

# 11-157 – Detlevstraße, Clusterung der eingegangenen Stellungnahmen und deren Abwägungen zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB

- Hinweis: Die Stellungnahmen 36 (DEUTAG Ost) und 66 (Berliner Landesarbeitsgem. Naturschutz e.V.) tragen singulären Charakter und wurden nicht in die Übersicht aufgenommen.

## 1 Art der Nutzung

Das geplante Wohngebiet soll Platz für bis zu 1.000 Bewohner schaffen. (Stellungnahmen: 1.1, 2.1, 2.9, 6.1, 11.1, 13.1, 14.2, 20.9, 22.2, 26.1, 27.1, 30.3, 32.9, 34.8, 39.2, 44.2, 53.1, 55.2, 57.3, 59.2, 59.6, 60.2, 67.2, 67.6, 68.1, 78.1, 78.17, 79.2, 88.2, 89.2, 90.2)

Die durch die Planung avisierte Anzahl der Bewohner entspricht einer „punktuellen Einwohnerzahl“ von 27.500 – 34.000 Personen je Quadratkilometer und wird sonst lediglich in Innenstadtlagen erreicht. Sie steht in Kontrast zur Bebauungsstruktur der Gartenstadt. (Stellungnahmen: 44.2, 47.8, 53.3)

In der Begründung zum Bebauungsplanentwurf (siehe Pkt. IV.3) ist dargelegt, dass die im Bebauungsplan 11-157 festgesetzte Geschossflächenzahl (GFZ) rechnerisch eine Geschossfläche von rd. 40.150 m<sup>2</sup> ermöglicht, die zum derzeitigen Zeitpunkt 402 Wohneinheiten und und 804 Einwohner erwarten lassen.

### Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung

Dem Vergleich zwischen „punktueller Einwohnerdichte“ sowie Einwohnerdichte des Ortsteils Alt-Hohenschönhausen kann nicht gefolgt werden. Die alleinige Heranziehung eines Wohnbaugrundstücks unter Nichtberücksichtigung aller weiteren Nutzungen (Gewerbe, soziale und kulturelle Infrastruktur, Verkehrsflächen, Grünanlagen) führt bereits bei der Zugrundelegung eines durchschnittlich großen Einfamilienhausgrundstücks (750 m<sup>2</sup>), das durch eine vierköpfige Familie bewohnt wird zu einer „punktuellen Einwohnerdichte“ von ca. 5000 Ew/km<sup>2</sup>, die der Einwohnerdichte Alt-Hohenschönhausens entspricht.

Weiterhin ergibt sich die städtebauliche Planung aus dem dringenden

Wohnraumbedarf, der eine angemessene Anzahl von Wohnungen in stadträumlich integrierter Lage mit gutem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr erfordert.

Zudem erfordert die Nähe zum Gewerbe und zur Bahnanlage eine höhere bauliche Dichte, um eine Abschirmung von Lärm zu ermöglichen. Aufgrund der bestehenden Lärmbelastung im Plangebiet ist somit die Fortsetzung der bestehenden Baustruktur der Gartenstadt Hohenschönhausen im Plangebiet mit vordergründig Einzel- und Doppelhäusern mit bis zu zwei Vollgeschossen nicht geeignet, um ausreichend gegen Lärm abzuschirmen. Nur durch eine geschlossene und ausreichend hohe Bebauung kann einerseits eine lärmabgewandte Fassadenseite entstehen, die die nutzungseingeschränkten „lauten“ Fassaden kompensiert, und andererseits auch für die Bestandbebauung ein Lärmschutz erreicht werden.

**Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Die Anzahl der Wohneinheiten ist zu reduzieren bzw. an eine geringere bauliche Auslastung des Grundstücks anzupassen.  
(Stellungnahmen: 3.1, **21.1**, 50.3)

Eine Fortsetzung der Gartenstadt östlich der Detlevstraße innerhalb des Bebauungsplangebiets ist nicht das städtebauliche Ziel der Planung im Bebauungsplanverfahren 11-157 und ist auch aufgrund der vorhandenen Lärmsituation und der daraus resultierenden Lärmschutzmaßnahmen (sehr hohe Lärmschutzwand oder –wall) für eine derartige Bebauung wirtschaftlich nicht tragfähig und für potenzielle Nutzer wirtschaftlich nicht vertretbar.

Das städtebauliche Umfeld des Plangebiets entspricht einer Gemengelage. Das Plangebiet schließt im Osten an Anlagen der Deutschen Bahn AG (Bahnaußenring), im Süden an das gewerbe- und industrietypisch geprägte Gebiet an der Marzahner Straße sowie im Westen an die Wohnbebauung der Gartenstadt an. Neben den westlich angrenzenden Wohngebieten prägen somit südlich des Plangebiets vor allem großmaßstäbliche gewerbe- bzw. industrietypische Anlagen mit einer entsprechenden Hallenstruktur sowie den dazugehörigen Verwaltungsgebäuden das Bild. Zudem ist zu beachten, dass die westlich angrenzende Wohnbebauung entlang der Detlevstraße ihren Abschluss findet.

Eine drastische Reduktion der geplanten Wohneinheiten wird als nicht geeignet bewertet, um mit einem Wohnungsbauprojekt in stadträumlich integrierter Lage und gutem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr, auf den erheblichen Bedarf an Wohnraum zu reagieren.

Die geplante höhere Bebauung wird zudem eine höhere Lärmabschirmung gegenüber mehreren Immissionsquellen erzielen.

Ferner erfordert die Nähe zu gewerbe- und industrietypischen Nutzungen sowie zu den Anlagen der Deutschen Bahn AG eine höhere bauliche Dichte, um eine Abschirmung von Lärm zu ermöglichen. Aufgrund der bestehenden Lärmbelastung im Plangebiet ist somit die Fortsetzung der bestehenden Baustruktur der Gartenstadt Hohenschönhausen im Plangebiet mit vordergründig Einzel- und Doppelhäusern mit 2 Vollgeschossen nicht geeignet, um ausreichend gegen Lärm abzuschirmen. Nur durch eine geschlossene und ausreichend hohe Bebauung kann einerseits eine lärmabgewandte Fassadenseite entstehen, die die nutzungseingeschränkten „lauten“ Fassaden kompensiert, und andererseits auch für die Bestandbebauung ein Lärmschutz erreicht werden.

Eine Reduzierung der Wohneinheiten erfolgt daher nicht.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung**

Die an das B-Plangebiet angrenzende Wohnbebauung (Gartenstadt) entspricht einem Kleinsiedlungsgebiet gemäß § 2 Baunutzungsverordnung (BauNVO).  
(Stellungnahme: 9.4)

Hinsichtlich der Art der Nutzung entspricht die an das Plangebiet angrenzende Wohnbebauung (Gartenstadt) einem allgemeinen Wohngebiet gem. § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO). Die Charakteristika eines Kleinsiedlungsgebiets gem. § 2 BauNVO, die sich bspw. durch Nutzgärten oder landwirtschaftliche Nebenerwerbsquellen manifestieren, liegen nicht vor.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung**

Das Plangebiet und dessen Umfeld (Gartenstadt) ist durch eine **Unterversorgung mit Einzelhandelsangeboten** insbesondere für den täglichen Bedarf gekennzeichnet.

Mit dem B-Plan 11-157 ist die Sicherung eines allgemeinen Wohngebiets gem. § 4 Baunutzungsverordnung geplant. Der Versorgung des Gebiets dienende Läden sind in diesem Baugebiet regelmäßig planungsrechtlich zulässig. Bis zu welchem

(Stellungnahmen: **9.10**, 11.13, 15.6, 23.3, 28.6, 55.3, 58.2, 63.4/13, 69.2, 83.2, 84.5, 87)

Es wird die **Schaffung** fußläufig erreichbarer **Einzelhandelsstandorte** angeregt.  
(Stellungnahme: **47.3**)

Das Plangebiet und dessen Umfeld (Gartenstadt) ist durch eine **Unterversorgung mit Ärzten/Arztpraxen** gekennzeichnet.  
(Stellungnahmen: **9.10**, 14.6, 15.6, 45.3, 48.6, 55.3, 58.2, 62.3, 63.4/13,

Umfang kleinteiliger Einzelhandel zur Gebietsversorgung im B-Plangebiet zulässig ist, wird im weiteren Verfahren näher definiert. Auf eine tatsächliche Ansiedlung der jeweiligen Nutzungen hat die Bauleitplanung hingegen keinen Einfluss. Dem Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirks Lichtenberg ist weiterhin zu entnehmen, dass das bestehende Ortsteilzentrum an der Hauptstraße (Entfernung zum Plangebiet ca. 1,5 Km) gestärkt werden soll. Mit dem Einzelstandort Lidl (Entfernung zum Plangebiet ca. 700 m) ist zudem ein Nahversorger angrenzend zur Gartenstadt bereits vorhanden. Mit dem Neubau eines Discounters auf dem Grundstück Wartenberger Straße 51 steht ein weiterer Nahversorger im weiteren Umfeld zur Verfügung.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Mit dem Lidl-Standort in der Gehrenseestr. und dem Discounter an der Wartenberger Straße 51 sind in noch fußläufiger Entfernung zum Plangebiet und zur „Gartenstadt Hohenschönhausen“ Einzelhändler der Nahversorgung ansässig. Weiterhin wird durch das B-Planverfahren die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets gem. § 4 BauNVO angestrebt. Der Versorgung des Gebiets dienende Läden sind gem. § 4 Abs. 2 BauNVO in diesem Baugebiet regelmäßig zulässig. Durch das bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzept (ZEK) Stand 2011 (Überarbeitung in 2016 als Entwurf), wird die planungsrechtliche Ausweisung weiterer Einzelhandelsstandorte im Bereich der „Gartenstadt Hohenschönhausen“ nicht empfohlen. Vielmehr verweist das ZEK auf die im Ortsteil Alt-Hohenschönhausen überdurchschnittlich vorhandene Verkaufsfläche bei Nahrungs- und Genussmitteln je Einwohner. Die Ausweisung neuer Einzelhandelsstandorte gesamten im Bereich Alt-Hohenschönhausen wird dort nicht empfohlen.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Mit dem B-Plan 11-157 ist die Sicherung eines allgemeinen Wohngebiets gem. § 4 Baunutzungsverordnung geplant. Arztpraxen als Räume für freie Berufe sind in diesem Baugebiet regelmäßig planungsrechtlich zulässig. Auf eine tatsächliche

72.3, 83.2, 84.5, 86)

Durch das B-Planverfahren ist die planungsrechtliche Sicherung von Kiosken und Ärzten geplant. Diese Nutzungen ziehen weitere Verkehre (Anlieferverkehr, Patientenfahrzeuge) nach sich.  
(*Stellungnahme: 11.1*)

Die an das B-Plangebiet angrenzende **Gartenstadt ist durch eine Unterversorgung mit Kitas und Schulen gekennzeichnet.**  
(*Stellungnahmen: 9.10, 15.6, 43.4, 45.3, 48.6, 55.3, 58.2, 61.2, 62.3,*

Ansiedlung der jeweiligen Nutzungen hat die Bauleitplanung hingegen keinen Einfluss.

Der Begründung zum Bebauungsplanentwurf ist ferner zu entnehmen, dass der Grundstückseigentümer die HOWOGE neben dem Wohnen weitere ergänzende Nutzungen, die sich aus der bereits unabhängig vom B-Planverfahren initiierten Bürgerbeteiligung ergeben, im Plangebiet vorsieht.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Mit dem B-Plan 11-157 ist die Sicherung eines allgemeinen Wohngebiets gem. § 4 Baunutzungsverordnung geplant. Der Versorgung des Gebiets dienende Läden, Anlagen für gesundheitliche, kulturelle und soziale Nutzungen sowie Arztpraxen als Räume für freie Berufe sind in diesem Baugebiet regelmäßig planungsrechtlich zulässig. Bis zu welchem Umfang kleinteiliger Einzelhandel zur Gebietsversorgung im B-Plangebiet zulässig ist, wird im weiteren Verfahren näher definiert. Auf eine tatsächliche Ansiedlung der jeweiligen Nutzungen hat die Bauleitplanung hingegen keinen Einfluss.

Der Begründung ist ferner zu entnehmen, dass der Grundstückseigentümer die HOWOGE neben dem Wohnen weitere ergänzende Nutzungen, die sich aus der bereits unabhängig vom B-Planverfahren initiierten, Bürgerbeteiligung ergeben, bspw. einen Bäcker, im Plangebiet vorsieht. Größere Einzelhandelsbetriebe sollen allerdings im Plangebiet nicht zulässig sein, da hier zu starke Auswirkungen auf den Verkehr in der Gartenstadt verbunden wären. Eine erhebliche Zunahme des Fahrzeugverkehrs aufgrund der genannten Nutzungen ist nicht zu erwarten.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Die Hinweise zu den fehlenden Kitas und Schulen im Umfeld werden zur Kenntnis genommen. Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens ist die Sicherung der Bereitstellung von Kita- und Grundschulplätzen, die durch die Herstellung der

63.4/13, 69.3, 70, 72.3, 87)

Der Neubau einer Kindertagesstätte wird abgelehnt. Im mittleren und weiteren Umfeld bestehen bereits entsprechende Einrichtungen mit ausreichenden Kapazitäten.

*(Stellungnahme: 21.4)*

Die Errichtung einer für die geplante Wohnbebauung erforderlichen Schule wird im B-Plan 11-165 realisiert. Die planungsrechtliche Sicherung der Schule ist abgekoppelt vom B-Planverfahren 11-157 und damit ungewiss. Dieses Vorgehen wird für nicht zulässig gehalten.

*(Stellungnahme: 71.8)*

Die Schaffung von Jugendfreizeiteinrichtungen wird angeregt.

*(Stellungnahme: 63.13)*

geplanten Wohnbebauung im Bebauungsplangebiet 11-157 erwartet werden. Das im Wettbewerbsverfahren erarbeitete städtebauliche Konzept sieht die Ansiedlung einer KiTa im Plangebiet vor.

Eine Grundschule soll an der Wollenberger Straße entstehen.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 11-157 entsteht ein Bedarf an Kitaplätzen, der nach Angaben des Jugendamts nicht in Bestandseinrichtungen im Umfeld gedeckt werden kann. Die Grundstückseigentümerin sieht deshalb die Errichtung einer Kita im Plangebiet vor.

Die Sicherung der durch die Planung verursachten Kosten für die soziale Infrastruktur (hier KiTa-Plätze) erfolgt nach dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Die Einschätzung wird nicht geteilt. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens wird ein Bedarfsdeckungsnachweis hinsichtlich des Bedarfs an Grundschulplätzen geführt. Gemäß der Grundzustimmung zur Anwendung des Berliner Modells hat sich die HOWOGE u. a. zum Abschluss von städtebaulichen Verträgen verpflichtet, in denen u.a. eine Kostenbeteiligung zum Ausbau der notwendigen Platzkapazitäten von Grundschulplätzen geregelt wird.

Es wird im Bebauungsplanverfahren sichergestellt, dass die Bereitstellung von Grundschulplätzen und die Herstellung der Wohnungen im Plangebiet in einem geeigneten zeitlichen Bezug zueinander erfolgt.

#### **Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.**

Die Errichtung eines Jugendfreizeitentrums ist nach dem derzeitigen Planungstand nicht vorgesehen. Allerdings werden Frei- und Grünflächen für verschiedene Altersgruppen (Kleinkinder/Kinder/Jugendliche) in das Quartier

integriert.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.**

Es wird die Schaffung von Möglichkeiten der Freizeitgestaltung für „alle Altersklassen“ angeregt. Insbesondere kommen eine Gaststätte, Begegnungsräume aber auch private und öffentliche Spielplätze und Freiflächen in Betracht.  
(Stellungnahme: **44.16**)

Ziel des B-Plans 11-157 ist hinsichtlich der Art der Nutzung die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets gemäß § 4 Baunutzungsverordnung. Der Versorgung des Gebiets dienende Schank- und Speisewirtschaften aber auch Anlagen für z. B. kulturelle und soziale Zwecke sind gem. § 4 Abs. 2 BauNVO in diesem Baugebiet regelmäßig planungsrechtlich zulässig.

Mit der Planung werden begrünte und bepflanzte Flächen sowie Spiel- und Aufenthaltsbereiche für alle Altersgruppen avisiert. Es werden wie benannt private Spielplatzflächen von insgesamt 4 qm je Wohneinheit entsprechend der Bauordnung für Berlin § 8 BauOBln vorzusehen sein. Die Schaffung einer öffentlichen Spielplatzfläche ist Gegenstand der Abstimmungen mit dem zuständigen Fachamt. Der Flächenbedarf für öffentliche Spielplatzfläche wird auf der Grundlage des „Gesetzes über öffentliche Kinderspielplätze“ ermittelt und geht in die Planung ein.

Im weiteren Verfahren wird ein Konzept für den Freiraum vorgelegt.

**Kenntnisnahme. Wird zum Teil berücksichtigt.**

## 2 Maß der Nutzung

Die Bebauung sollte der ortsüblichen Bebauung entsprechen und maximal 2 Vollgeschosse ausbilden.

*(Stellungnahmen: 1.2, 9.4, 17.3, 31.16, 32.1, 35.4, 45.4, 46, 47.6, 48.8, 59.7, 61.1, 67.6, 68.3, 78.18, 89.6)*

Die Bebauung sollte auf die ortsübliche Bebauung reagieren und maximal vier bis fünf Vollgeschosse ausbilden.

*(Stellungnahmen: 3.2, 18.7, 45.4, 46, 57.2, 63.12, 89.1)*

Die Geschosshöhe sollte reduziert werden.  
*(Stellungnahmen: 21.2, 22.6, 89.13)*

Eine Bebauung des Plangrundstücks mit maximal zwei bzw. vier Vollgeschossen wird nach heutigem Kenntnisstand als nicht geeignet bewertet, um mit einem Wohnungsbauprojekt in stadträumlich integrierter Lage und gutem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr, auf den erheblichen Bedarf an Wohnraum zu reagieren.

Die durch die Planung verfolgte Grundflächenzahl von 0,4 entspricht den Leitlinien des § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) (allg. Wohngebiet) i. V. m. § 17 BauNVO. Die geplante Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,5 ist nur geringfügig höher als der in § 17 BauNVO für allgemeine Wohngebiete genannte Orientierungswert für die GFZ.

Die geforderte niedriggeschossige Bebauung bei offener Bauweise ist nicht geeignet, den vom Gesetzgeber geforderten Schutz vor Verkehrs- und Gewerbelärm bei der Schaffung von Baurecht für Wohngebäude sicherzustellen.

Die geplante höhere Bebauung wird zudem eine höhere Lärmabschirmung gegenüber mehreren Immissionsquellen erzielen und dient damit auch dem Schutz der bestehenden Wohngebäude.

Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass angrenzend zur Gartenstadt nördlich der Gehrenseestraße der Geschosswohnungsbau im Bereich der Josef-Höhn-Straße, Anna-Ebermann-Straße, Gehrenseestraße und Wartenberger Straße bereits eine ähnliche Geschossigkeit aufweist, wie die städtebauliche Planung im Bebauungsplangebiet 11-157. Somit wird die Bebauungsstruktur der Gartenstadt bereits an weiteren Orten durch eine vergleichbare mehrgeschossige Bebauung begrenzt.

Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.

Der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB vorgestellte Entwurf sieht keine Festsetzung von Geschosshöhen vor.

Die geplante Geschosshöhe wird als geeignet bewertet, um mit einem Wohnungsbauprojekt in stadträumlich integrierter Lage und gutem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr auf den erheblichen Bedarf an Wohnraum zu reagieren.

Die geplante höhere Bebauung wird zudem eine höhere Lärmabschirmung gegenüber mehreren Immissionsquellen erzielen.

Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass angrenzend zur Gartenstadt nördlich der Gehrenseestraße der Geschosswohnungsbau im Bereich der Josef-Höhn-Straße, Anna-Ebermann-Straße, Gehrenseestraße und Wartenberger Straße bereits eine ähnliche Geschossigkeit aufweist, wie die städtebauliche Planung im Bebauungsplangebiet 11-157. Somit wird die Bebauungsstruktur der Gartenstadt bereits an weiteren Orten durch eine vergleichbare mehrgeschossige Bebauung begrenzt.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Durch die schalltechnische Untersuchung wird die Notwendigkeit der geplanten Gebäudehöhe nicht dargelegt.

*(Stellungnahmen: 29.9, 54.8, 58.8, 59.2, 78.3, 93.6)*

In der schalltechnischen Untersuchung wird festgestellt, dass „die höchsten und flächendeckenden Überschreitungen der Orientierungswerte durch den Schienenverkehrslärm verursacht werden.“ Die Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes sind im vorliegenden Fall als sehr gering einzuschätzen, sodass die Wahl einer geschlossenen lärmrobusten städtebaulichen Struktur empfohlen wird. (Schalltechn. Untersuchung, S. 13).

Im Rahmen der weiteren schalltechnischen Untersuchungen wird der Zusammenhang zwischen Gebäudehöhe und Lärmschutz dargelegt. Eine geeignete Lärmabschirmung durch aktive Lärmschutzmaßnahmen, im Sinne einer Lärmschutzwand oder einer abschirmenden Wallanlage, wird aufgrund der erforderlichen Höhe weder technisch noch wirtschaftlich als tragfähig bewertet.

**Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Eine Begründung der Überschreitung der Vorgaben des § 17 Abs. 1 BauNVO (hier GFZ von 1,5) erfolgt durch die Begründung zum B-Plan

Im weiteren Verfahren erfolgt eine vertiefende Darlegung der städtebaulichen Gründe für die Überschreitung der Orientierungswerte gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO.

11-157 nicht.  
(Stellungnahmen: 44.22/23, 49.1, 78.1, 79.2, 93.5)

Der Überschreitung der Orientierungswerte liegen städtebauliche Gründe zugrunde:

- der stadträumlich integrierten Lage des Plangebiets,
- einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden,
- und einer erforderlichen Lärmabschirmung die nur durch eine geschlossene und ausreichend hohe Bebauung erzielt werden kann.

Weiterhin sind durch die gute Anbindung an den ÖPNV bereits ausgleichende Umstände gegeben, ausgleichende Maßnahmen sind Gegenstand des B-Planverfahrens. Eine Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch die Planung ist nicht ersichtlich.

Kenntnisnahme. Die Begründung wird fortgeschrieben.

### 3 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubare Grundstücksfläche ist so zu strukturieren, dass die geplante Bebauung von der Detlevstraße abrückt und höhere Gebäudehöhen vornehmlich im östlichen Grundstücksbereich erreicht werden.

(Stellungnahmen: **44.4**, 44.15, 44.20, 47.)

Der Vorschlag spiegelt hinsichtlich der räumlichen Verteilung der geplanten Gebäudehöhen den Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens wieder, der die beschriebene Abstufung der Gebäudehöhen in Nord-Süd-Richtung darstellt. Der Siegerentwurf sieht vor, dass unmittelbar an der Detlevstraße im nördlichen Plangebiet ein maximal viergeschossiger Gebäudeabschnitt umgesetzt werden soll. In den südlich anschließenden Gebäudeabschnitten, die einen größeren Abstand zur Detlevstraße aufweisen werden durch den Entwurf größere Gebäudehöhen erreicht.

Der B-Planentwurf wird auf der Grundlage des überarbeiteten Siegerentwurfs fortgeschrieben. Im weiteren Verfahren wird die überbaubare Grundstücksfläche deutlich eingegrenzt und damit weiter von der Detlevstraße abrücken und somit ein größerer Abstand zur westlichen Bestandsbebauung gesichert. Darüber hinaus soll durch die Festsetzung von zwingenden Geschosshöhen (von vier bis sieben) und maximal zulässigen Gebäudeoberkanten eine Höhenstaffelung der Gebäude mit Bezug auf die Entfernung zur Detlevstraße gesichert werden.

Weiterhin ist anzumerken, dass sich die städtebauliche Planung aus dem dringenden Wohnraumbedarf, der eine angemessene Anzahl von Wohnungen in stadträumlich integrierter Lage mit gutem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr erfordert, ergibt.

Zudem erfordert die Nähe zum Gewerbe und zur Bahnanlage eine höhere bauliche Dichte, um eine Abschirmung von Lärm zu ermöglichen. Aufgrund der bestehenden Lärmbelastung im Plangebiet ist somit die Fortsetzung der bestehenden Baustruktur der Gartenstadt Hohenschönhausen im Plangebiet nicht geeignet. Es wird ferner darauf hingewiesen, dass die Höhe der geplanten Bebauung wesentlich über die Lärmabschirmung bestimmt wird. Eine höhere Bebauung kann somit den lärmabgewandten Raum effektiver vor Lärm zu schützen. Eine Reduzierung der Geschossigkeit erfolgt daher nicht.

**Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.**

## 4 Verkehr

### 4.1 Motorisierter Individualverkehr

#### 4.1.1 Anbindung des Gebiets an den überörtlichen Verkehr

Die den überörtlichen Verkehr tragende **Gehrenseestraße** ist insbesondere **im Berufsverkehr sehr stark ausgelastet**. Die Aufnahme weiterer durch das B-Planverfahren induzierter Verkehre auf die Gehrenseestr. wird kritisch gesehen.

*(Stellungnahmen: 1.1, 6.2, 10.2/4, 12.6, 20.8, 23.3, 29.1, 30.3, 32.10, 34.7, 42, 43.2, 45.2, 46, 47.4/12, 48.5, 50.1, 54.3, 55.2, 57.4, 58.2, 59.2, 60.2, 62.1, 63.6, 69.1, 70, 71.3, 72.5, 73.2, 75.1, 79.18, 80.2, 82.1, 83.1, 84.3, 85)*

Es werden **Rückstaus** bzw. die Ausweitung bestehender Rückstaus durch **motorisierte Verkehre** befürchtet, die aus den **Wohngebietsstraßen** in die Gehrenseestraße abfließen sollen. Die den überörtlichen Kfz-Verkehr tragende Gehrenseestraße, an die die Wohngebietsstraßen ausschließlich anbinden, ist zu den Hauptverkehrszeiten bereits sehr stark belastet. Mit den durch das Planvorhaben neu induzierten Kfz-Verkehr ist eine nicht unerhebliche Zunahme des Kfz-Verkehrs zu erwarten.

*(Stellungnahmen: 2.5, 3.3, 6.2, 7.1, 10.2, 14.4, 18.3, 19.3, 20.8, 23.3, 26.2, 27.4, 32.10, 33.2, 34.6/7, 39.3, 42, 45.2, 46, 47.4, 47.12, 48.5, 50.2, 55.2, 58.2, 59.4, 64.6, 71.3, 72.5, 73.2, 75.1, 78.14, 79.18, 80.2, 82.4, 83.1, 86, 88.3, 90.3)*

Zur Gewährleistung der Anforderungen an den Individualverkehr werden gutachterlich und in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden geeignete Maßnahmen bei Defiziten der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes geprüft. Maßnahmen (Ausbau, Ertüchtigung) zur Steigerung der Verkehrsqualität werden in Abstimmung mit den Fachbehörden aufgezeigt. Teil der Planung ist die Einbindung anderer Mobilitätsangebote als Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die verkehrliche Voruntersuchung stuft die Anbindung der geplanten Wohnnutzung an den überörtlichen Verkehr als mögliches Problemfeld ein. Im Rahmen der weiteren verkehrlichen Untersuchungen werden Vorschläge für erforderliche Maßnahmen zur stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs entwickelt, mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt und in einem städtebaulichen Vertrag gesichert.

Die Einmündung Gehrenseestraße / Bennostraße bietet nach Angaben der Verkehrsstudie (Freie Planungsgruppe Berlin GmbH: Machbarkeitsstudie zu Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße, Berlin 21. Mai 2019) die meisten Kapazitäten, die durch das Plangebiet induzierten Verkehre aufnehmen zu können. Um eine geeignete Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs zu gewährleisten, wird im weiteren Verfahren in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden geprüft, ob Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs getroffen werden können.

**Kenntnisnahme, wird berücksichtigt.** Im weiteren Verfahren werden Maßnahmen

Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Bennostraße/Gehrenseestraße ist durch geeignete Maßnahmen (bspw. Lichtzeichenanlage oder zusätzliche Abbiegespuren) zu gewährleisten. *(Stellungnahmen: 4.2., 11.4, 32.11/19, 34.7, 37.3, 42, 47.4, 59.4, 60.2, 65.4, 67.3, 68.1, 92.2)*

Ausbau des Knotenpunktes Gottfriedstr./Gehrenseestr./Lukasstr., bspw. durch zusätzliche Abbiegespuren oder eine Lichtzeichenanlage, da dieser bereits durch überörtliche Verkehre stark belastet ist. *(Stellungnahmen: 4.2, 59.4, 60.2, 65.4, 67.3, 92.1)*

zur Verbesserung der Verkehrsqualität geprüft und abgestimmt.

Die verkehrliche Voruntersuchung stuft die Anbindung der geplanten Wohnnutzung an den überörtlichen Verkehr als mögliches Problemfeld ein. Im Rahmen der weiteren verkehrlichen Untersuchungen werden Vorschläge für erforderliche Maßnahmen zur stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs entwickelt, mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt und in einem städtebaulichen Vertrag gesichert.

Die Einmündung Gehrenseestraße / Bennostraße bietet nach Angaben der Verkehrsstudie (Freie Planungsgruppe Berlin GmbH: Machbarkeitsstudie zu Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße, Berlin 21. Mai 2019) die meisten Kapazitäten, die durch das Plangebiet induzierten Verkehre aufnehmen zu können. Um eine geeignete Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs zu gewährleisten wird im weiteren Verfahren in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden geprüft, ob Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs getroffen werden können.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.**

Die Erschließung des Plangebiets soll nach derzeitigem Planungsstand über die Bennostraße erfolgen. Mögliche Verkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität beziehen sich daher auf den Kreuzungsbereich Bennostraßen/ Gehrenseestraße. Mögliche Maßnahmen für den Knoten Gehrenseestraße / Gottfriedstraße / Lukasstraße wie eine Ampelregelung für die Kreuzung, Lukas-, Gottfried- Gehrenseestraße werden daher voraussichtlich nicht zum Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens 11-157.

Der Hinweis einer notwendigen Ampelregelung für den benannten Kreuzungsbereich wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens an die zuständige Fachbehörde weitergegeben.

**Kenntnisnahme. Keine Berücksichtigung im Bebauungsplanverfahren 11-157.**

Zur **Vermeidung eines erhöhten Verkehrsaufkommens** durch motorisierte Verkehre, die durch das B-Planverfahren induziert werden, ist eine **Erschließung des Plangebiets über die Marzahner Straße** notwendig.

(Stellungnahmen: 4.5, 7.1, 8.1, 9.11, 18.8, 22.4, 24.2, 30.7/8, 31.17, 39.4, 43.1, 44.23, 52, 53.1, 54.11, 55.2, 56.2, 59.5, 62.4, 63.8, 63.10, 67.5, 74.4, 75.2, 76, 77, 78.16, 79.20, 82.2, 83.1, 84.4, 89.3/7, 91, 92.3, 95)

Es wird befürchtet, dass ein **Teil der induzierten Verkehre Ausweichstrecken** abseits der Bennostraße **nutzt**.

(Stellungnahmen: 11.5, 13.4, 32.11, 34.6, 39.3, 44.8, 57.4, 69.5, 71.4, 79.18)

Eine Anbindung des Plangebiets über die Lukasstraße an den überörtlichen Verkehr wird abgelehnt.

(Stellungnahmen: 67.4, 78.14)

Mit der Machbarkeitsstudie zur Erschließung des Plangebiets wurden in einem Variantenvergleich mehrere Erschließungsmöglichkeiten vergleichend geprüft. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass der Anschluss an die Marzahner Straße verkehrlich problematisch zu realisieren wäre – so wäre bspw. die Querung einer planfestgestellten Bahnfläche notwendig -, unwirtschaftlich sei und fraglich hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit. Weiterhin würden Entwicklungsmöglichkeiten des gewerblich geprägten Gesamtstandorts eingeschränkt werden. Dem gegenüber stehen die bereits bestehende Anbindung des Plangebiets an den öffentlichen Straßenraum sowie der Umstand, dass eine Erschließung über die Marzahner Straße Parksuchverkehre im angrenzenden Wohngebiet nicht ausschließt, sondern lediglich eventuell den Fahrzeugverkehr zu den geplanten privaten Stellplätzen, und vielmehr eine Durchfahrungsmöglichkeit eröffnet würde, wenn diese Erschließungsvariante an die Detlev- oder Bennostraße anbände.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Die Hinweise werden im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung geprüft.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

Es ist geplant, die Erschließung der Stellplätze an die Bennostraße anzubinden. Die Einmündung Gehrenseestraße / Bennostraße bietet nach Angaben der Verkehrsstudie (Freie Planungsgruppe Berlin GmbH: Machbarkeitsstudie zu Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße, Berlin 21. Mai 2019) die meisten Kapazitäten, die durch das Plangebiet induzierten Verkehre aufnehmen zu können. Um eine geeignete Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs zu gewährleisten wird im weiteren Verfahren in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden geprüft, ob Maßnahmen getroffen werden müssen können.

**Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Das Plangebiet sollte nicht über die Arnimstraße an den überörtlichen Verkehr angebunden werden. Der bauliche Zustand der Arnimstraße, die unter anderem vor der Gehrenseebrücke nur einen Fahrstreifen aufweist, ist für die induzierten Verkehre unzureichend. Eine Lenkung des Verkehrs wird gefordert.  
(Stellungnahmen: 17.1, 49.3, 97.2)

Das Plangebiet soll nicht über die Arnimstraße oder über den östlichen und westlichen Seitenarm der Gehrenseestr. verkehrlich erschlossen werden. Eine entsprechende Durchfahrtsmöglichkeit ist zu vermeiden.  
(Stellungnahme: 32.17)

#### **4.1.2 Ertüchtigung des Straßenraums**

##### **Die Wohngebietsstraßen sind zu ertüchtigen.**

Der öffentliche Straßenraum, der das B-Plangebiet an den überörtlichen Verkehr und den ÖPNV anbindet, befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand. Den Ansprüchen der Regenentwässerung ist bei einem Ausbau/einer Ertüchtigung Rechnung zu tragen.  
(Stellungnahmen: 1.1, 19.5, 25.1, 29.1, 32.19, 47.4/17, 54.3, 55.2, 59.4, 60.2, 61.5, 62.1, 67.3, 67.6, 68.1, 78.15, 79.21, 86, 89.2/4)

Der Siegerentwurf des vertiefenden städtebaulichen Wettbewerbs, der im weiteren Verfahren fokussiert wird, sieht die Bereitstellung von Stellplätzen im Plangebiet (Quartiersgarage) insbesondere entlang der neuen Erschließungsstraße im Osten und damit abgewandt zur Bestandsbebauung vor. Es ist geplant das Plangebiet über die Bennostraße an das Verkehrsnetz anzubinden.

Die Einmündung Gehrenseestraße / Bennostraße bietet nach Angaben der Verkehrsstudie (Freie Planungsgruppe Berlin GmbH: Machbarkeitsstudie zu Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße, Berlin 21. Mai 2019) die meisten Kapazitäten, die durch das Plangebiet induzierten Verkehre aufnehmen zu können. Um eine geeignete Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs zu gewährleisten wird im weiteren Verfahren in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden geprüft, ob Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs getroffen werden können.

##### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die Erschließung des Plangebiets erfolgt nach dem derzeitigen Planungsstand ohne Einbeziehung der Arnimstraße über die Bennostraße. Der Hinweis wird im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Erschließungskonzeption geprüft.

##### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Innerhalb des B-Planverfahrens werden zur Gewährleistung der Anforderungen an den Individualverkehr gutachterlich und in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden geeignete Maßnahmen bei Defiziten der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes geprüft. Maßnahmen (Ausbau, Ertüchtigung) zur Steigerung der Verkehrsqualität werden in Abstimmung mit den Fachbehörden aufgezeigt. Mit dem Vorgehen und der Umsetzung erforderlicher verkehrlicher Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die verkehrlichen Anforderungen bewältigt werden.

Die Anbindung des Plangebiets an den überörtlichen Straßenverkehr soll nach

derzeitigem Planungsstand über die Bennostraße erfolgen. Sie stellt die kürzeste Verbindung zwischen der Gehrenseestraße und den geplanten Stellplätzen im neuen Wohngebiet dar. Die Ertüchtigung der Bennostraße für den induzierten motorisierten Verkehr ist wesentlicher Teil der Untersuchungen und Abstimmungen. Ein grundsätzlicher Ausbau aller Straßen in der Gartenstadt ist hingegen nicht Gegenstand der Planung, da ein solcher Ausbau weder Folge der Planung noch angemessen ist.

Bei einer Ertüchtigung des Straßenraums werden die Ansprüche an die Regenentwässerung beachtet.

**Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Zur Gewährleistung der Anforderungen an den Individualverkehr werden gutachterlich und in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden geeignete Maßnahmen bei Defiziten der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes geprüft. Maßnahmen (Ausbau, Ertüchtigung) zur Steigerung der Verkehrsqualität werden in Abstimmung mit den Fachbehörden aufgezeigt. Mit dem Vorgehen und der Umsetzung erforderlicher verkehrlicher Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die verkehrlichen Anforderungen bewältigt werden.

**Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die Bennostraße (Verkehrsaufkommen von ca. 50 Kfz/h in der Spitzenstunde) wird auch nach Umsetzung der Planung hinsichtlich des Verkehrsaufkommens den Charakter einer Wohnstraße tragen. Eine Wohnstraße weist nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAST 06 eine Verkehrsstärke von unter 400 Kfz/h auf. Die Ermittlung der genauen Verkehrsprognosen erfolgt zwar erst im weiteren Verfahren, allerdings lässt bereits die anvisierte Stellplatzanzahl von ca. 200 Stellplätzen keine zusätzliche Verkehrsmenge von mehr als 350 Kfz/h erwarten, sodass die Charakterisierung einer Wohnstraße weiterhin zutrifft. Der Vergleich mit einer Hauptverkehrsstraße wird daher nicht geteilt.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich beim Gebiet südlich der Bennostraße

Ein Ausbau der vorhandenen Anliegerstraßen wird abgelehnt.  
(*Stellungnahmen: 21.9*)

Eine verkehrliche Mehrbelastung der Bennostraße wird abgelehnt. Die Straße sei eine Wohngebietsstraße und werde bereits zur Erschließung angrenzender Gewerbebetriebe und einer dort gelegenen Stellplatzanlage mitgenutzt. Mangels Regenwasserentwässerung sei sie nach Niederschlägen regelmäßig überschwemmt.  
(*Stellungnahmen: 15.3, 30.3, 53.1, 62.1, 73.2, 73.6*)

Die Detlevstraße soll als Spielstraße ausgebaut werden. Eine Erschließung des Plangebiets ist dann ausschließlich über die Bennostraße möglich.

*(Stellungnahmen: 30.3, 31.11)*

Bei einem Ausbau der Detlevstraße sollen auf der westlichen Straßenseite keine Gehwege neu errichtet werden.

*(Stellungnahme: 44.11)*

Durch eine stärkere Auslastung der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum bzw. den Ausbau der Anliegerstraßen wird eine **Einengung des Straßenraums durch parkende Kfz befürchtet. Der Ver- und Entsorgungsverkehr oder Einsatzfahrzeuge könnten im Notfall nicht den Einsatzort erreichen.**

*(Stellungnahmen: 20.7, 65.2, 73.6)*

Es wird befürchtet, ein Ausbau der Anliegerstraßen, bei der auch Gehwege errichtet werden, lässt zukünftig das passieren bspw. eines Lkw durch andere Fahrzeuge nicht mehr zu.

*(Stellungnahmen: 65.3, 73.6, 78.15)*

Ein Ankauf von Flächen zur Erweiterung der Bennostraße ist unrealistisch. Der in der Machbarkeitsstudie angegebene Verkehrspreis ist mit 120,- €/m<sup>2</sup> ist zu niedrig angegeben. Er ist vielmehr mit 374,-

planungsrechtlich nicht um ein Industriegebiet, sondern es ist durch gewerbetypische Nutzungen geprägt.

Mit Umsetzung der Planung wird mit einem Ausbau der Bennostraße weiterhin eine geeignete Entwässerung der Bennostraße erfolgen.

Der B-Plan trifft keine Festsetzungen zur Einteilung der Straßenverkehrsfläche. Die Sicherung der Detlevstraße als Spielstraße in einem städtebaulichen Vertrag oder einem Erschließungsvertrag ist zum derzeitigen Stand nicht vorgesehen.

**Kenntnisnahme. Wird teilweise berücksichtigt.**

Die Notwendigkeit eines Ausbaus der Detlevstraße wird im weiteren Verfahren geprüft und mit den Fachämtern abgestimmt. Sofern eine Ertüchtigung oder ein Ausbau notwendig sein sollte, erfolgt dieser nach den Vorgaben des Fachamtes.

**Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die Anliegerstraßen sind als öffentliches Straßenland gewidmet. Die Kontrolle der Einhaltung der Regeln der StVO obliegen der Polizei sowie dem zuständigen Ordnungsamt.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahren ist nicht möglich.**

Ein möglicher Ausbau der Anliegerstraßen wird mit dem Fachamt (Straßen- und Grünflächenamt) abgestimmt. Die Vorgaben zum Straßenschnitt werden hierbei beachtet.

**Kenntnisnahme. Prüfung und Beachtung im weiteren Verfahren.**

Im Rahmen einer Ertüchtigung der Bennostraße wird ein Ankauf von privaten Gewerbeflächen südlich der Bennostraße erwogen. Die Notwendigkeit und die Möglichkeit eines Flächenankaufs werden im weiteren Verfahren geprüft.

€/m<sup>2</sup> (Bezugsjahr 2018) anzusetzen.  
(Stellungnahme: **15.4**)

Die Gehrenseebrücke ist zu modernisieren, beidseitige Radverkehrsanlagen sind dort anzulegen.  
(Stellungnahmen: **55.2, 57.4, 59.6, 60.2, 67.6, 72.5, 79.21**)

Inhaltsgleiche Darstellung der Stellungnahme des SGA vom 19.12.2018 im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB.  
(Stellungnahme: **79.19**)

Der benannte Bodenwert kann hier nicht nachvollzogen werden. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass der Bodenrichtwert im benannten Verkehrsgutachten für das Gewerbegebiet (Stichtag 1.1.2019) angegeben wurde. Die nördlich gelegene Fläche für Wohnbebauung weist hingegen bereits 2018 einen deutlich höheren Bodenrichtwert auf (340-€/m<sup>2</sup>)

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Unabhängig vom Bebauungsplanverfahren 11-157 wird auf die Zuordnung der Gehrenseestraße als Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes von Berlin hingewiesen und die damit verbundene Zuständigkeit der Abteilung Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Den Bezirken ist die Zuständigkeit für alle Straßen zugeordnet, die nicht zum übergeordneten Straßennetz von Berlin gehören und sich in deren Territorien befinden.

Seitens der zuständigen Senatsverwaltung wurde im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs.1 BauGB mitgeteilt, dass ein Ausbau der Gehrenseebrücke geplant sei. Ein Zeithorizont wurde hierzu nicht genannt.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Die vorgebrachten Inhalte entsprechen den Aussagen der Stellungnahme des bezirklichen Straßen- und Grünflächenamtes vom 19.12.2018 und sind bereits bekannt.

Im Rahmen des weiteren Verfahrens wird das Konzept zur Verkehrserschließung mit Angaben zur Querschnittsausgestaltung der Erschließungsstraßen erstellt. Die Erschließung des Plangebiets soll nach dem derzeitigen Planungsstand über die Bennostraße und Detlevstraße erfolgen. Mögliche Ertüchtigungsmaßnahmen von öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind Bestandteil von Abstimmungen mit dem zuständigen Fachamt. Die Ergebnisse gehen in die Planung ein.

Ferner wird eine Entwässerung im Plangebiet Gegenstand im weiteren Baugebungsplanverfahren. Hierfür wird ein Entwässerungskonzept erstellt und der Planung zu Grunde gelegt.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

Der Siegerentwurf des vertiefenden städtebaulichen Wettbewerbs, der im weiteren Verfahren fokussiert wird, sieht die Bereitstellung von Stellplätzen im Plangebiet insbesondere entlang der neuen Erschließungsstraße im Osten und damit abgewandt zur Bestandsbebauung vor. Ein mit den Fachbehörden abgestimmter Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen je Wohneinheit wird angestrebt.

Der Stellplatzschlüssel ist aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof und des Vorhabens, alternative Mobilitätsangebote in das Plangebiet zu implementieren, angemessen.

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass in Berlin keine Stellplatzpflicht besteht. Weiterhin kommt eine Auswertung des ruhenden Verkehrs (Machbarkeitsstudie) zu dem Ergebnis, dass im angrenzenden Wohngebiet (Gartenstadt) kein erhöhter Parkplatzdruck besteht.

**Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Für die in privatem Eigentum stehenden Flurstücke innerhalb des Straßenlandes liegt eine Widmung als öffentliches Straßenland vor. Ein Recht auf private Nutzung der Flurstücke, bspw. als privater Stellplatz, kann aus den Eigentumsverhältnissen nicht abgeleitet werden.

**Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Der Siegerentwurf des vertiefenden städtebaulichen Wettbewerbs, der im weiteren Verfahren fokussiert wird, sieht die Bereitstellung von Stellplätzen im Plangebiet (Quartiersgarage) insbesondere entlang der neuen Erschließungsstraße

### 4.1.3 Stellplätze

**Der entstehende Bedarf an Stellplätzen wird im Plangebiet nicht abgedeckt.**

Die geplante Wohnbebauung führt zu einem starken Anstieg des motorisierten Individualverkehrs in der Gartenstadt. In der Folge droht eine erhöhte Auslastung der im öffentlichen Straßenraum vorhandenen Stellplätze.

*(Stellungnahmen: 2.1, 3.3, 5.13, 6.1, 11.3, 11.6, 13.2, 14.2, 19.3, 20.7, 21.5, 22.2, 24.4, 26.1, 27.2, 29.3, 30.5, 31.13, 37.1, 39.2, 42, 44.10, 45.2, 47.4, 47.13, 48.2, 48.4, 49.3, 57.4, 58.2, 60.3, 61.4, 62.6, 63.11, 64.5, 65.2, 71.5, 73.3, 80.5, 81, 84.4, 86, 88.2, 89.12, 90.2, 91, 93.9, 96.1)*

Die Planung wird zu einem erhöhten Parkdruck im öffentlichen Straßenraum führen. **Es ist zu befürchten, dass in privaten Eigentum stehende Flurstücke vor den Wohngrundstücken durch parkende Kfz in Anspruch genommen werden.**

*(Stellungnahmen: 2.1, 14.3, 18.2, 19.4, 27.2, 34.9, 42, 64.5, 74.2)*

Der geplanten Wohnbebauung sollten neu zu errichtende Stellplätze im B-Plangebiet zugeordnet werden.

*(Stellungnahmen: 21.8, 32.16, 47.15)*

im Osten und damit abgewandt zur Bestandsbebauung vor. Ein mit den Fachbehörden abgestimmter Stellplatzschlüssel von 0,5 Stellplätzen je Wohneinheit wird angestrebt.

Die Anbindung erfolgt über die Bennostraße.

Der Stellplatzschlüssel ist aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof und des Vorhabens, alternative Mobilitätsangebote in das Plangebiet zu implementieren, angemessen.

**Wird entsprochen.**

Die geplante Kindertagesstätte erzeugt zusätzlichen Verkehr, da sie den Bedarf der Gartenstadt nur kurzzeitig abdeckt. Die Schaffung von KiTa-bezogenen Kurzzeitparkplätzen wird angeregt.

*(Stellungnahmen: 39.5, 73.4, 74.6, 76, 89.11)*

Die im Bebauungsplangebiet 11-157 vorgesehene Kindertagesstätte ist im Wesentlichen an den im Plangebiet aufkommenden Bedarf der zukünftigen Anwohner ausgerichtet. Somit werden die Kitaplätze vornehmlich durch die zukünftigen Anwohner genutzt. Folglich wird durch die Kita kaum zusätzlicher Zu- und Abfahrtsverkehr erwartet.

Unabhängig von der Kitaplanung wird hinsichtlich möglicher Lärmeinwirkungen im weiteren Verfahren geprüft, inwieweit Lärminderungsmaßnahmen in Anbetracht der nachbarschaftlichen Verträglichkeit erforderlich sind und welcher Aufwand hierfür ggf. angemessen ist.

Die Verpflichtung, Kurzzeitparkplätze zu errichten, die den Nutzern der Kindertagesstätte zur Verfügung stehen, wird im weiteren Verfahren geprüft.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

Der geplante **Stellplatzschlüssel von 0,2** Stellplätzen je Wohneinheit ist zu gering.

*(Stellungnahme: 11.2)*

Dem in der verkehrlichen Voruntersuchung angenommenen Motorisierungsgrad von 0,5 Fahrzeugen je Wohneinheit liegt eine Einschätzung zugrunde, die nach gängigen und anerkannten Methoden erarbeitet wurde. Einbezogen wurden hier die Nähe zu öffentlichen Verkehrsträgern (ÖPNV) und deren qualitative Anbindung innerhalb des Verkehrsverbundes des ÖPNV, die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs aber auch die Nähe zu substituierenden Angeboten (Carsharing) und der Motorisierungsgrad nach statistischem Gebiet. In die Beurteilung fließt ebenfalls die im Rahmen der verkehrlichen Voruntersuchung vorgenommene Bestandserfassung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenland ein.

In der Planung wird ein **Motorisierungsgrad von 0,2 bzw. 0,5 Fahrzeugen** je Wohneinheit zugrunde gelegt. Dieser Wert ist höher anzusetzen.

*(Stellungnahmen: 2.3, 25.3, 32.9/15, 34.10, 42, 45.2, 47.4, 48.2, 48.4, 68.5, 73.3, 93.8, 96.1)*

Aufgrund des durch die Planung induzierten stärkeren Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum und der fehlenden Planung von Ladestationen im Plangebiet, wird eine Nutzung von E-Mobilität erschwert.

*(Stellungnahme: 31.13)*

**Zur Vermeidung von Parksuchverkehren und Stellplatzproblemen** im angrenzenden Wohngebiet (Gartenstadt) ist eine **Erschließung des Plangebiets über die Marzahner Straße** erforderlich.

*(Stellungnahmen: 3.4, 30.7, 95)*

### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung**

Dem in der verkehrlichen Voruntersuchung angenommenen Motorisierungsgrad von 0,5 Fahrzeugen je Wohneinheit liegt eine Einschätzung zugrunde, die nach gängigen und anerkannten Methoden erarbeitet wurde. Einbezogen wurden hier die Nähe zu öffentlichen Verkehrsträgern (ÖPNV) und deren qualitative Anbindung innerhalb des Verkehrsverbundes des ÖPNV, die Nähe zu Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs aber auch die Nähe zu substituierenden Angeboten (Carsharing) und der Motorisierungsgrad nach statistischem Gebiet. In die Beurteilung fließt ebenfalls die im Rahmen der verkehrlichen Voruntersuchung vorgenommene Bestandserfassung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenland ein.

### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung**

Durch den Bebauungsplan 11-157 ist keine Festsetzung von Ladepunkten oder Ladestationen für „E-Autos“ möglich. Die Ausweisung von Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB, die in diesem Zusammenhang eine Ausweisung von Sonderparkmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge“ ermöglichen könnte, wird nicht angestrebt.

### **Kenntnisnahme, eine Änderung der Planung.**

Ein genereller Ausschluss von Parkraumsuchverkehr kann mit der Planung nicht erfolgen da der öffentliche Parkraum Jedem Kfz-Nutzer zur Verfügung steht. Dennoch wird darauf hingewiesen, dass ausgehend von der Planung eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen innerhalb des Bebauungsplangebiets bereitgestellt wird.

Mit der Machbarkeitsstudie zur Erschließung des Plangebiets wurden in einem Variantenvergleich mehrere Erschließungsmöglichkeiten vergleichend geprüft. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass der Anschluss an die Marzahner Straße verkehrlich problematisch zu realisieren wäre – so wäre bspw. die Querung einer

planfestgestellten Bahnfläche notwendig -, unwirtschaftlich sei und fraglich hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit. Weiterhin würden Entwicklungsmöglichkeiten des gewerblichen Gesamtstandorts eingeschränkt werden. Dem gegenüber stehen die bereits bestehende Anbindung des Plangebiets an den öffentlichen Straßenraum sowie der Umstand, dass eine Erschließung über die Marzahner Straße Parksuchverkehre im angrenzenden Wohngebiet nicht ausschließt, sondern lediglich eventuell den Fahrzeugverkehr zu den geplanten privaten Stellplätzen, und vielmehr eine Durchfahrungsmöglichkeit eröffnet würde, wenn diese Erschließungsvariante an die Detlev- oder Bennostraße anbände.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

**Der öffentliche Straßenraum im Bereich der östlichen Gartenstadt ist als Anwohnerparkzone zugunsten der Bewohner der Gartenstadt auszuweisen.**

Parkplätze für die zukünftigen Bewohner des B-Plangebiets 11-157 sind auf dem Grundstück östlich der Detlevstraße zu realisieren.

*(Stellungnahme: 32.15)*

Der öffentliche Straßenraum steht grundsätzlich jedem Verkehrsteilnehmer zur Verfügung. Die Machbarkeitsstudie kommt weiterhin zu dem Ergebnis, dass im an das Plangebiet angrenzenden Wohngebiet kein erhöhter Parkdruck besteht.

Weitergehende Gründe für die Ausweisung einer Anwohnerparkzone zugunsten der Bewohner der Gartenstadt sind nicht ersichtlich.

Die verkehrstechnische Erschließung sowie die Bereitstellung von Stellplätzen ist Gegenstand des weiteren Aufstellungsverfahrens. Hierbei werden die zuständigen Fachbehörden in die Planung eingebunden.

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass in Berlin keine Stellplatzpflicht besteht.

**Kenntnisnahme. Die Anzahl der neu herzustellenden Stellplätze wird im weiteren Verfahren bestimmt.**

Detlevstraße soll von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum freigehalten werden.

*(Stellungnahme: 89.10)*

Stellplätze werden nach derzeitigem Planungsstand innerhalb des Baugebiets und entlang der östlichen Geltungsbereiche entstehen. Die Straßenraumgestaltung der Detlevstraße ist Gegenstand des weiteren Bebauungsplanverfahrens.

Ein Parkverbot von LKW in der gesamten Gartenstadt und im Bebauungsgebiet ist vorzusehen.

*(Stellungnahme: 32.18)*

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Der Hinweis wird im weiteren Verfahren geprüft. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die tatsächliche Nutzung des öffentlichen Straßenlandes (bspw. Abstellen von Lkw) nicht den Regelungsumfang bzw. Regelungsmöglichkeit des Bebauungsplans betrifft. Die Ahndung etwaiger Verstöße gegen verkehrliche Bestimmungen obliegen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde oder der Polizei.

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

## **4.2 ÖPNV**

Die Versorgung des Plangebiets sowie der angrenzenden Gartenstadt durch öffentliche Verkehrsträger ist nicht ausreichend.

*(Stellungnahmen: 1.1, 6.2, 20.4, 26.2, 30.4, 31.12, 42, 47.4, 62.2, 68.2, 84.5)*

Die Einschätzung wird nicht geteilt.

Das B-Plangebiet befindet sich in fußläufiger Entfernung zum S-Bahnhof Gehrenseestraße sowie der Buslinie 294. Im weiteren Umfeld besteht ebenfalls ein Anschluss an die Straßenbahnlinien M5 und M17.

Die durch das B-Planverfahren an den ÖPNV gestellten Anforderungen werden im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Hierzu wurden und werden die BVG und die Deutsche Bahn im Rahmen des Beteiligungsverfahrens in die Planung einbezogen und zur Stellungnahme aufgefordert. Weiterhin wurde und wird in weiteren Verfahren die zuständige Stelle der Senatsverwaltung einbezogen und zur Stellungnahme aufgefordert.

