzw. entwickelt werden, die Quartiersbildung mittels Entwicklung raumbildender Strukturen und Leitbaumarten gefördert sowie ortsbildprägende Freiflächen bzw. begrünte Straßenräume und Stadtplätze entwickelt werden.

Für einen Teil des Änderungsbereichs formuliert der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung die Verbesserung der Erschließung von Freiflächen und Erholungspotenzialen und Entwicklung von Freiraumverbindungen und Wegebeziehungen sowie die Integration und Entwicklung erholungswirksamer Freiraumstrukturen und Schaffung von Aufenthaltsqualitäten. Ebenso soll die Barrierewirkung der Bahnflächen gemindert werden.

Im nordöstlichen Teil der Planungsfläche ist eine gemischte Baufläche (M2) vorgesehen. Für die bestehende kleingärtnerische Nutzung ist bestandsbezogen benannt, diese öffentlich nutzbarer und durchgängiger zu machen sowie in die Freiflächen- und Stadtstruktur einzubinden. Für die bauliche Entwicklung werden als Anforderungen die Anlage wohnungs- und siedlungsnaher Grünflächen mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, nutzbarer privater und halböffentlicher Freiräume sowie die Anbindung/ Verknüpfung mit übergeordneten Grünzügen und Wegen formuliert.

Das ehem. Bahnhofsgelände liegt im Ausgleichsraum der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption am Schnittpunkt einer Freiraumachse mit dem Parking mit den hier relevanten Zielen Barrierewirkung von Straßen- und Bahnflächen mildern sowie naturräumliche Zusammenhänge wiederherstellen und Biotopverbund und -vernetzung stärken sowie klimatisch stark belastete Siedlungsräume durch geeignete Maßnahmen zu entlasten.

Gemäß Lärmaktionsplan sind für neue Wohngebiete die gesundheitsrelevanten Schwellenwerte der Stufe 2 einzuhalten. Dies ist durch geeignete Feststellungen in den nächsten Planungsstufen zu sichern.

Weitere Einzelheiten zu den Zielaussagen sind den Programmplänen des

LaPro sowie den anderen genannten Fachplänen zu entnehmen.

2.4 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustands

Der Änderungsbereich umfasst im Wesentlichen den ehemaligen Rangierbahnhof Pankow. Das Gelände ist zwar noch als Bahnfläche im FNP dargestellt, wurde jedoch seit Jahren nicht mehr bahnbetrieblich genutzt und bereits weitgehend entwidmet. Auch die Gleise wurden bereits entfernt und Erdbewegungen durchgeführt. Auf der Brachfläche konnten sich Biotope mit Pioniergesellschaften etablieren. Durch regelmäßiges Umbrechen ist die Artenvielfalt jedoch weit geringer, als es bei derartigen Stadtbrachen und Entwicklungszeiträumen zu erwarten wäre. Kleinflächig kommen voraussichtlich Biotope vor, für die über die Eingriffsregelung hinaus, je nach tatsächlicher Ausprägung, die Vorgaben nach § 30 BNatSchG (Biotopschutz) zu beachten sind.

Es gibt Hinweise darauf, dass auf dem Areal die besonders bzw. streng geschützten Arten (§ 7 Abs. 2 Nr. 13, 14 des Bundesnaturschutzgesetzes) Brachpieper, Steinschmätzer, Kreuzkröte und Zauneidechse vorkommen, für die in den nachfolgenden Planungsebenen die Regelungen des besonderen Artenschutzes (§ 44 BNatSchG) konkret zu berücksichtigen sind.

Im Bereich östlich der Prenzlauer Promenade (B 109) bzw. der hier beginnenden Bundesautobahn A 114 befindet sich ein Denkmalensemble, darunter die beiden Baudenkmale des Rundschuppens und des Sozialgebäudes.

Die Fläche des ehemaligen Rangierbahnhofes liegt im Bereich der Barnim-Hochfläche, wobei diese Hochfläche von Rinnensystemen durchbrochen wird, hier durch die weiter nördlich fließende Panke. Der Änderungsbereich befindet sich im östlichen Randbereich der Panke-Niederung. Der Untergrund besteht aus Sanden mit stark wechselnder Mächtigkeit. Die Schutzwürdigkeit des Bodens ist gering eingestuft. Auf den Flächen des Änderungsbereiches sind Aufschüttungen nachgewiesen, durch die ehemalige bahnbetriebliche

che Nutzung liegen punktuell auch Altlastenverdachtsflächen vor. Es ist demnach mit lokalen Boden- bzw. Grundwasserunreinigungen zu rechnen.

Eine Gefährdung von Umweltschutzgütern und sensiblen Nutzungsformen wie Kinderspielplätzen oder Hausgärten im Zuge planungsbedingter Bodeneingriffe kann nicht ausgeschlossen werden, sodass vor Nutzungsänderung Schutz- und Sanierungsmaßnahmen erforderlich werden können. Im Vorfeld der weiteren Planungen zur Bebauung des Geländes sind daher Untersuchungen der relevanten Bereiche sowohl hinsichtlich eventueller Bodenbelastungen als auch eventueller Grundwasserbelastungen erforderlich.

Die Analysekarte Bioklima des StEP Klima zeigt, dass im südwestlichen Teil des Gebietes mit einem Zuwachs der Wärmebelastung zu rechnen ist.

In großen Teilen des Plangebiets bestehen Verkehrsimmissionsbelastungen. Die Prenzlauer Promenade (B 109) bzw. die hier beginnende Bundesautobahn A 114, die das Gebiet in nord-südlicher Richtung überqueren, erzeugen als übergeordnete Straßenverbindung große Immissionsbelastungen. Dies trifft auch für die Berliner Straße im westlichen Teil des Gebiets zu. An der nördlichen Grenze des Änderungsbereichs verläuft die S-Bahntrasse (Bahnstrecke Gesundbrunnen-Bernau) und die Trasse für den Fern- und Güterbahnverkehr (ehem. Stettiner Bahn).

Die Schadstoff-Konzentrationen, die auf den Kfz-Verkehr 2015 zurückzuführen sind, weisen gering bis mäßig belastete Werte auf. In der Prognosekarte Verkehrsbedingte Luftbelastung im Straßenraum 2015 und 2020 ist für einen kleinen Abschnitt die Belastung als erhöht eingestuft worden.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass auf den Flächen südlich der Granitzstraße und beidseitig entlang der Berliner Straße die Zielwerte des Lärmaktionsplans (Lärmkarte Stand 2012) in Bezug auf Verkehrslärm überschritten werden. Die vorhandenen Verkehrslärmuntersuchungen haben bisher mit zwei Planungsalternativen noch keine ausreichenden Ergebnisse geliefert.

Nachnutzung ehem. Rangierbahnhof Pankow (Pankow) Lfd. Nr. 05/16

Stand: 29.08.2016

Deshalb erfolgen zurzeit weitere Untersuchungen, auf deren Grundlage Lösungen entwickelt werden sollen, die eine Verschlechterung der Bestandsituation ausschließen. Zur Bewältigung der Immissionsproblematik sind auf nachfolgenden Planungs- bzw. Genehmigungsebenen geeignete Maßnahmen zu prüfen und festzulegen.

2.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands

2.5.1 Prognose bei Durchführung der Planung

Die derzeit als Bahngelände dargestellte Fläche wurde bereits entwidmet. Mit der Änderung des FNP soll nun eine neue, stadtstrukturell sinnvolle Nutzung ermöglicht werden. Es sollen vorwiegend Wohnnutzungen entwickelt werden, wobei auch neue Grün- und Freiflächen geschaffen werden sollen. Die Umsetzung der angestrebten Änderung des FNP brächte eine anteilige Versiegelung des derzeit brachliegenden, weitgehend unversiegelten Geländes mit sich. Es sind somit nachteilige Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts durch Versiegelung des Bodens und im Sinne eines dadurch lokal veränderten Wasserhaushalts sowie Mikroklimas zu erwarten. Die derzeit vorteilhaften klimatischen Bedingungen der Brachfläche mit höchster stadtklimatischer Bedeutung und der Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet sollen im Zuge der Konkretisierung der Planungen berücksichtigt werden, um die positiven Wirkungen zu erhalten. Neben dem im Rahmen der Quartiersentwicklung vorgesehenen Freiflächen können ggf. weitere Maßnahmen erforderlich sein, um nachteilige Auswirkungen auf die Klimafunktionen der Fläche zu kompensieren.

Während der langjährigen Brachezeit konnten sich einige Vegetationsbestände mit Lebensraumfunktionen für Tiere und Pflanzen entwickeln. Eine umfangreiche bauliche Inanspruchnahme wird voraussichtlich zu einem Verlust von Biotopen führen, für die eine entsprechende Kompensation erforderlich sein wird. Auf Teilflächen des Rangierbahnhofs haben sich zu-

dem Biotoptypen entwickelt (Laubgebüsche frischer Standorte, Vorwald aus Laubbaumarten auf trockenen Standorten), für die in bestimmten Ausprägungen oder im Komplex mit anderen geschützten Biotoptypen der gesetzliche Biotopschutz nach § 30 BNatSchG gilt.