Nicht nur der BVG und der Deutschen Bahn, sondern auch der zuständigen Senatsverwaltung ist bewusst, dass die Schaffung von Wohnraum im Einklang mit den Anforderungen des ÖPNV zu sehen ist. Dem Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vom 27.02.2019 ist daher zu entnehmen, dass für die S-Bahnlinie S75 eine Angebotsausweitung in der Hauptverkehrszeit (Direktverbindung S75 Wartenberg - Innenstadt im 20-Minuten-Takt) bis 2030 vorgesehen ist. Bereits jetzt sind Umsteigebeziehungen in das S-, U- und Regionalbahnnetz mit Innenstadtanbindung für die S 75, bspw. an den Bahnhöfen Lichtenberg, Ostkreuz und Warschauer Straße, gegeben. Außerdem ist die Verlängerung der S 75 zum Karower Kreuz geplant.

Weiterhin berücksichtigt der Nahverkehrsplan den Buslinienverkehr. So werden im Zuge der Angebotsentwicklung Defizitbereiche hinsichtlich möglicher Angebote geprüft.

Auf Basis des fortzuführenden Verkehrsgutachtens und im Rahmen weiterer Abstimmungen zwischen dem Grundstückseigentümer, der HOWOGE sowie den Behörden und Fachämtern wird die Festlegung von Maßnahmen (beispielsweise zur Schaffung einer besseren Verknüpfung mit dem ÖPNV) in einem angemessenen Umfang bestimmt, sofern sie als Folgekosten der Planung eingestuft werden können.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

**Die Anbindungen der öffentlichen Verkehrsträger an die Innenstadt bzw. das Gesamtnetz sind unzureichend.**

*(Stellungnahmen: 2.7, 13.6, 15.6, 18.5, 20.2, 25.2, 27.5, 28.3, 30.4, 31.12, 34.11, 47.14, 48.9, 59.6, 69.4, 71.9, 72.4, 74.3, 77, 88.4, 90.4)*

Die durch das B-Planverfahren an den ÖPNV gestellten Anforderungen werden im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Hierzu wurde und wird die BVG und der Deutschen Bahn im Rahmen des Beteiligungsverfahrens in die Planung einbezogen und zur Stellungnahme aufgefordert. Weiterhin wurde und wird in weiteren Verfahren die zuständige Stelle der Senatsverwaltung einbezogen und zur Stellungnahme aufgefordert.

Nicht nur der BVG und der Deutschen Bahn sondern auch der zuständigen Senatsverwaltung ist bewusst, dass die Schaffung von Wohnraum im Einklang mit den Anforderungen des ÖPNV zu sehen ist. Dem Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vom 27.02.2019 ist daher zu entnehmen, dass für die S-Bahnlinie S75 eine Angebotsausweitung in der Hauptverkehrszeit (Direktverbindung S75 Wartenberg - Innenstadt im 20-Minuten-Takt) bis 2030 vorgesehen ist. Bereits jetzt sind Umsteigebeziehungen in das S-, U- und Regionalbahnnetz mit Innenstadtanbindung für die S 75, bspw. an den Bahnhöfen Lichtenberg, Ostkreuz und Warschauer Straße, gegeben. Außerdem ist die Verlängerung der S 75 zum Karower Kreuz geplant.

Weiterhin berücksichtigt der Nahverkehrsplan den Buslinienverkehr. So werden

im Zuge der Angebotsentwicklung Defizitbereiche hinsichtlich möglicher Angebote geprüft.

Auf Basis des fortzuführenden Verkehrsgutachtens und im Rahmen weiterer Abstimmungen zwischen dem Grundstückseigentümer, der HOWOGE sowie den Behörden und Fachämtern wird die Festlegung von Maßnahmen (beispielsweise zur Schaffung einer besseren Verknüpfung mit dem ÖPNV) in einem angemessenen Umfang bestimmt, sofern sie als Folgekosten der Planung eingestuft werden können.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

**Die öffentlichen Verkehrsträger - insbesondere die Straßenbahnlinie M5 - sind bereits überlastet. Die Takte der S-75, der Straßenbahnlinie M5 sowie der Buslinie 294 sind zu verdichten.**

*(Stellungnahmen: 7.2, 9.9, 25.2, 28.3, 30.4, 31.12, 45.2, 47.14, 58.2, 59.6, 62.2, 70, 71.9, 72.4, 73.5, 74.3, 77, 89.8)*

Die durch das B-Planverfahren an den ÖPNV gestellten Anforderungen werden im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Hierzu wurden und werden der BVG und der Deutschen Bahn im Rahmen des Beteiligungsverfahrens in die Planung einbezogen und zur Stellungnahme aufgefordert. Weiterhin wurde und wird in weiteren Verfahren die zuständige Stelle der Senatsverwaltung einbezogen und zur Stellungnahme aufgefordert.

Nicht nur der BVG und der Deutschen Bahn, sondern auch der zuständigen Senatsverwaltung ist bewusst, dass die Schaffung von Wohnraum im Einklang mit den Anforderungen des ÖPNV zu sehen ist. Dem Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vom 27.02.2019 ist daher u.a. zu entnehmen, dass auf der Linie M5 ein genereller Einsatz von Fahrzeugen mit einer Länge von 40 Metern sowie eine weitere Ausdehnung des Taktangebots zu den Hauptverkehrszeiten vorgesehen ist.

Weiterhin berücksichtigt der Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 den Buslinienverkehr. So werden im Zuge der Angebotsentwicklung Defizitbereiche hinsichtlich möglicher Angebote geprüft.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

**Ein barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestraße wird gefordert.** Weiterhin sollen in diesem Bereich eine Notrufsäule und eine öffentliche Toilette errichtet werden.

(Stellungnahmen: 2.7, **3.5**, 9.9, 11.14, 25.2, 26.2, 27.5, 28.3, 29.4, 34.11, 44.12, 54.3, 55.2, 57.4, 58.6, 59.6, 62.2, 67.6, 68.2, 71.9, 72.4, 73.5, 74.3, 78.17, 79.21, 80.3, 89.9, 93.8)

Die benannten Maßnahmen im Umfeld des Plangebiets sind bereits unabhängig von der Planung zum Bbauungsplanverfahren 11-157 aufgrund der Bestandssituation als sinnvoll einzustufen.

Auf Basis des fortzuführenden Verkehrsgutachtens und im Rahmen weiterer Abstimmungen zwischen dem Grundstückseigentümer, der HOWOGE, den Fachämtern sowie der Deutschen Bahn AG wird die Festlegung von Maßnahmen, wie eine behindertengerechte Anbindung an den S-Bahnhof, der im Eigentum der Deutschen Bahn AG steht, in einem angemessenen Umfang geprüft und bestimmt, sofern sie als Folgekosten der Planung einzuschätzen sind.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

### 4.3 Fußgänger

Die vorhandene Fußgänger-Infrastruktur ist für die geplante Wohnbebauung unzureichend. Lediglich die Gehrensee- und Bennostraße sind mit einem Gehweg ausgebaut. Eine ausreichende Pflege (bspw. Schneeräumung) ist nicht gegeben.  
(Stellungnahmen: **15.5**, 78.17)

Zur Gewährleistung der Anforderungen an den Individualverkehr werden gutachterlich und in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden geeignete Maßnahmen bei Defiziten der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes geprüft. Maßnahmen (Ausbau, Ertüchtigung) zur Steigerung der Verkehrsqualität werden in Abstimmung mit den Fachbehörden aufgezeigt und Gegenstand der Regelung des städtebaulichen Vertrages.

**Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Kenntnisnahme. Die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die Gehrenseestraße wird im weiteren Verfahren geprüft.

**Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

**Zusätzliche Querungsmöglichkeiten für Fußgänger in der Gehrenseestraße werden angeregt.**

Es wird auf eine erhöhte Unfallgefahr für Fußgänger an den Knotenpunkten Gehrenseestraße/Bennostraße und Gehrenseestraße/Wollenberger Straße hingewiesen.  
(Stellungnahmen: **43.3**, 59.4, 61.3, 67.3, 71.3, 72.5, 79.18)

## 4.4 Mobilitätskonzept

**Die Umsetzbarkeit der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts wird angezweifelt.**

So können die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts, die als Maßnahme auf Quartiersebene bspw. Sharing Konzepte vorsehen, nicht mit dem Grundstückseigentümer rechtsverbindlichen vereinbart werden.

*(Stellungnahmen: 2.4, 20.8, 29.3, 29.5, 44.9, 47.16, 54.12, 58.4, 68.2, 69.6, 71.6, 74.6, 79.21)*

Maßnahmen des Mobilitätskonzepts werden nach Abschluss des Planvorhabens nicht weiterverfolgt.

*(Stellungnahme: 11.10)*

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts zielen darauf ab, die durch das B-Planverfahren induzierten Verkehre möglichst gering zu halten und frühzeitig alternative Angebote im Plangebiet zu implementieren, die den Umstieg auf alternative Mobilitätskonzepte erleichtern.

Die mit den Fachbehörden abzustimmenden Maßnahmen werden Gegenstand des im Rahmen des B-Planverfahrens zu schließenden städtebaulichen Vertrages zwischen dem Grundstückseigentümer, der HOWOGE, und dem Bezirk Lichtenberg.

Grundsätzlich sollen innerhalb des Geltungsbereichs Stellplätze geschaffen werden. Ein Stellplatzschlüssel von 0,5 je WE wird angelegt.

Es besteht kein Anspruch der vorhandenen Bewohner auf alleinige Nutzung des öffentlichen Parkraumes.

**Kenntnisnahme, wird berücksichtigt.**

Die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts sind weiterhin Bestandteil der Planung. Um einen möglichst geringen motorisierten Verkehr im Plangebiet zu erzielen, wird die Bereitstellung von Car-Sharing-Stellplätze auch weiterhin verfolgt. Der Grundstückseigentümer beabsichtigt innerhalb des Plangebiets Car-Sharing Fahrzeuge bereitzustellen.

**Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.**

## 4.5 Methodik der verkehrlichen Voruntersuchung

Die den **Verkehrsgutachten zugrundeliegende Methodik** ist unzureichend.

*(Stellungnahmen: 2.3, 10.6, 35.6, 47.12, 73.6)*

Die Gutachten wurden nach gängigen und anerkannten Methoden erstellt. Teil der Verkehrsuntersuchung sind u.a. eine Verkehrserhebung sowie eine Bestandserfassung des ruhenden Verkehrs. Ferner wird darauf hingewiesen, dass

das Verkehrsgutachten in Abstimmung mit der bezirklichen Fachbehörde (Straßen- und Grünflächenamt) erstellt wurde.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung**

**Die der verkehrlichen Voruntersuchung zugrundeliegenden Daten** zur Verkehrsbelastung des übergeordneten Straßennetzes durch den fließenden Verkehr stammen aus dem Jahr 2014 und **sind nicht aktuell**.  
(Stellungnahmen: 2.6, 60.2, 63.9)

In der Fortschreibung der gutachterlichen Verkehrsuntersuchung werden zukünftig aktuellere Verkehrsdaten zu Grunde gelegt. Es wird darauf hingewiesen, dass für die vorliegenden Verkehrsgutachten u.a. eine Verkehrserhebung am Knotenpunkt Gehrenseestraße / Bennostraße vom 14.02.2019 sowie eine Verkehrserhebung am Knotenpunkt Gehrenseestraße / Lukasstraße - Gottfriedstraße vom 12.04.2018 zu Grunde gelegt wurde.

#### **Kenntnisnahme, wird berücksichtigt.**

Die Daten der vorgenommenen Verkehrszählung sind nicht korrekt und zu niedrig.  
(Stellungnahme: 96.2)

Die Verkehrserhebung (Ergebnisdokumentation – Verkehrserhebung am Knotenpunkt Gehrenseestraße / Lukasstraße - Gottfriedstraße in Berlin-Lichtenberg) wurde am Donnerstag den 12.04.2018 durch das Büro Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft durchgeführt.

Auf Grundlage der Verkehrserhebung wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße für den Linkseinbieger (Spätspitze) aus der Gottfriedstraße in die Gehrenseestraße (Ost) die höchste Wartezeit mit einer rechnerischen mittleren Wartezeit von 24,6 [s] ermittelt. Für die Prognose-Nullfalls ergab sich eine Wartezeit von ca. 64 [s].

#### **Kenntnisnahme. Keine Berücksichtigung im B-Planverfahren.**

**Durch Bau- und Planvorhaben in der näheren Umgebung** (B-Plan 11-165 sowie Neubau an der Wartenberger Str. 40) **verursachte bzw. zu erwartende Verkehrsmengen** bleiben in der verkehrlichen Voruntersuchung **unberücksichtigt**.  
(Stellungnahmen: 2.6, 9.17)

Es wird darauf hingewiesen, dass die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erstellten Verkehrsgutachten zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens aktuelle Prognosebetrachtungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu Grunde liegen.

Zur Bestimmung des Umfangs des fließenden Verkehrs werden vornehmlich die

Verkehrsstärkenkarten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) herangezogen. In diese Karten fließen relevante Änderungen der Stadtstruktur ein.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden verkehrliche Maßnahmen geprüft, die als Folge der Planung im Rahmen einer Angemessenheitsprüfung mit der Planung im Bebauungsplangebiet auch außerhalb des Plangebiets umgesetzt werden sollen.

**Kenntnisnahme, Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die verkehrliche Voruntersuchung wird im weiteren Verfahren fortgeschrieben, die Datengrundlagen dem aktuellen Stand angepasst.

Die Abbildung 19 (Spätspitze Gehrenseestraße / Lukasstraße /Gottfriedstraße) in der Machbarkeitsstudie zur Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße (Bearbeitung: Freie Planungsgruppe Berlin GmbH) zeigt die Verkehrsströme aus einer Untersuchung vom 12.04.2018 zur Verkehrserhebung am Knotenpunkt Gehrenseestraße / Lukasstraße - Gottfriedstraße. Hier fehlen die Darstellungen des östlichen und des westlichen Seitenarms der Gehrenseestraße, die ebenfalls in diesem Knotenpunkt zu berücksichtigen sind und deren Verkehrsbelegungen offensichtlich in dieser Untersuchung nicht erfasst wurden.

*(Stellungnahme: 32.12)*

Die gesamte Machbarkeitsstudie lässt die prognostizierten Verkehrsströme nach Fertigstellung der Wohnbebauung Detlevstraße vermissen. Somit ist diese Studie vollkommen ungeeignet, die zukünftige Belastung der Knotenpunkte Gehrenseestraße / Lukasstraße - Gottfriedstraße und Gehrenseestraße / Bennostraße zu beurteilen.

*(Stellungnahme: 32.13)*

Es erfolgt eine textliche Ergänzung zu den parallel verlaufenden Seitenarmen zur Gehrenseestraße im Kreuzungsbereich Gehrenseestraße / Lukasstraße – Gottfriedstraße, da ihre verkehrliche Bedeutung lediglich als marginal für den Knotenpunkt bewertet wird.

**Kenntnisnahme. Die Machbarkeitsstudie wird ergänzt.**

Die Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen der ersten Bearbeitungsphase erstellt. Aufgabenstellung war der Vergleich dreier Erschließungsvarianten unter Maßgabe mehrere Kriterien (Flächenverfügbarkeit, Flächeninanspruchnahme, Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeiten). Erhoben wurde weiterhin das „Parkplatzpotential der angrenzenden Gartenstadt. Im weiteren Verfahren wird eine Prognose der durch die Planung induzierten Verkehre im relevanten Umfeld sowie die Ermittlung der Verteilung der Prognoseverkehre auf das öffentliche Straßennetz erstellt. Zudem erfolgt unter

Einbeziehung der mit der Planung verbundenen Verkehre eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung der Knotenpunkte des übergeordneten Straßennetzes.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

Für die weitere gutachterliche Betrachtung der verkehrlichen Belange ist der Untersuchungsrahmen auf die gesamte Gartenstadt und weitere Wohngebiete entlang der Gehrenseestraße zu erweitern.  
(*Stellungnahme: 32.14*)

Verkehrliche Einschränkungen auf der Gehrenseestraße und im übergeordneten Straßennetz, die bereits unabhängig von der Planung bestehen, können nicht auf der Ebene des Bebauungsplans gelöst werden, sondern sind im Rahmen eines übergeordneten bezirklichen bzw. gesamtstädtischen Konzepts zu berücksichtigen.

Im Rahmen der weiteren verkehrlichen Untersuchungen im Bebauungsplanverfahren 11-157 werden Vorschläge für erforderliche Maßnahmen zur stadt- und umweltverträglichen Abwicklung des mit der Planung verbundenen Verkehrs entwickelt und mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Die der verkehrlichen Voruntersuchung sowie der Machbarkeitsstudie zugrunde gelegten „Zahlen“ [gemeint sind hier der Motorisierungsgrad und die Anzahl der Stellplätze, Anm. Fb Stapl/Stapl A4] sind zu niedrig angesetzt. Die Anzahl der Stellplätze ist statt mit 250 mit mindestens 400 bis 500 zu bemessen.

Weiterhin wurden die Belange des Lieferverkehrs, der Stadtreinigung und der Abfallentsorgung, der „täglichen Versorgungsfahrten“, die Hol- und Bringverkehre der geplanten KiTa sowie die mögliche Abstellung von Lkw nicht in die gutachterlichen Betrachtungen einbezogen.  
(*Stellungnahmen: 32.21, 34.8*)

Die Gutachten wurden nach gängigen und anerkannten Methoden erstellt. Teil der Verkehrsuntersuchungen sind u.a. eine Verkehrserhebung sowie eine Bestandserfassung des ruhenden Verkehrs. Ferner wird darauf hingewiesen, dass das Verkehrsgutachten in Abstimmung mit der bezirklichen Fachbehörde (Straßen- und Grünflächenamt) erstellt wurde.

Dem in der verkehrlichen Voruntersuchung angenommenen Motorisierungsgrad von 0,5 Fahrzeugen je Wohneinheit liegt eine Einschätzung zugrunde, die nach gängigen und anerkannten Methoden erarbeitet wurde. Einbezogen wurden hier die Nähe zu öffentlichen Verkehrsträgern (ÖPNV) und deren qualitative Anbindung innerhalb des Verkehrsverbundes des ÖPNV, die Nähe/Entfernung zu Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs aber auch die Nähe/Entfernung zu substituierenden Angeboten (Carsharing). Ebenfalls herangezogen wurde der

Motorisierungsgrad nach statistischem Gebiet. In die Beurteilung fließt ebenfalls die im Rahmen der verkehrlichen Voruntersuchung vorgenommene Bestandserfassung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenland ein.