Bei Biotopverlusten in diesen Bereichen ist demnach auf den nachfolgenden Planungsebenen zu beachten, dass ggf. eine Ausnahmegenehmigung sowie entsprechende Kompensationsmaßnahmen erforderlich werden können. Mit der baulichen Entwicklung gehen auch Lebensräume für Tiere und Pflanzen verloren, für die im Einzelnen zu prüfen ist, ob ein Eingriff vorliegt, insbesondere da ein Vorkommen besonders bzw. streng geschützter Tierarten für die Fläche bekannt ist. Erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktionen sowie Verstöße gegen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG können im Rahmen der nachfolgenden Planung voraussichtlich durch entsprechend festzulegende, geeignete Maßnahmen abgewendet werden. Hierfür sind neben Vermeidungsmaßnahmen wie der Beachtung einer Bauzeitenregelung und einer intensiven ökologischen Baubegleitung ggf. Kompensationsmaßnahmen auf Flächen außerhalb des Änderungsbereichs erforderlich. Bei der Umsetzung der Änderungsplanung in den nachfolgenden Bebauungsplänen und Baugenehmigungen kann voraussichtlich sichergestellt werden, dass die artenschutzrechtlichen Anforderungen im Hinblick auf die im Plangebiet vorkommenden besonders bzw. streng geschützten Arten eingehalten werden können.

Im Sinne der Ziele des Landschafts- und Artenschutzprogramms wird eine Durchführung der Planung zu Verbesserungen für das Landschaftsbild und die Nutzbarkeit des Geländes als Erholungsraum führen. Besonders positiv ist dabei die Beachtung des Vorrangs der Innenentwicklung, die die Wiedernutzbarmachung brachliegender Flächen in der Innenstadt bzw. im städtischen Übergangsbereich als Priorität setzt. Weitere Ziele für den Biotop- und Artenschutz und den Naturhaushalt können im Rahmen einer konkretisierten Planung auf nachfolgenden Planungs-

ebenen berücksichtigt werden, beispielsweise durch die auf Vernetzungsfunktionen ausgerichtete Strukturierung von Grünflächen, eine vielfältige Gestaltung der Freiflächen im Hinblick auf ihre Lebensraumfunktionen für Pflanzen und Tiere, Dach- und Fassadenbegrünung sowie die anteilige Verwendung wasser- und luftdurchlässiger Bodenbeläge, etc.

Die Möglichkeit einer neuen Nutzung des Bereiches östlich der Heinersdorfer Brücke als Schulstandort kann sich positiv auf das dort befindende denkmalgeschützte Ensemble auswirken. Ferner wird die Sanierung von Boden- bzw. Grundwasserunreinigungen im Zuge der Entwicklung der Fläche positiv auf den Naturhaushalt auswirken.

Es liegen keine Hinweise auf planungsbedingte erhebliche Veränderungen der Lärm- und Schadstoffbelastungen vor. Die Belastungssituation kann – soweit sich dies als erforderlich erweist – durch geeignete Lärmschutzmaßnahmen auf der nachfolgenden Planungsebene bewältigt werden. Einer Verschlechterung der Bestandsituation kann durch geeignete Maßnahmen entgegengewirkt werden. Hier können verschiedene Möglichkeiten zur Konfliktbewältigung wahrgenommen werden, von der städtebaulich lärmrobusten Strukturierung z. B. bei der Anordnung und Ausrichtung der Baufelder sowie der Nutzungsanordnung bis zur lärmoptimierten Grundrisskonzeption und Festsetzung resultierender Luftschalldämmmaße.

Ob und in welchem Maße die genannten Umweltauswirkungen eintreten werden, hängt von den Festlegungen der für die Umsetzung des FNP erforderlichen Bebauungspläne und Baugenehmigungen ab. Es kann davon ausgegangen werden, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch entsprechende Festlegung weitgehend vermieden bzw. adäquat ausgeglichen werden können.

2.5.2 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Im Flächennutzungsplan ist das Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow überwiegend als Bahnflä-

Nachnutzung ehem. Rangierbahnhof Pankow (Pankow) Lfd. Nr. 05/16

Stand: 29.08.2016

che dargestellt. Da das Gelände bereits eisenbahnrechtlich entwidmet ist, sich also nicht mehr im Eigentum der Deutschen Bahn AG befindet, ist eine erneute Nutzung als Bahnfläche äußerst unwahrscheinlich. Es ist davon auszugehen, dass bei einer Nichtdurchführung der Planung das Gelände weiter brach liegen wird. Dann könnte eine flächensparende Innenentwicklung auf einer schon in Anspruch genommenen Verkehrs- und Siedlungsfläche nicht erfolgen. Auch eine Zugänglichkeit des Geländes und neue Nutzung des Denkmalensembles wären bei Nichtdurchführung der Planung nicht möglich.

Bei Nichtdurchführung der Planung bliebe die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes einschließlich der klimatischen Funktionen im gegenwärtigen Umfang erhalten. Es würde keine Bodenversiegelung erfolgen und es wären keine Vegetationsverluste zu erwarten. Die Lebensraumfunktionen blieben zunächst erhalten, die Biotopstrukturen würden sich jedoch weiterentwickeln und bei ausbleibender Pflege dahingehend verändern, dass die Pioniervegetation langfristig verschwinden würde. Damit würden sich ebenfalls die Bedingungen für die an Sonderstandorte angepasste Arten (insbesondere die besonders bzw. streng geschützten vorkommenden Arten) verschlechtern, langfristig wäre zu erwarten, dass der Standort insbesondere für die Kreuzkröte sowie Brachpieper und Steinschmätzer nicht mehr als Lebensraum geeignet wäre. Bei Weiterbetrieb der Bahntrasse am nördlichen Gebietsrand blieben die Begleitstreifen/Böschungen ggf. für die Zauneidechse als nutzbarer Lebensraum erhalten. Eine Erhöhung des Verkehrslärms wäre nicht zu erwarten.

Bei einer (fiktiven) Wiederinbetriebnahme des Geländes als Bahnfläche würde eine erneute Bodenversiegelung erfolgen, die je nach Versiegelungsgrad auch die klimatischen Funktionen der Fläche deutlich beeinträchtigen würde. Ebenso wäre mit umfangreichen Vegetations- und Lebensraumverlusten zu rechnen. Mit einer Wiederaufnahme der Bahnbetriebsnutzung würde ebenfalls die Lärmbelastung ansteigen.

2.6 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen werden voraussichtlich für folgende Umweltgüter erforderlich: Bodenschutz, klimatische Funktionen, Vegetationsverluste, ggf. Biotopschutz, Artenschutz, Immissionsschutz.

Auf Grund der generalisierten Darstellungen des FNP können Art und Umfang der Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich konkret erst im Rahmen der zur Umsetzung erforderlichen Bebauungspläne festgelegt werden

Entsprechende Maßnahmen könnten beispielsweise sein:

- möglichst geringe Neuversiegelung schonender Umgang mit dem Boden,
- Verwendung wasser- und luftdurchlässiger Bodenbeläge,
- Sicherung des Luftaustauschs durch entsprechende Ausrichtung der Baukörper und Anordnung und Gestaltung von Freiflächen,
- Bauzeitenregelungen, ökologische Baubegleitung, ggf. Monitoring zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände,
- Maßnahmen im Sinne artenschutzrechtlicher Erfordernisse: ggf. Umsiedlung geschützter Tiere wie Kreuzkröte und Zauneidechse auf Ausgleichsflächen mit artgerechten Lebensraumstrukturen sowie ggf. Schaffung von Ersatzlebensräumen für Brutvögel mit spezifischen Lebensraumansprüchen wie Brachpieper und Steinschmätzer.
- Dach- und Fassadenbegrünung,
- Minderung der Immissionskonflikte durch entsprechende Anordnung und Gliederung der Gebäude, passive Lärmschutzmaßnahmen.

2.7 Darstellung der Alternativen

Aus gesamtstädtischer Sicht sind Planungsalternativen untersucht, aber aufgrund der Umsetzungsmöglichkeiten nicht weiter verfolgt worden. Angesichts des dringenden Wohnungsbedarfs in

Berlin, insbesondere im nordöstlichen Raum und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Innenentwicklung, kann auf eine Nachnutzung dieser Fläche nicht verzichtet werden. Vor Einleitung der FNP-Änderung wurden konzeptionelle Planungsalternativen zur zukünftigen Nutzung des Geländes in einem Werkstattverfahren diskutiert, die zu diesem Ergebnis geführt haben.

(http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/foren_initiativen/rangierbahnhof_pankow/index.shtml).

2.8 Verfahren der Umweltprüfung

Die Ermittlung der Umweltbelange erfolgte bisher insbesondere durch die Auswertung der Bestandsaufnahmen und Bewertungen des Landschaftsprogramms, des Umweltatlasses, des Lärmaktionsplans und bekannter vorliegender Studien.

Im weiteren Verfahren sind die im Rahmen der Beteiligung der einschlägigen Behörden und der Öffentlichkeit erfolgten Stellungnahmen zu berücksichtigen. Weitergehende Informationen zum Verfahren der Umweltprüfung sind in den allgemeinen Ausführungen zum FNP-Verfahren dargelegt.

2.9 Maßnahmen zur Überwachung

Die Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung dieser FNP-Änderung eintreten können, sind – soweit erforderlich – in den nachfolgenden Planungsebenen festzulegen bzw. in städtebaulichen Verträgen zu regeln. Im Zuge der regelmäßigen Fortschreibung der Landschaftsplanung werden diese Maßnahmen überprüft.