Die verkehrlichen Belange der beabsichtigten KiTa-Nutzung (Hol- und Bringverkehre) sind Gegenstand der weiteren verkehrlichen Untersuchung.

Die Belange der Berliner Stadtreinigung (Reinigung, Müllabfuhr, Behälterstandplätze, Transportwege) wurden im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB ermittelt und fließen in die Planung ein, sofern sie einen notwendigen Regelungsgegenstand des B-Plans darstellen.

Die tatsächliche Nutzung des öffentlichen Straßenlandes (bspw. Abstellen von Lkw) betreffen nicht den Regelungsumfang bzw. Regelungsmöglichkeit des Bebauungsplans. Die Ahnung etwaiger Verstöße gegen verkehrliche Bestimmungen obliegen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde oder der Polizei.

**Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Den Ausführungen wird zugestimmt. Die Herleitung der im Bestand vorhandenen Parkplätze der Machbarkeitsstudie zu Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße wird im weiteren Verfahren überarbeitet.

**Kenntnisnahme. Prüfung und Berichtigung im weiteren Verfahren.**

Nach derzeitigem Planungsstand ist die Erschließung des Plangebiets über die Bennostraße vorgesehen. Die Bennostraße soll daher ertüchtigt werden. In diesem Zuge wird auch die Herstellung von Parkplätzen geprüft.

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass in Berlin keine Stellplatzpflicht sowie kein Anspruch auf die Bereitstellung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum besteht.

Die in der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Voruntersuchung vorgenommene Berechnung der verfügbaren Parkstände in der Bennostr. Ist nicht korrekt. Statt mit 112 müsste die Zahl der Parkstände mit 84 angegeben werden.  
(*Stellungnahmen: 41.5, 73.6*)

In einer weiteren Betrachtung der Gutachter über den Ausbau/die Ertüchtigung der Bennostraße wird eine Fahrbahnbreite von 5,50 m beschrieben.

Die Folge der nun schmaleren Fahrbahn ist das nur einseitig mögliche Parken. Unterstelle ich die von den Gutachtern vorher genannten Länge von 420 m und rechne mit einem Abschlag von lediglich 10%, ergeben sich  $420 \text{ m} \cdot 0,4 = 168 \text{ m}$  und das geteilt durch 6 m Länge pro Parkstand. Somit sind es rechnerisch nur noch 42 Parkstände, die nach

einem Umbau der Bennostraße auf dem Straßenland bei einseitiger Parkmöglichkeit übrigbleiben.

Die zur Verfügung stehenden Parkstände nach einem Umbau der Bennostraße verringern sich also weiter und erreichen nicht einmal 40% der ursprünglichen Angabe der Gutachter von 112 Stück. Ich frage Sie, sollten nicht alle Maßnahmen und deren Auswirkungen, die im Rahmen des Bauvorhabens notwendig sind, bis zu Ende betrachtet werden.

So wird durch das Gutachten der Eindruck erweckt, hier stünde reichlich Parkraum zur Verfügung.

*(Stellungnahme: 41.6)*

Die in der verkehrlichen Voruntersuchung unter 4.1 Erschließungsvarianten Kfz, Variante 1 (Seite 13) getroffene Aussage „befahrbar im Zweirichtungsverkehr“ wird widersprochen. An dieser Stelle können Pkw nur aneinander vorbeifahren, wenn eines auf den unbefestigten Seitenstreifen ausweicht.

*(Stellungnahme: 97.1)*

## 4.6 sonstiges

Es wird befürchtet, dass einer zukünftigen Bebauung im Geltungsbereich nicht Fahrradstellplätze in ausreichender Zahl zugeordnet werden.

*(Stellungnahme: 58.5)*

Ein überbezirklicher Verkehrs-Rahmenplan sollte in die Planung mit einbezogen werden.

*(Stellungnahme: 5.13)*

### **Kenntnisnahme. Prüfung (Ausbau der Bennostraße) im weiteren Verfahren.**

Die Hinweise zur Befahrbarkeit der Arnimstraße werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung des Verkehrskonzepts zu Grunde gelegt.

### **Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

Die erforderliche Anzahl der Fahrradstellplätze ist gemäß der AV Stellplätze nachzuweisen, indem zwei Fahrradstellplätze für jede Wohneinheit hergestellt werden.

### **Kenntnisnahme. Wird im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens bzw. Genehmigungsfreistellungsverfahrens berücksichtigt.**

Die bezirksübergreifende Planung verkehrlicher Belange wird durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vorgenommen, die mit dem neuen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 die verkehrliche Zielsetzung für Gesamtberlin einschließlich der Ortsteile Alt- und Neuhohenschönhausen sowie des Bezirks Marzahn-Hellersdorf benennt. Die zuständige Stelle der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

wurde und wird in das Bebauungsplanverfahren 11-157 einbezogen.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Die Straßen des angrenzenden Wohngebiets verzeichnen derzeit ein Verkehrsaufkommen von bis zu 50 Kfz/h (Spitzenstunde). Auch nach Umsetzung der Planung wird die der – nach aktuellem Planungsstand – Erschließung des B-Plangebiets dienende Bennostraße den Charakter einer Wohnstraße tragen. Eine Wohnstraße weist nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 eine Verkehrsstärke von unter 400 Kfz/h auf. Die Ermittlung der genauen Verkehrsprognosen erfolgt zwar erst im weiteren Verfahren, allerdings lässt bereits die anvisierte Stellplatzanzahl von ca. 200 Stellplätzen keine zusätzliche Verkehrsmenge von mehr als 350 Kfz/h erwarten, sodass die Charakterisierung einer Wohnstraße weiterhin zutrifft.

**Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung**

Die Erschließungskonzeption wird im weiteren Verfahren vertieft. Aufbauend auf den Ergebnissen der städtebaulichen und architektonischen Wettbewerbsverfahren sowie der gutachterlichen Betrachtung der verkehrlichen Belange und in Abstimmung mit der Fachbehörde wird eine Erschließung des Plangebiets über die Bennostraße angestrebt.

Hierbei wird der Siegerentwurf aus der 1. Phase des städtebaulichen Wettbewerbs zu Grunde gelegt. Weiterhin ist derzeit eine Erschließung über die Bennostraße vorgesehen, sodass die Befahrung der Arnimstraße zur Erschließung des Plangebiets höchstens marginal sein würde.

**Kenntnisnahme. Die Hinweise werden im weiteren Bebauungsplanverfahren geprüft.**

Die der Stellungnahme zugrundeliegenden Ausführungen beziehen sich auf die Ausschreibung zum städtebaulichen Wettbewerb, nicht auf das vorliegende B-

Durch die Planung verlieren die Straßen des angrenzenden Wohngebiets ihren verkehrsberuhigten Charakter.  
(Stellungnahmen: **19.2**, 34.14)

Die Detlevstraße soll im Bereich Bennostraße bis Lukasstraße als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen werden.  
(Stellungnahme: **44.8**)

**Es ist nicht nachvollziehbar, ob verkehrliche Belange im B-Planverfahren behandelt werden.**

In der Ausschreibung zum städtebaulichen Wettbewerb ist nicht dargestellt, dass verkehrliche Themen im B-Planverfahren behandelt werden.

*(Stellungnahme: 5.11)*

In Punkt 2.5 der Begründung wird zur verkehrlichen Erschließung die Erschließung des Plangebiets über die Detlevstraße, die Lukasstraße und die Bennostraße ausgeführt, die an die Gehrenseestr. anbinden. Der vorliegende Entwurf „WOHNEN AN DER DETLEVSTRASSE“ des Wettbewerbsgewinners Büro Schindler Friede / Mettler Landschaftsarchitektur sieht im Gegensatz dazu nur die Bennostraße als Straße zur Erschließung des Wohngebiets mit Individualverkehr vor.

*(Stellungnahme: 32.8)*

Bei Umsetzung der Ziele des B-Planverfahrens 11-157 droht eine massive Einschränkung der Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke (Gartenstadt). Eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur ist notwendig.

Planverfahren.

Zur Einschätzung der verkehrlichen Auswirkungen der Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 wurden eine verkehrliche Voruntersuchung, eine Machbarkeitsstudie zur Erschließung sowie ein Mobilitätskonzept erarbeitet, die im weiteren Verfahren vertieft werden. Sie waren Bestandteil der einsehbaren Planunterlagen zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit.

Auf Basis der fortzuführenden Verkehrsuntersuchungen und im Rahmen weiterer Abstimmungen zwischen dem Grundstückseigentümer, der HOWOGE und den Fachämtern wird die Festlegung von Maßnahmen in einem angemessenen Umfang geprüft und bestimmt, sofern sie als Folgekosten der Planung einzuschätzen sind.

Die Lösung bereits bestehender Probleme kann hingegen nicht Bestandteil des B-Planverfahrens 11-157 sein.

#### **Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.**

Der zitierte Absatz ist dem Punkt 2.5 der Begründung entnommen. Dieser Absatz ist als Teil der Bestandsaufnahme zu verstehen. Er stellt die verkehrliche Erschließung des Grundstücks östlich der Detlevstraße im Bestand dar und trifft keine Aussage über eine zukünftige oder sich aus den gutachterlichen Untersuchungen ergebende Erschließungsvariante.

Die Ergebnisse der gutachterlichen Betrachtungen des Verkehrs fließen vielmehr in den zitierten Entwurf ein, der die Erschließung des geplanten Baugebiets einschließlich der Stellplätze über die Bennostraße darstellt.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Die Einschätzung wird nicht geteilt. Die Anliegergrundstücke im Bereich der Gartenstadt grenzen an den öffentlichen Straßenraum an und sind erschlossen. Die Auswertung des ruhenden Verkehrs (Freie Planungsgruppe Berlin GmbH:

*(Stellungnahme: 32.20)*

Machbarkeitsstudie zu Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße, Berlin 21. Mai 2019) kommt zu dem Ergebnis, dass im angrenzenden Wohngebiet (Gartenstadt) kein erhöhter Parkplatzdruck besteht. Um eine geeignete Leistungsfähigkeit und Qualität des Verkehrsablaufs zu gewährleisten wird im weiteren Verfahren in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden geprüft, ob Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs getroffen werden können.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

Halteverbot und Durchfahrtsverbot außer Anlieger für das gesamte Siedlungsgebiet einschließlich Roderichplatz.

*(Stellungnahme: 37.2)*

Der öffentliche Straßenraum steht grundsätzlich jedem Verkehrsteilnehmer zur Verfügung. Einschränkungen wie ein Halte- oder Durchfahrtsverbot außer für Anlieger können aus der vorliegenden Planung nicht abgeleitet werden und obliegen der zuständigen Fachbehörde.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Die Arnimstraße sollte im Bereich zwischen Arnimstraße 3 und Gehrenseestr. 46 für aus der Detlevstraße kommende motorisierte Verkehre gesperrt werden. In diesem Bereich sind bereits jetzt Fußgänger durch Kfz gefährdet, zudem besteht für die Anliegergrundstücke bereits eine hohe Immissionsbelastung durch die angrenzenden Anlagen der Deutsche Bahn AG.

*(Stellungnahme: 96.3)*

Die Erschließungskonzeption wird im weiteren Verfahren erstellt. Hierbei wird der Siegerentwurf aus der 1. Phase des städtebaulichen Wettbewerbs zu Grunde gelegt. Weiterhin ist derzeit eine Erschließung über die Bennostraße vorgesehen, sodass die Befahrung der Arnimstraße zur Erschließung des Plangebiets höchstens marginal sein würde.

**Kenntnisnahme. Die Hinweise werden im weiteren Bebauungsplanverfahren geprüft.**

## 5 Emissionen/Immissionen

Mit der durch die Planung induzierten Zunahme der Anwohnerzahl und damit verbundener Veränderungen der Infrastruktur wird eine deutliche Verlärmung des angrenzenden Wohngebiets befürchtet.

*(Stellungnahmen: 5.18, 5.21, 10.1/3, 47.18, 59.2, 62.6, 85, 91)*

Zur Prüfung der Verträglichkeit der mit der Planung zu erwartenden Lärmeinwirkungen auf die Nachbarschaft erfolgt im weiteren Verfahren zunächst eine vertiefende sachgerechte schalltechnische Untersuchung. Die Ergebnisse werden im weiteren Verfahren gewichtet und die Zumutbarkeit bestimmt.

Hierbei wird die Vorbelastung eingehen. Es handelt sich bei dem Plangebiet und dessen Umgebung um eine immissionsschutzrechtliche Gemengelage, da die Nachbarschaft von gewerblichen Nutzungen einerseits und unmittelbar angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen andererseits bestimmt ist.

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die avisierte städtebauliche Planung sieht eine verkehrliche Erschließung des Plangebiets über die Bennostraße und damit im Grenzbereich zwischen gewerbetypischen Nutzungen auf der einen und der Wohnnutzung auf der anderen Seite vor. Diese Erschließungsvariante entspricht dem Ergebnis der verkehrlichen Untersuchung (Machbarkeitsstudie zur Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße). Hierin wird der Einmündung Gehrenseestraße / Bennostraße die meisten Aufnahmekapazitäten für die durch das Plangebiet induzierten Verkehre zugeordnet.

Der zusätzliche Pkw-Verkehr beschränkt sich im Wesentlichen auf die Erschließung der zukünftigen Stellplätze im Plangebiet. Hierbei wird ein Stellplatzschlüssel von 0,5 angestrebt. Aufgrund des Sackgassen-Charakters der Erschließung in der Gartenstadt tritt ferner kein Durchgangsverkehr auf.

Die zusätzliche Belastung durch Verkehrslärm ist Gegenstand der weiteren schalltechnischen Untersuchungen im Bebauungsplanverfahren 11-157.

#### **Kenntnisnahme. Prüfung der Hinweise im weiteren Verfahren.**

Die Hinweise zu den Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet werden zur Kenntnis genommen.

Die für das Plangebiet wesentlichen Schallemitanten wurden im Zuge der gutachterlichen Bestandsaufnahme erfasst. Im weiteren Verfahren erfolgte eine Aktualisierung der Schallemitanten. Sie werden auch weiterhin der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegt und ihre Einwirkungen auf das Plangebiet geprüft. Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung gehen in die Planung zum Bebauungsplan 11-157 ein.

Die durch die geplante Wohnbebauung induzierte **Zunahme des motorisierten Individualverkehrs erhöht die Lärmbelastung für das angrenzende Wohngebiet.**

*(Stellungnahmen: 2.9, 3.3, 5.12, 7.1, 9.5, 10.1, 20.6, 22.5, 24.2, 27.8, 33.3, 35.5, 35.7, 41.4, 44.13, 59.2/4, 60.5, 62.6, 63.9, 64.5, 68.6, 71.5, 73.2, 78.14, 81, 85, 88.4, 89.5, 90.4, 91, 93.9)*

Das Plangebiet ist durch zahlreiche Schallemitanten umgeben, die das Grundstück östlich der Detlevstraße stark verlärmern.

*(Stellungnahmen: 2.9, 31.2, 77, 78.9-78.10, 79.3)*

Es wird darauf hingewiesen, dass der lärmrobuste Städtebau ermöglicht, dass die lärmabgewandte Fassadenseite effektiv vor Schallimmissionen abgeschirmt wird. Die Möglichkeit der Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen anstelle des lärmrobusten Städtebaus wird durch die gutachterliche Untersuchung als sehr gering eingeschätzt.

Durch die Umsetzung einer geschlossenen Riegelbebauung parallel zu den Anlagen der Deutschen Bahn und den von dort ausgehenden Lärmeintrag erfolgt eine Abschirmung, die Schallemissionen, die von Anlagen außerhalb des B-Plangebiets emittiert werden (Schredderwerk, Anlagen der Deutschen Bahn) in der benachbarten Gartenstadt Alt-Hohenschönhausen verringert.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.**

Lärmemitteln wie bspw. das „Schredderwerk“ auf dem Gelände der Deutschen Bahn AG, wurden nicht in das Schallgutachten einbezogen.  
(Stellungnahmen: 55.5, 65.1)

Die Hinweise werden im Rahmen der Fortschreibung der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.**

Durch die Planung wird der Entwicklungsgrundsatz der „lärmarmen Stadtentwicklung“ nicht verfolgt.  
(Stellungnahme: 58.3)

Die Planung setzt eine lärmarme Stadtentwicklung um, indem Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe zum S-Bahnhof errichtet wird. Dadurch wird das zitierte Konzept der „Stadt der kurzen Wege“ berücksichtigt und ein Verzicht auf motorisierte Verkehrsmittel ermöglicht. Folglich werden somit günstige Bedingungen für eine Verringerung von Lärm geschaffen.

Weiterhin umfasst die Planung eine verträgliche Zuordnung von Nutzungen, indem an die bestehende Wohnnutzung der Gartenstadt angeknüpft wird. Zudem erfolgt die Erschließung über die Bennostraße, die südlich an eine Gewerbenutzung und somit an eine weniger lärmsensible Nutzung anschließt.

Die Umsetzung des Trennungsgrundsatzes gemäß § 50 BImSchG ist idealtypisch und bereits im Bestand nicht gegeben. Im Bestand grenzt das südliche Gewerbegebiet direkt an die Gartenstadt an und bildet somit eine städtische

Gemengelage. Der Trennungsgrundsatz wird durch das Gebot des schonenden Umgangs mit Grund und Boden, den Vorrang der Innenentwicklung und das städtebauliche und stadtsoziologische Ziel der räumlichen Nähe und Einheit von Wohnen, Arbeit und Freizeit (Stadt der kurzen Wege) relativiert. Der Gewinnerentwurf wird im weiteren Verfahren ausgearbeitet und der Planung zum Bebauungsplan 11-157 zu Grunde gelegt.

Die Berücksichtigung einer geeigneten Erschließung sowie die Bereitstellung von Stellplätzen innerhalb des Bebauungsplangebiets wird im weiteren Verfahren in die Planung eingehen.

Grundsätzlich werden mit der Planung Auswirkungen beachtet, die Folge der Planung zum Bebauungsplan 11-157 sind. Eine allgemeine Entlastung der Gehrenseestraße unabhängig von der Planung ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplan-verfahrens.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Die Lärmein- und auswirkungen werden im weiteren Verfahren auf der Grundlage der Ergebnisse des Wettbewerbsverfahrens konkret ermittelt. Insgesamt wird aufgrund der lärmabschirmenden Wirkung des angestrebten schallrobusten Städtebaus erwartet, dass sich die Lärmeinwirkungen auch für die Nachbarschaft außerhalb des Plangebiets verbessern.

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die schalltechnische Untersuchung weist auf die geringe Möglichkeit aktive Lärmschutzmaßnahmen (Reduzierung des Lärms direkt an der Lärmquelle selbst) im Zuge der Planung zu realisieren hin und benennt die Maßnahmen des passiven Schallschutzes (schalltechnische Verbesserungen an Immissionsorten/Gebäuden) bspw. nicht offenbare Vorbauten oder geschlossene Laubengänge, als Lösungsansatz.

Dem Gutachten folgend können durch lärmrobusten Städtebau insbesondere die von den Anlagen der Deutschen Bahn AG ausgehenden, in Abstrichen ebenfalls

Durch die geplante geschlossene Bauweise wird eine Verlärmung des nördlich angrenzenden Wohngebiets befürchtet.

*(Stellungnahme: 49.2)*

**Aufgrund der Vielzahl der gewerblichen Lärmquellen im Osten und Süden des Plangebiets ist ein effektiver/kosteneffizienter Schallschutz der geplanten Wohnbebauung im Geltungsbereich des B-Plans fraglich.**

*(Stellungnahmen: 5.15 5.19, 22.8, 31.5)*

von den gewerblichen Nutzungen ausgehende Schallemissionen bewältigt werden.

Die Betrachtung des anlagenbezogenen Lärms wird im weiteren Verfahren Beachtung finden und die vorläufige schalltechnische Untersuchung fortgeschrieben.

Geeignete Festsetzungen und Regelungen für einen hinreichenden Schutz vor Gewerbelärm werden Gegenstand des Bebauungsplans.

#### **Kenntnisnahme. Prüfung und Beachtung im weiteren Verfahren.**

Die **geplante Bebauung reflektiert die gewerblichen Schallimmissionen auf die Bestandswohnbebauung** entlang der Detlevstraße.  
(Stellungnahme: 5.16)

Im weiteren Verfahren werden im Rahmen der fortzuschreibenden schalltechnischen Untersuchung die Auswirkungen der Planung auf das Planungsumfeld untersucht. Von einer Erhöhung der Lärmeinwirkungen auf die Nachbarschaft aufgrund der zukünftigen Baukörper wird zum derzeitigen Zeitpunkt nicht ausgegangen.

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die geplante Bebauung reflektiert den Verkehrslärm der stark befahrenen Gehrenseestr. auf das angrenzende Wohngebiet.  
(Stellungnahme: 55.5)

Die Hinweise werden im Rahmen der Fortschreibung der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

„Lärmschutz – zum Betrieb“  
(Stellungnahme: 4.3)

#### **Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.**

Die Stellungnahme ist nicht eindeutig. Es wird vermutet, sie bezieht sich auf die Emissionen, die vom Gewerbegebiet an der Marzahner- und Plauener Straße ausgehen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die südlich der Bennostraße bestehenden gewerbetypischen Nutzungen nicht im sachlichen Zusammenhang mit der Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 stehen und unabhängig von der Planung ausgeübt werden.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die bestehende Wohnnutzung und die gewerbetypischen Nutzungen eine gewachsene Struktur und damit eine Gemengelage bilden, die in einem gegenseitigen Rücksichtnahmeverhältnis bestehen. Ein Anspruch auf etwaige Schutzmaßnahmen, die sich aus dem vorgelegten Planverfahren ergeben, kann nicht abgeleitet werden.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung**

Durch die geplante Wegnahme der Grünbrache geht ein Schutz vor dem Gelände der Deutschen Bahn AG verloren.  
(Stellungnahme: 23.2)

Der vorläufigen schalltechnischen Untersuchung ist zu entnehmen, dass insbesondere die von den Anlagen der Deutschen Bahn AG ausgehenden Emissionen durch den geplanten lärmrobusten Städtebau für die Bestandsbebauung wahrnehmbar reduziert werden.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Durch die Bauverwaltung werden zu erwartende Überschreitungen des Außengeräuschpegels nicht als schädliche Umwelteinwirkungen betrachtet, bzw. diese Problemlage nicht anerkannt.  
(Stellungnahmen: 31.6, 78.11)

Der Mutmaßung wird widersprochen. Die Planung wird wesentlich von den Lärmeinwirkungen aus dem Planungsumfeld bestimmt. Die gutachterlichen Hinweise zum notwendigen Schallschutz werden Eingang in die Festsetzungen des Bebauungsplans 11-157 finden.

Die gutachterlichen Einschätzungen wurden weiterhin in die Auslobungen zu den städtebaulichen und architektonischen Entwurfsverfahren eingearbeitet und bildeten ein wesentliches Kriterium bei der Auswahl der jeweiligen Siegerentwürfe. Durch den Städtebau wurde ein effektiver Umgang mit schädlichen Umweltauswirkungen gefunden. So wird die westliche Grundstücksseite wirksam gegen Lärm abgeschirmt, sodass hier im Vergleich zur östlichen Gebäudeseite deutlich geringere Pegel erwartet werden.

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die durch die geplante Wohnbebauung induzierte **Zunahme des motorisierten Individualverkehrs erhöht die bereits durch die starke verkehrliche Auslastung der Gehrenseestraße hohe Luftbelastung**

Nach der Karte „Verkehrsbedingte Luftbelastung im Straßenraum 2020 und 2025“ des Berliner Umweltatlas wird die Belastung in der Gehrenseestraße im Bereich zum Plangebiet als gering bewertet.

**(CO2) für das angrenzende Wohngebiet.**

*(Stellungnahmen: 7.1, 9.6, 10.1, 20.6, 22.5, 24.2, 24.7, 35.5, 59.4, 60.5, 63.7, 64.5, 71.5, 73.2, 78.14, 81, 85, 88.4, 90.4, 93.9)*

Die prognostizierten Werte des „Luftreinhalteplans 2018-2025 - Szenarien zur NO2-Konzentration (Konzentration durch Stickstoffdioxid) im Straßenraum 2020 (Umweltatlas)“ sowie der Karte „Verkehrsbedingte Luftbelastung im Straßenraum 2020 und 2025 (Umweltatlas)“ im Abgleich zu den Grenzwerten der 39. BImSchV zeigen keine Überschreitung der Grenzwerte für die Gehrenseestraße auf. Die Grenzwerte der 39. BImSchV von 40 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel für Stickstoffdioxid und Feinstaub werden mit einer für das Jahr 2020 prognostizierten NO2-Belastung von 15,83 µg/m<sup>3</sup> und einer PM10-Belastung von 21,06 µg/m<sup>3</sup> deutlich unterschritten. Eine Überschreitung der Grenzwerte aufgrund der Planung von 400 Wohneinheiten und des damit verbundenen motorisierten Verkehrs ist nicht ableitbar.

Die Hinweise zum Schutzgut Mensch einschließlich der Anforderungen der Luftreinhaltung (Feinstaub) sowie des Klimaschutzes werden im weiteren Verfahren insbesondere im Rahmen der Erstellung des Umweltberichts in die Planung eingehen.

**Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Die Betrachtung der Auswirkungen von Erschütterungen ausgehend von angrenzenden Gleisanlagen ist Gegenstand der bereits vorgenommenen erschütterungstechnischen Untersuchung. Die Untersuchung wurde in Abstimmung mit den Fachbehörden erstellt.

**Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die Wiedergabe der Inhalte der Erschütterungstechnischen Untersuchung bzw. der vorläufigen schalltechnischen Untersuchung ist nicht korrekt. Die Erschütterungstechnische Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass bei einer Unterschreitung einer Distanz von 25 m der geplanten Wohnbebauung zum nächstgelegenen Rangiergleis bauliche Anforderungen ergeben, um aus sekundärem Luftschall resultierende Emissionen zu bewältigen.

Aufgrund der Nähe des Plangebiets zu benachbarten Gleisanlagen ist dem Erschütterungsschutz innerhalb des Verfahrens Beachtung zu schenken.

*(Stellungnahme: 79.4)*

Um den geplanten Wohnraum entsprechend der **Anforderungen des Immissionsschutzes** errichten zu können, **muss der Baukörper mindestens 25 m vom nächstgelegenen Rangiergleis** auf dem Gelände der Deutschen Bahn AG **abrücken**.

*(Stellungnahme: 5.20)*

Aufgrund der Lage und der Größe des Grundstücks ist ein im Sinne des Erschütterungs- bzw. Schallschutzes ausreichendes Abrücken von der Lärmquelle der Bahngleise nicht möglich.

Da die Möglichkeiten, das B-Plangebiet durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu schützen, sehr gering sind, verbleibt als Mittel des Schutzes eine entsprechende lärmrobuste städtebauliche Struktur mit einer angemessenen Grundrissregelung in Verbindung mit effektivem baulichen Schallschutz- und ggf. Erschütterungsschutz. Insoweit werden Anforderungen an den Baukörper zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen Gegenstand des weiteren Bebauungsplanverfahrens.

**Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die geplante Lage der KiTa im nördlichen Grundstücksbereich ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht als problematisch einzuschätzen.  
(Stellungnahme: **31.4**)

Die aus immissionsschutzrechtlichen Gründen problematische Lage der KiTa im Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs wurde im Zuge des nachfolgenden Architekturwettbewerbs korrigiert und der Standort in den südlichen Bereich verlegt.

Im Bebauungsplan 11-157 ist die Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets gem. § 4 BauNVO geplant. Eine Festlegung auf einen für die KiTa immissionsschutzrechtlich problematischen Standort wird dadurch vermieden.

**Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.**

Die bestehenden immissionsschutzrechtlichen Konfliktsituationen werden in der Planung außer Acht gelassen.  
(Stellungnahmen: **31.3**, 58.8)

Die Einschätzung, die immissionsschutzrechtliche Konfliktlage würde ignoriert, wird nicht geteilt. Im Rahmen des weiteren Bebauungsplanverfahrens werden entsprechend der Lärmsituation geeignete und ausreichende Immissionsschutzfestsetzungen sowie Regelungen in das Bebauungsplanverfahren eingehen, um einen hinreichenden Lärmschutz zu gewährleisten.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.**

Der Planungsgrundsatz des Abstandsgebotes für unverträgliche

Hinsichtlich der Einhaltung des Trennungsgrundsatzes nach § 50 BImSchG wird auf

Nutzungen (§ 50 BImSchG) und die Unzulässigkeit passiver Schallschutzmaßnahmen als Konfliktlösung bei anlagenbezogenem Lärm werden hier in gravierender Weise außer Acht gelassen.  
(Stellungnahmen: **31.7**, 78.10, 79.6)

die gewachsene städtebauliche Struktur hingewiesen. Das Plangebiet befindet sich innerhalb einer Gemengelage aus einer räumlichen Nähe von lärmemittierenden und lärmsensiblen Nutzungen, sodass lärmsensible Nutzungen im höheren Umfang Lärmauswirkungen hinnehmen müssen. Im weiteren Verfahren werden die bestehenden Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet sowie die planinduzierten Lärmauswirkungen ermittelt und geeignete und ausreichende Maßnahmen zum Schutz der geplanten Wohnbebauung ergriffen. Die Erforderlichkeit einer Änderung der Planung hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung oder der überbaubaren Grundstücksfläche besteht nach derzeitigem Planungsstand nicht.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Trennungsgrundsatz nicht als zwingendes Gebot zu verstehen ist, d. h. die Entscheidung über das Ob und Wie einer räumlichen Trennung von unterschiedlichen Nutzungen obliegt der planenden Behörde im Rahmen der Abwägung. Innerhalb des Plangebiets ist aufgrund der bereits bestehenden Situation die Einhaltung des Trennungsgrundsatzes nicht möglich. Im Bestand grenzen bereits Gewerbe und Wohnen aneinander. Eine gewerbliche Nutzung soll innerhalb des Plangebiets nicht fortgeführt werden, um eine Verträglichkeit zur benachbarten lärmsensiblen Wohnnutzung zu erzielen.

Zur Lösung des Gewerbelärmkonfliktes wird in Erwägung gezogen, Maßnahmen außerhalb der Wohnungen zu treffen. Hierzu kommen bauliche Schallschutzmaßnahmen wie nicht offenbare Vorbauten mit einer Mindesttiefe von 0,5 m oder ein geschlossener Laubengang in Frage. Somit wird der anlagenbezogene Lärm im weiteren Verfahren Beachtung finden.

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Ist es, um auf akzeptable Pegelwerte bei Innenmessungen zu kommen, Ihrer Meinung nach opportun, den künftigen Bewohnern eines NEU zu errichtendem Wohnhauses, insbesondere nachts, zu untersagen die Fenster zu öffnen? Wenn dem so ist, verweise ich Sie auf eine Untersuchung des UBA, wonach sich 77,1% befragter Mieter äußerst stark oder stark belästigt fühlen, aus Lärmgründen das Fenster zu

Wohnungen ohne offenbare Fenster sollen durch die Planung vermieden werden. Es soll insbesondere eine Baukörperfestsetzung erfolgen, aus der ein lärmabschirmender Gebäuderiegel resultiert und so eine lärmabgewandte Seite geschaffen wird. Auf der abgewandten Seite werden Lärmpegel erwartet, die keine Festverglasung erfordern.

schließen.

*(Stellungnahme: 31.8)*

Eine ausreichende Lärmbetrachtung und Bewältigung der Schallemissionen ist nicht absehbar. Körperliche Schädigungen, unsoziale und diskriminierende Wohnverhältnisse, insbesondere für schwächere Mitglieder der Gesellschaft, seien die Folge.

*(Stellungnahmen: 31.9, 78.11)*

Die schallschutztechnische Untersuchung (Pkt. 4.2.3) kommt zu dem Ergebnis, dass die Belastungen durch Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm und Gewerbelärm sämtlich die Orientierungswerte überschreiten.

Da dies bislang keine Behörde zum Anlass genommen hat, um sich im Interesse der Gesundheit der Anwohner um Abhilfe zu bemühen, scheint die Argumentation, dass nun durch eine geschlossene ausreichend hohe Bebauung eine Verbesserung des Schallschutzes für die Anwohner erreicht wird, absurd.

Die Errichtung einer solchen "bewohnten Schallschutzmauer" ist kostenintensiv. Bei einem lichten Abstand der Wohnbebauung von < 25 m zum nächsten Gleis sind aufwändige konstruktive Maßnahmen wie z.B. elastische Gebäudelagerungen erforderlich (vgl. Pkt. 4.2.2 Erschütterungen). Aufgrund einer sinnvollen Optimierung der Baukosten (50 % öffentlich geförderte Wohnungen geplant) ist wahrscheinlich davon auszugehen, dass die Bebauung daher entsprechend dicht an die Detlevstraße heranrückt. In Abschnitt III, Pkt. 1 wird daher als Bebauungsgrenze ein Abstand von 5 m zur Straßenfläche der Detlevstraße festgelegt.

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die Betrachtung des anlagenbezogenen Lärms wird im weiteren Verfahren Beachtung finden und die vorläufige schalltechnische Untersuchung fortgeschrieben.

Die aus der gutachterlichen Untersuchung hervorgehenden Lärmschutzmaßnahmen werden mittels geeigneter Festsetzungen und Regelungen in den Bebauungsplan aufgenommen. Gesundheitsrisiken bzw. drohende Körperverletzungen für die Bewohner des Grundstücks östlich der Detlevstraße werden aus der Planung nicht hervorgehen.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung**

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die bestehende Lärmsituation aus einer historisch gewachsenen Struktur ergibt. Durch den geplanten lärmrobusten Städtebau wird auch eine Verringerung der Schalleinwirkungen durch Schienenlärm im Planungsumfeld erwartet. Die genaue Lärmsituation wird im weiteren Verfahren ausgehend vom anvisierten Städtebau des Gewinnerentwurfs ermittelt.

Die Ausweisung der überbaubaren Grundstücksflächen wird sich im weiteren Verfahren an den Ergebnissen des vertiefenden städtebaulichen Wettbewerbs orientieren. Der Siegerentwurf des Wettbewerbs sieht eine Positionierung des Baukörpers im östlichen Grundstücksbereich in Form einer geschlossenen Bebauung vor. Die zukünftige Baugrenze wird entsprechend angepasst und deutlich von der Detlevstraße abrücken und somit ein größerer Abstand zur westlich angrenzenden Bestandsbebauung gesichert.

Die Maßnahmen des vorliegenden Erschütterungsgutachten gehen in die Planung ein. Die Grundstückseigentümerin ist hierüber informiert. Die Planung wird trotz der Kosten zum Erschütterungsschutz angestrebt.

#### **Kenntnisnahme. Wird teilweise berücksichtigt.**

*(Stellungnahme: 34.12)*

Das Grundstück östlich der Detlevstraße ist aufgrund der umgebenden Lärmemittelen nicht für eine Wohnnutzung geeignet. Eine vergleichbare Planung für das Grundstück wurde bereits in der Vergangenheit eingestellt.

*(Stellungnahme: 35.1,)*

Die geplante Bebauung erhöht die Immissionsbelastung (Schall) des Wohnbaubestands. Dies ist den vorgelegten Gutachten zu entnehmen. Eine Abhilfe oder ein Lösungsansatz wird durch die Planung oder die Gutachten nicht aufgezeigt.

*(Stellungnahme: 71.11)*

## 5.1 Hinweise zur schalltechnischen Untersuchung

Im südlich an die Bennostraße angrenzenden Gewerbegebiet bestehen mehrere Gewerbebetriebe (Großküche und Containerfirma) von denen relevante Lärmbelastigungen, insbesondere beim Verladen sowie beim Befahren der Bennostraße, ausgehen.

*(Stellungnahme: 41.2)*

Die schalltechnische Untersuchung weist fachliche Mängel auf, u.a. wurden Korrekturfaktoren nicht korrekt angesetzt. Auch wurde die zukünftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens nicht berücksichtigt.

*(Stellungnahmen: 54.10, 73.6)*

Das im Jahr 1999 eingeleitete Aufstellungsverfahren für den Vorhaben- und Erschließungsplan (V+E-Plan) XXII-VE 3 wurde im Jahr 2002 eingestellt. Grund hierfür war der Rückzug des Vorhabenträgers vom Planverfahren.

Im Rahmen der Anforderungen an eine geordnete städtebauliche Entwicklung werden bei der Aufstellung des Bebauungsplanverfahrens insbesondere die Immissionsbelastungen berücksichtigt. Die Ergebnisse gehen in das weitere Bebauungsplanverfahren ein.

### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die Auswirkungen auf die Lärmsituation in der Nachbarschaft der Gartenstadt Alt-Hohenschönhausen werden im weiteren Verfahren geprüft.

Eine Erhöhung der Schallwerte durch die geplante Bebauung kann den Gutachten nicht entnommen werden.

### **Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

Die Hinweise zu bestehenden Lärmbelastigungen durch Gewerbebetriebe werden zur Kenntnis genommen. Sie werden der weiteren Ausarbeitung der schalltechnischen sowie verkehrlichen Untersuchungen zu Grunde gelegt. Die Ergebnisse gehen in den Bebauungsplan ein.

### **Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.**

Kenntnisnahme. Die Hinweise werden im weiteren Verfahren geprüft. Ferner geht die zukünftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens ein.

### **Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.**



## 6 Naturschutz

**Durch die geplante Bebauung** des B-Plangebiets **wird das** auf dem Grundstück östlich der Detlevstraße **vorhandene Biotop stark beeinträchtigt / zerstört.**

*(Stellungnahmen: 9.7, 10.5, 12.2, 23.2, 24.3, 47.5, 48.7, 58.2, 62.6, 72.6, 78.19, 81)*

Das brach gefallende Grundstück östlich der Detlevstraße ist Heimstatt einer Vielzahl an Vögeln, Insekten und Wildtieren. Derartige Biotope werden im Stadtgebiet benötigt.

*(Stellungnahmen: 3.6, 39.10, 48.7, 63.14, 78.19, 81)*

Der Vorrang der baulichen Entwicklung von innerstädtischen Siedlungsgebieten vermeidet Verkehrsströme ins nähere Umland, die aus einer Entwicklung von Wohnbauflächen am Stadtrand oder näherem Umland entstünden und ist zum Schutz der wesentlich klimawirksamen Außenbereiche ohne Alternative.

Aufgrund des erheblichen Bedarfs an Wohnraum wird die Schaffung von Wohnraum höher gewichtet als der Erhalt bestehender Biotope.

Dennoch erfolgt mit Umsetzung der Planung eine Begrünung und Bepflanzung der nicht überbaubaren Grundstücksfläche im Plangebiet. Hiermit können im Plangebiet neue Lebensräume geschaffen werden, die in einem gewissen Umfang der derzeit vorhandenen Fauna dienen.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass nach den Angaben des Berliner Umweltatlas im Umfeld (östlich und nordöstlich im Plangebiet) umfassende Biotope (Ruderalflure) mit einem mittleren bis sehr hohen Biotopwert vorhanden sind. Damit sind im Planumfeld umfassende unbebaute und begrünte Flächen für die Fauna vorhanden.

Entsprechend der artenschutzrechtlichen Einschätzung, werden Ersatzhabitats für bedrohte Tierarten geschaffen.

### **Kenntnisnahme. Prüfung und Beachtung im weiteren Verfahren.**

Aufgrund des erheblichen Bedarfs an Wohnraum wird die Schaffung von Wohnraum höher gewichtet als der vollständige Erhalt des Habitats.

Dennoch sind die Anforderungen an den Artenschutz zu berücksichtigen. Zur Feststellung der Habitatfunktion für die Fauna erfolgten daher artenschutzrechtliche Untersuchungen des Geltungsbereichs.

Hierbei wurden insbesondere Zauneidechsen sowie verschiedene Brutvögel und Fledermausarten festgestellt. Der Artenreichtum der kartierten Vögel wurde als durchschnittlich, die Siedlungsdichte als gering eingestuft. Insgesamt wurden überwiegend kulturfolgende Arten erfasst. Fledermausquartiere wurden im Untersuchungsgebiet (UG) nicht festgestellt. Es dient jedoch insbesondere der kartierten Zwergfledermaus als Jagdrevier. Insgesamt ist das Fledermaus-Artenspektrum als gering einzustufen. Aufgrund der Habitatstruktur und der Nähe zu den Gleisanlagen der Deutschen Bahn, eignet sich das UG für Zauneidechsen. Diese wurden im Geltungsbereich nachgewiesen.

Mit der geplanten Neubebauung erfolgen wahrnehmbare Einschnitte in das Habitat. Für die im Plangebiet nachgewiesenen Zauneidechsen wird daher die Herrichtung eines Ersatzhabitats erfolgen. Aufgrund der sich aus dem architektonischen Wettbewerbsverfahren ergebenden Baukörperanordnung ist mit den geplanten Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche davon auszugehen, dass ein großer Teil der Bestandsbäume entlang der Detlevstraße erhalten bleiben können, die den im UG vornehmlich jagenden Zwergfledermäusen erhalten bleiben. Die Bestandsbäume können weiterhin Nistbereiche darstellen, da hier überwiegend kulturfolgende Vogelarten nachgewiesen wurden, die auch in Siedlungsbereichen brüten. Bei den freibrütenden, störungstoleranten Vogelarten mit einem breiteren Spektrum an Nistplätzen ist davon auszugehen, dass diese Ausweichmöglichkeiten in den umliegenden Bereich finden werden. In Einzelfällen wird die Schaffung von Ersatzhabitaten geprüft. Ebenfalls können die im Plangebiet bestehenden Jagdhabitats für Fledermäuse bestehen bleiben bzw. durch Maßnahmen zur Begrünung/ Bepflanzung wiederhergestellt werden.

Weiterhin erfolgt mit Umsetzung der Planung eine Begrünung und Bepflanzung der nicht überbaubaren Grundstücksfläche im Plangebiet und damit die planungsrechtliche Sicherung neuer Lebensräume, die in einem gewissen Umfang der derzeit vorhandenen Fauna dienen können.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass nach den Angaben des Berliner Umweltatlas im Umfeld (östlich und nordöstlich im Plangebiet) umfassende Biotop (Ruderalflure) mit einem mittleren bis sehr hohen Biotopwert vorhanden sind. Damit sind im Planumfeld umfassende unbebaute und begrünte Flächen für die Fauna vorhanden.

**Kenntnisnahme. Prüfung und Beachtung im weiteren Verfahren.**

Kleinsäuger (Igel, Eichhörnchen, Kaninchen) sind durch das Artenschutzgutachten nicht erfasst worden. Auch wenn diese nicht streng geschützt sind, so unterliegen sie dennoch dem Tötungsverbot. *(Stellungnahme: 67.10)*

Die zu untersuchenden Arten und Artengruppen sowie der jeweilige Untersuchungsumfang wurden mit dem Fachbereich Naturschutz im Vorfeld der faunistischen Kartierungen abgestimmt. Es erfolgte kein entsprechender Hinweis auf die zu untersuchenden Säugetiere.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass bei allen Kartierungen auf Zufallsfunde geachtet wird und diese entsprechend registriert werden. Das faunistische Gutachten wurde dahingehend ergänzt und der Zufallsfund eines Rehs mit aufgenommen.

**Kenntnisnahme. Wird teilweise berücksichtigt.**

Vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gem. § 44 Abs. 5 BNatSchG sind zu schaffen, sollten durch die Planung, bzw. das Wohnbauvorhaben, das mit der Planung planungsrechtlich gesichert werden soll, Brutstandorte beeinträchtigt oder zerstört werden. *(Stellungnahmen: 67.11, 79.9)*

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die lokale Population und die Beeinträchtigungen von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten waren Bestandteil der vorliegenden Artenschutzuntersuchungen.

Da Zauneidechsen im Plangebiet des Bebauungsplans 11-157 verbreitet sind und deren Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Zuge der Bebauung vollständig verloren gehen, ist es erforderlich und vorgesehen, zeitlich vorgezogene Ersatzlebensräume zu schaffen und die Tiere umzusiedeln. Im Zuge dessen sollen zugleich Ausweichhabitats für Brutvögel geschaffen werden (Multifunktionalität der Maßnahme), indem die konkreten Habitatansprüche ausgewählter Arten berücksichtigt und Teilflächen im Plangebiet des Bebauungsplans 11-157 dementsprechend entwickelt werden. Die Flächen bzw. Maßnahmen werden im Bebauungsplan bzw. den städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan eingehen.

Dem Tötungsrisiko durch Glasanflüge von Vögeln ist im B-Planentwurf nicht ausreichend Rechnung getragen.  
(Stellungnahmen: 67.12, 79.10)

**Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.**

Es handelt sich trotz der baulichen Höhe um eine Wohnbebauung, bei der nicht von verspiegelten oder großflächigen Glasfassaden auszugehen ist. Dennoch können Gefahrenstellen, bspw. durch transparente Eckbereiche, verglaste Balkongeländer und ähnliches, nicht ausgeschlossen werden.

Im Rahmen des städtebaulichen Vertrags wird zwischen dem Grundstückseigentümer und dem Land Berlin geregelt, dass die Vorhabenträgerin bei der Gestaltung der baulichen Anlagen die Belange des Vogelschutzes berücksichtigt.

Weitere Ausführungen können der Begründung unter Punkt II.2.2.2 entnommen werden.

**Kenntnisnahme. Wird im Bebauungsplanverfahren und im Rahmen des städtebaulichen Vertrags berücksichtigt.**

Die in der Begründung zum B-Planentwurf enthaltene Aussage, innerhalb des Plangebiets kämen keine Arten des Anhangs I der Vogelschutzrichtlinie oder streng geschützte Arten nach § 7 BNatSchG als Brutvögel vor, wird widersprochen.  
Im Erhebungszeitraum wurden z.B. Sperber und Eulen (mit Jungvögeln) beobachtet).  
(Stellungnahme: 64.10)

Es wird auf das Wort „Brutvögel“ im benannten Satz der Begründung hingewiesen:

„ [...] Arten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie oder „streng geschützte“ nach § 7 BNatSchG kommen nicht **als Brutvögel** vor. [...]“

Dem faunistischen Gutachten ist zu entnehmen, dass die als **Nahrungsgast** erfasste Waldohreule nach § 7 BNatSchG „streng geschützt“ ist. Die Waldohreule wurde mit Jungvögeln nur als Nahrungsgast und nicht als Brutvögel im Plangebiet beobachtet.

Der Sperber wurde ferner im Rahmen der 6 Begehungen nicht festgestellt.

Die Einschätzung, es würde ein unvollständiges und wohlmöglich fehlerhaftes Gutachten vorliegen, wird nicht geteilt. Die Kartierung erfolgte in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde und gemäß der Kartiermethodik von Südbeck et al. (2005) durch einen erfahrenen Ornithologen. Der Brutvogelbestand von 2018 wurde gewissenhaft und korrekt ermittelt, die Ableitungen im Gutachten wurden sorgfältig und fachlich richtig getroffen. Es besteht kein Anlass dazu, von einem unvollständigen oder fehlerhaften Gutachten auszugehen.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Die verwendeten Leuchtmittel besitzen keinen städtebaulichen Bezug, sondern sind Gegenstand der Planungsumsetzung. Ein Hinweis zur bevorzugten Verwendung insektenfreundlicher Lichtquellen wird in die Begründung aufgenommen.

Dennoch ist eine Sicherung im städtebaulichen Vertrag vorgesehen, indem sich der Grundstückseigentümer die HOWOGE dazu verpflichtet, „insektenfreundliche“ Leuchten zu verwenden, um Beeinträchtigungen möglichst zu minimieren.

Weitere Ausführungen können der Begründung unter Punkt II.2.2.2 entnommen werden.

**Kenntnisnahme. Wird im Bebauungsplanverfahren und im Rahmen des städtebaulichen Vertrags berücksichtigt.**

Es wird darauf hingewiesen, dass auf der Grundlage des Siegerentwurfs im Wettbewerbsverfahren derzeit von einem umfassenden Baumerhalt entlang der Detlevstraße ausgegangen wird.

**Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung**

Der Erhalt der Stiel-Eichen wird angestrebt. Zitter-Pappeln haben eine durchschnittliche Lebenserwartung von ca. 100 Jahren. Mit 153 cm Stammumfang

Das Verwenden einer „insektenfreundlichen Beleuchtung“ wird gefordert.

*(Stellungnahmen: 67.13, 79.11)*

Der Bestand an Bäumen und Büschen entlang der Detlevstraße ist zu erhalten.

*(Stellungnahmen: 3.6, 21.6)*

Die im Gutachten zum „geschützten Baumbestand“ aufgeführten schützenswerten Stieleichen sollen erhalten bleiben. Ebenso die

Zitterpappel und der Pappelbestand entlang der Detlevstraße.  
(Stellungnahmen: 67.9, 72.6, 78.20, 79.12, 93.2)

weist die Pappel ein Alter von etwa 70 Jahren auf. Aufgrund der verbleibenden Reststandzeit und der möglichen Schädigung von relevanten Wurzelbereichen mit Umsetzung der Planung wird die Zitterpappel nicht als besonders schützenswert eingestuft.

Die Planung ermöglicht einen umfassenden Erhalt des Baumbestands entlang der Detlevstraße. Hierzu wird die Baugrenze unter Bezugnahme des städtebaulichen Gewinnerentwurfs weiter von der Detlevstraße abgerückt.

Unabhängig von der Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 wird darauf hingewiesen, dass ein straßenbegleitender Baumbestand keinen wesentlichen, tatsächlichen Schallschutz bietet.

**Kenntnisnahme. Wird teilweise berücksichtigt.**

„falls die Bennostraße erweitert wird 22. neue Bäume pflanzen!!“  
(Stellungnahmen: 4.4, 19.5)

Im weiteren Verfahren wird überprüft, ob mit einer Erschließung des Plangebiets über die Bennostraße eine Erweiterung der Bennostraße und die Fällung von Bäumen erforderlich ist. Sofern Baumfällungen erfolgen, werden ausreichende Neupflanzungen umgesetzt.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt/geprüft**

**Zu Absatz 5 und 6:**

Den im Umweltbericht unter Punkt 2.1.2 Schutzgut Boden getroffenen Aussagen (Absatz 5 – 9) wird nicht zugestimmt. Dem Umweltbericht fehlen weiterhin Aussagen zum Schutzgut Grundwasser und Mensch.  
(Stellungnahmen: 79.13-79.17)

Die getroffenen Aussagen wurden in wesentlichen Teilen der Stellungnahme des Fachbereichs UmNat vom 24.01.2019 entnommen und sind bereits bekannt. Das Gutachten wird in Abstimmung mit dem Umwelt- und Naturschutzamt konkretisiert.

Im weiteren Verfahren erfolgten in Abstimmung mit dem zuständigen Fachamt, als Fortführung des bestehenden geotechnischen Untersuchungsberichts, weitere

Untersuchungen zum Boden- und Grundwasserschutz.

Das zuständigen Fachamt teilte im Rahmen seiner Stellungnahme vom 07.12.2020 mit, dass die vorliegenden Gutachten zeigen, dass die geplante Bebauung nicht in Frage steht. Das Fachamt empfiehlt zur abschließenden Aufklärung der Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser eine vertragliche Vereinbarung. Entsprechende Regelungen gehen in den städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplamentwurf 11-157 ein.

Kenntnisnahme. Die Begründung wird fortgeschrieben. Es erfolgt die Berücksichtigung im städtebaulichen Vertrag.

**Zu Absatz 7 und 8:**

Die getroffenen Aussagen wurden in wesentlichen Teilen der Stellungnahme des Fachbereichs UmNat vom 24.01.2019 entnommen und sind bereits bekannt. Unter Punkt 2.1.2 wird benannt, dass eine orientierende Baugrund- und Altlastuntersuchung erstellt wurde und es werden die wesentlichen Ergebnisse zusammenfassend benannt.

In Abstimmung mit der Fachbehörde wurde das Gutachten ergänzt. Es werden Regelungen im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan getroffen erfolgt.

**Kenntnisnahme. Die Begründung wird fortgeschrieben.**

**Zu Absatz 9:**

Die getroffenen Aussagen wurden in wesentlichen Teilen der Stellungnahme des Fachbereichs UmNat vom 24.01.2019 entnommen und sind bereits bekannt.

Die Untersuchung kampfmittelbelasteter Flächen erfolgte für die Bereiche bei denen die Bohr- und Rammsondierungen vorgenommen wurden. Es erfolgten eine Abstimmung mit dem Fachamt und Ergänzungen im Gutachten. Die Begründung wird entsprechend der gutachterlichen Ergebnisse ergänzt. Das zuständige Fachamt teilte am 07.12.2020 mit, dass die vorliegenden Gutachten zeigen, dass die geplante

Bebauung nicht in Frage steht. Das Fachamt empfiehlt zur abschließenden Aufklärung der Wirkungspfade Boden-Mensch und Boden-Grundwasser eine vertragliche Vereinbarung. Entsprechende Regelungen gehen in den städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplanentwurf 11-157 ein.

**Kenntnisnahme. Die Begründung wird fortgeschrieben. Es erfolgt die Berücksichtigung im städtebaulichen Vertrag.**

**Zu den Schutzgütern Grundwasser und Mensch:**

Die getroffenen Aussagen wurden in wesentlichen Teilen der Stellungnahme des Fachbereichs UmNat vom 24.01.2019 entnommen und sind bereits bekannt. Im weiteren Verfahren wurden die Abstimmung mit dem Fachamt fortgesetzt. Regelungen werden zum Bestandteil des städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan 11-157.

Die Begründung wird entsprechend der gutachterlichen Ergebnisse ergänzt.

**Kenntnisnahme und Prüfung im weiteren Verfahren.**

## 7 Klima

Der **Rückbau der Grünlandbrache** wirkt sich **negativ** auf das **Stadt- und Kleinklima** aus.

*(Stellungnahmen: 8.2, 55.6, 67.8, 78.19)*

Die geplante geschlossene Bebauung innerhalb des Plangebiets gefährdet eine Klimaschneise.

*(Stellungnahmen: 9.7, 59.2, 78.4)*

Die geplante geschlossene Bebauung innerhalb des Plangebiets

Das Plangebiet erstreckt sich entlang der benachbarten Bahnanlagen sowie entlang der Gartenstadt Alt-Hohenschönhausen. Insbesondere östlich des Plangebiets besteht ein relativ großer Anteil an unversiegelten und begrünten Flächen, sodass sie begünstigend auf das lokale Klima wirken können.

Mit der Planung werden durchaus Anforderungen an den Klimawandel berücksichtigt, indem im weiteren Verfahren Grünfestsetzungen eingehen, die dem Kleinklima sowie der thermischen Situation im Plangebiet und damit auch dem Umfeld dienen.

Die Alternative zu innerstädtischem Wohnungsbau ist ferner die Zersiedelung des Umlandes, die zum Verlust erheblich klimawirksamer Freiflächen führt.

### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Aus der Karte „Klimamodell Berlin: Bodennahes Windfeld und Kaltluftvolumenstrom 2015“ des Umweltatlas (Zugriff am 27.04.2020) ist zu entnehmen, dass im Plangebiet sowie in der benachbarten Gartenstadt Alt-Hohenschönhausen das Windfeld eher aus nördlicher Richtung bestimmt wird.

Mit der Planung im Bebauungsplangebiet 11-157 werden durchaus Anforderungen an das lokale Klima berücksichtigt, indem im weiteren Verfahren Grünfestsetzungen eingehen, die dem Kleinklima im Plangebiet und damit auch dem Umfeld dienen.

Die Alternative zu innerstädtischem Wohnungsbau ist die Zersiedelung des Umlandes, die zum Verlust erheblich klimawirksamerer Freiflächen führt.

### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Mit Umsetzung der Planung werden ausreichend Frei- und Grünbereiche

vermindert/gefährdet die Durchlüftung der angrenzenden Wohnbebauung.

(Stellungnahmen: 5.17, 15.2, 53.2, 78.4)

entstehen, die der Gesamtdurchlüftung dienen.

Gemäß dem Umweltatlas Berlin wirkt die Windfeldrichtung im Plangebiet insbesondere aus nördlicher Richtung auf das Plangebiet ein. Der Baukörper des Siegerentwurfs richtet sich in Nordsüdrichtung aus, sodass er nicht als Strömungshindernis wirkt. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass gesunde Wohnverhältnisse durch die Beachtung der bauordnungsrechtlichen Abstandsvorschriften gewahrt werden.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass das Kleinklima durch die bestehenden freistehenden Einfamilienhäuser mit Garten der Gartenstadt begünstigt wird. Entsprechend wird im Umweltatlas (Klimamodell Berlin: Planungshinweise Stadtklima 2015 - Ergänzende Hinweise, Zugriff 27.04.2020) der Gartenstadt Alt-Hohenschönhausen großteils eine günstige thermische Situation zugeordnet. Weiterhin zeigt die Karte auf, dass für die benachbarte Gartenstadt aufgrund ihrer demographischen Zusammensetzung im Wesentlichen eine geringere Betroffenheit gegenüber klimatischen Auswirkungen in der Stadt besteht.

Somit weist die benachbarte Gartenstadt im gesamtstädtischen Vergleich eine günstige Situation für das Kleinklima auf und ist hinsichtlich kleinklimatischer Veränderungen weniger sensible als andere Standorte.

Zusätzliche Gutachten werden nicht erforderlich.

In der Begründung wird auf der Grundlage der konkretisierten Planung eine Darlegung der klimatischen Auswirkungen aufgenommen.

**Kenntnisnahme. Die Begründung wird ergänzt.**

Das zum Umweltatlas gehörende Klimamodell Berlin, weist in der Karte „Planungshinweise Stadtklima 2015“ das Grundstück östlich der Detlevstraße als „ungünstig“ aus. Proaktive Maßnahmen, insbesondere der Verzicht auf eine Bebauung und die Entsiegelung der Fläche sind zur

Die Pläne des Klimamodells Berlin basieren auf einem groben Raster und können daher nicht auf eine kleinräumige Maßstabebene übertragen werden, ohne eine kritische und detaillierte Betrachtung vorzunehmen.

Verbesserung der thermischen Situation notwendig, um negative Auswirkungen auf das Plangebiet und das angrenzende Wohngebiet zu vermeiden.

*(Stellungnahme: 64.9)*

So fällt hinsichtlich der benannten Karte auf, dass das Plangebiet der Gewerbefläche im Bereich zwischen der Bennostraße bis zur Marzahner Straße zugeordnet wurde. Hier muss unterschieden werden. Das südlich der Bennostraße befindliche Gewerbegebiet zeichnet sich durch eine hohe Versiegelung und eine geringe Begrünung aus. Eine hohe Versiegelung sowie eine geringe Begrünung wirken sich allgemein ungünstig auf die thermische Situation aus.

Hingegen ist das Plangebiet im Wesentlichen unversiegelt und begrünt. Weiterhin erstreckt sich das Plangebiet entlang einer benachbarten Bahnanlage sowie entlang der Gartenstadt Alt-Hohenschönhausen. Insbesondere östlich des Plangebiets besteht mit den Bahnflächen ebenfalls ein relativ großer Anteil an unversiegelten und begrünter Flächen, sodass sie begünstigend auf das lokale Klima und thermische Situation wirken können.

Mit der Planung werden Anforderungen an den Klimawandel berücksichtigt, indem im weiteren Verfahren Grünfestsetzungen eingehen, die dem Kleinklima sowie der thermischen Situation im Plangebiet und damit auch dem Umfeld dienen.

Die Alternative zu innerstädtischem Wohnungsbau ist ferner die Zersiedelung des Umlandes, die zum Verlust erheblich klimawirksamer Freiflächen führt.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Die Prüfung der Klima- und Umweltverträglichkeit der Planung wird insbesondere Gegenstand des Umweltberichts, der im weiteren Verfahren erstellt wird und in die Planung eingeht. Aus den bereits vorliegenden Gutachten kann ferner nicht generell abgeleitet werden, dass die Planung ungünstig sei.

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die Planung wird aufgrund hoher baulicher Dichte, die, wie den Gutachten zu entnehmen ist, klima- und umweltunverträglich ist, abgelehnt.

*(Stellungnahme: 64.13)*

## 8 Wirkung der Planung auf das direkte Umfeld

Die vorliegende Planung schafft keinen Mehrwert für die Anwohner beziehungsweise den Verkehrswert der angrenzenden Wohngrundstücke, sondern bedeutet eine Verschlechterung der Lebensqualität.

(Stellungnahmen: **2.13**, 5.4, 11.12, 13.8, 22.7, 23.1, 29.7, 32.2, 44.14, 55.11, 60.7)

Das subjektive Empfinden einer Reduzierung oder eines Gewinns an Lebensqualität oder der Schaffung eines Mehrwerts ist nicht Gegenstand der Planung.

Generell kann nicht davon ausgegangen werden, dass brach gefallene Grundstücke permanent ungenutzt und unbebaut bleiben. Bei dem Grundstück östlich der Detlevstraße handelt es sich um eine Grünlandbrache, der ehemals eine gewerbliche Nutzung zu Grunde lag. Es war insofern davon auszugehen, dass eine Reaktivierung des Grundstücks früher oder später stattfinden könnte. Im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgt die Aufstellung des Bebauungsplanes 11-157.

Die durch das B-Planverfahren beziehungsweise durch die geplante Bebauung induzierten Auswirkungen auf das angrenzende Wohngebiet werden in enger Abstimmung mit den Fachbehörden ermittelt und geprüft. Die daraus resultierenden Ansprüche an die Infrastruktur und das Umfeld, finden Eingang in die Festsetzungen des Bebauungsplans 11-157.

Die vorliegende Planung, die einen Geschosswohnungsbau vorsieht, reagiert auf den dringenden Wohnraumbedarf, der eine angemessene Anzahl von Wohnungen in stadträumlich integrierter Lage mit gutem Anschluss an dem öffentlichen Nahverkehr erfordert.

Ferner erfordert die Nähe zu gewerbetypischen Nutzungen sowie zu den Anlagen der Deutschen Bahn AG eine höhere bauliche Dichte, um eine Abschirmung von Lärm zu ermöglichen.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass mit der Planung auch eine Frei- und Grünraumgestaltung vorgesehen ist, die auch von den umliegenden Anwohnern genutzt werden kann. Zudem wirkt der geplante lärmrobuste Städtebau

schallabschirmend auf die Wohnbebauung der Gartenstadt hinsichtlich der Emissionen die von der Nutzung der Anlagen der DB AG ausgehen.

**Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

**Die geplante Bebauung schränkt die Privatsphäre der Bewohner der angrenzenden Wohnbaugrundstücke ein.**

Die sich aus dem geplanten Maß der Nutzung ergebenden potentiellen Bauhöhen, geben zukünftigen Bewohnern des Plangrundstücks Möglichkeiten zur Einsichtnahme in die Häuser und/oder Freiflächen der angrenzenden Wohngrundstücke. Eine Privatsphäre ist dort zukünftig nicht mehr gegeben. Vorschriften, die die Rücksichtnahme gegenüber Bestandsgebäuden sichern sollen, werden verletzt.

*(Stellungnahmen: 2.8, 2.11, 5.4, 5.7, 5.8, 6.3, 13.7, 13.8, 14.1, 18.1, 19.1, 27.7, 29.6, 30.5, 31.14, 39.8, 44,6, 47.7, 48.3, 53.3, 55.11, 60.4, 62.6, 64.8, 68.4, 74.1, 74.7, 88.4, 89.5, 90.4, 93.2/10)*

Bereits in der Bestandssituation sind Einblicke in die Freiflächen und Außenwohnbereiche der vorhandenen Wohnbebauung durch die Nutzer der ein- bis zweigeschossigen Nachbargebäude gegeben, die die vorhandenen Einfriedungen der Grundstücke wesentlich überragen. Die Lage der geplanten Bebauung östlich der Detlevstraße wird Einsichtnahme-Möglichkeiten insbesondere für die Vorgartenbereiche der Bestandsbebauung erlauben, die bis auf notwendige Zuwegungen und Zufahrten frei von baulichen Anlagen sind und nicht vorrangig als Außenwohnbereich genutzt werden.

Die Ausweisung der überbaubaren Grundstücksflächen wird sich im weiteren Verfahren an den Ergebnissen des vertiefenden städtebaulichen Wettbewerbs orientieren. Der Siegerentwurf des Wettbewerbs sieht eine Positionierung des Baukörpers im östlichen Grundstücksbereich in Form einer geschlossenen Bebauung vor. Die zukünftige Baugrenze wird entsprechend angepasst und deutlich von der Detlevstraße abrücken und somit ein größerer Abstand zur westlich angrenzenden Bestandsbebauung gesichert.

Zudem wird die Planung die bauordnungsrechtlichen Abstandsvorschriften beachten, sodass von einer ausreichenden Sozialdistanz zwischen der Bebauung des B-Plangebiets und den Bestandsgebäuden ausgegangen wird.

Die Planung dient der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum. Weiterhin ist zu beachten, dass dem Ziel der Schaffung von preisgünstigem Wohnraum ein großes Gewicht in der Abwägung aller Belange zukommt.

Zudem dient die Planung der Errichtung von Wohnbebauung als schallrobuster Städtebau. Mit der Planung wird im weiteren Verfahren ein geschlossener Gebäuderiegel parallel zur Bahnanlage fokussiert. Hieraus ergibt sich eine Lärmabschirmung, die auch die Immissionswerte der Bestandsbebauung verringern wird.

Die Planung sieht zudem zwischen der Bestandsbebauung im Westen und der geplanten Bebauung im Osten der Detlevstraße die Anordnung von Frei-, Spiel- und Grünflächen vor, die sowohl durch die zukünftigen als auch durch die bestehenden Anwohner genutzt werden können. Die entlang der Detlevstraße vorhandenen Bäume sollen weitestgehend erhalten werden und dienen damit als Sichtschutz.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung**

Die Ausweisung der überbaubaren Grundstücksflächen wird sich im weiteren Verfahren an den Ergebnissen des vertiefenden städtebaulichen Wettbewerbs orientieren. Der Siegerentwurf des Wettbewerbs sieht eine Positionierung des Baukörpers im östlichen Grundstücksbereich in Form einer geschlossenen Bebauung vor. Die zukünftige Baugrenze wird entsprechend angepasst und deutlich von der Detlevstraße abrücken und somit ein größerer Abstand zur westlich angrenzenden Bestandsbebauung gesichert. Zudem wird die Planung die bauordnungsrechtlichen Abstandsvorschriften beachten und die zulässigen Rechte diesbezüglich nicht ausnutzen, sodass von hinreichender Besonnung der angrenzenden Wohngrundstücke ausgegangen wird. Eine Verschattung ist aufgrund des vorliegenden Siegerentwurfs im Wesentlichen auf die Wintermonate und die Morgenstunden beschränkt. Verschattungswirkungen dieser Art sind in gewachsenen Baugebieten, wie vorliegend, nicht vermeidbar. Ein schutzwürdiges Vertrauen auf einen unveränderten Fortbestand der bisherigen Besonnungssituation besteht nicht, weil jeder Grundstückseigentümer damit rechnen muss, dass Nachbargrundstücke innerhalb des vorgegebenen Rahmens baulich ausgenutzt werden.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Der Hinweis zu den vorhandenen Solaranlagen werden zur Kenntnis genommen (siehe oben bezüglich eingeschränkter Besonnung angrenzender Wohngrundstücke).

#### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Die sich aus dem geplanten Maß der Nutzung ergebenden potentiellen Bauhöhen führen zu einer **eingeschränkten Besonnung angrenzender Wohngrundstücke**.

*(Stellungnahmen: 2.12, 5.4, 5.7, 6.3, 11.12, 14.1, 26.3, 27.6, 27.9, 34.13, 39.7, 44.5, 44.18, 47.7, 55.11, 56.1, 62.6, 64.7, 74.1, 74.7, 81, 89.5)*

Die sich aus dem geplanten Maß der Nutzung ergebenden potentiellen Bauhöhen führen zu einer **eingeschränkten Besonnung angrenzender Solaranlagen** und damit zu einer **Reduktion der Leistungsfähigkeit**.

*(Stellungnahme: 44.19)*

Durch den geplanten **Geschosswohnungsbau** wird eine **erdrückende / bedrängende Wirkung** befürchtet.

(Stellungnahmen: 5.7, **14.1**, 34.13, 47.7, 48.3, 54.9, 60.4, 81, 93.2/10)

Im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs wurde ein Entwurf als Sieger ausgewählt, der keinen raumbildenden Kontakt zur Detlevstraße sucht und einen grünen Saum zwischen Bestand westlich der Detlevstraße und der Planung erhält. Hieraus ergibt sich trotz der geschlossenen baulichen Figur - die insbesondere den Ansprüchen des Immissionschutzes geschuldet ist - eine besondere Rücksichtnahme zur Bestandsbebauung. Die geplante Bebauung rückt vor der Bestandsbebauung nach Osten ab, sodass sich zwischen der Bestandsbebauung und dem geplanten Baukörper eine Frei- und Grünfläche aufspannt, die auch teilweise den vorhandenen Bewohnern zur Verfügung stehen wird. Weiterhin nimmt die Gebäudehöhe nach Norden mit zunehmender Nähe zur wohngenutzten Bestandsbebauung ab.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Durch die **Erhöhung des Verkehrsaufkommens** und damit einhergehender Emissionen wird **eine Reduktion der Wohnqualität** befürchtet.

(Stellungnahmen: **2.10**, 5.4, 6.3, 7.1, 13.8, 14.1, 19.1, 27.9, 55.11, 74.7, 96.4)

Generell kann nicht davon ausgegangen werden, dass brach gefallene Grundstücke permanent ungenutzt und unbebaut bleiben. Bei dem Grundstück östlich der Detlevstraße handelt es sich um eine Grünlandbrache, der ehemals eine gewerbliche Nutzung zu Grunde lag. Es war insofern davon auszugehen, dass eine Reaktivierung des Grundstücks früher oder später stattfinden könnte. Im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgt die Aufstellung des Bebauungsplanes 11-157.

Ferner wird darauf hingewiesen, dass mit der Planung auch eine Frei- und Grünraumgestaltung vorgesehen ist, die auch von den umliegenden Anwohnern genutzt werden kann. Zudem wirkt der geplante lärmrobuste Städtebau schallabschirmend auf die Wohnbebauung der Gartenstadt hinsichtlich der Emissionen die von der Nutzung der Anlagen der DB AG ausgehen.

Gesunde Wohnverhältnisse werden durch die Einhaltung der Abstandsflächen gemäß Berliner Bauordnung gewahrt.

Es werden im weiteren Verfahren die planbedingten Auswirkungen auf

schutzbedürftige Nutzungen außerhalb des Plangebiets betrachtet.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Eine Wertminderung der Grundstücke in der Umgebung des Plangebiets ist ferner nicht feststellbar. Die Bodenrichtwerte sind seit Aufstellung des Bebauungsplans 11-157 gestiegen. So lag der Bodenrichtwert am 01.01.2019 bei 410 Euro je m<sup>2</sup> und am 01.01.2021 bei 520 Euro / m<sup>2</sup>.

**Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Aus der geplanten Geschosswohnbebauung resultiert eine **Wertminderung für die angrenzenden Wohngrundstücke** der Gartenstadt.  
(Stellungnahmen: **6.3**, 11.12, 13.8, **14.5**, 18.6, 22.7, 26.3, 29.8, 30.5, 31.14, 32.2, 32.24, 33.4, 35.3, 47.19, 55.11, 62.5, 63.12, 81, 88.4, 90.4)

## 9 Städtebau/Landschaftsbild

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans stellen keine Anpassung an die Bebauungsstruktur der benachbarten Wohnsiedlung (Gartenstadt) dar. Sie bilden eine eigene städtebauliche Figur und einen deutlichen negativ wahrgenommenen Kontrast.

(Stellungnahmen: 5.6, 5.9, 5.22, 9.4, **11.11**, 12.3, 14.7, 15.1, 19.7, 22.6, 24.5, 32.23, 32.27, 35.7, 45.1, 57.1, 58.7, 59.7, 63.2, 63.12, 67.2, 68.3, 72.1, 74.1, 78.1, 79.2, 79.7, 80.4, 81, 84.2, 87, 89.1, 93.2)

Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans widersprechen der vorhandenen Landschaftsstruktur mit landschaftstypischen Freiflächen, prägender Straßenbaumbestände, charakteristischer Grünstrukturen und ordnet sich nicht in den vorhandenen Dorfbereich ein mit seinen charakteristischen Gestaltelementen. Zudem soll der bestehende Baumbestand (Pappel, Birken) abgeholzt werden.

(Stellungnahmen: **29.10**, 39.10)

Eine Bebauung des Plangrundstücks mit maximal zwei Vollgeschossen, wie in der Gartenstadt vorherrschend, wird nach heutigem Kenntnisstand als nicht geeignet bewertet, um mit einem Wohnungsbauprojekt in stadträumlich integrierter Lage und gutem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr, auf den erheblichen Bedarf an Wohnraum zu reagieren.

Im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs wurde ein Entwurf als Sieger ausgewählt, der keinen raumbildenden Kontakt zur Detlevstraße sucht und einen grünen Saum zwischen dem Bestand westlich der Detlevstraße und der Planung erhält. Hieraus ergibt sich eine besondere Rücksichtnahme zur Bestandsbebauung. Die geplante Bebauung rückt von der Bestandsbebauung nach Osten ab, sodass sich zwischen der Bestandsbebauung und dem geplanten Baukörper eine Frei- und Grünfläche aufspannt, die auch teilweise den vorhandenen Bewohnern zur Verfügung stehen wird. Weiterhin nimmt die Gebäudehöhe nach Norden mit zunehmender Nähe zur wohngenenutzten Bestandsbebauung ab.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Fortführung der Gartenstadtstruktur aus städtebaulichen und immissionsschutzrechtlichen Gründen nicht erfolgt.

### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Vor dem Hintergrund der hohen Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum erfolgt durch die Bebauungsplanung die Wiedernutzbarmachung einer städtischen Grünlandbrachfläche. Sie dient den Belangen des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Plangebiet nicht um eine gestaltete Fläche handelt. Sie entstand aufgrund einer langjährigen Nutzungsauffassung von Gewerbe.

Es wird darauf hingewiesen, dass auf der Grundlage des Siegerentwurfs im

Wettbewerbsverfahren derzeit von einem umfassenden Baumerhalt entlang der Detlevstraße ausgegangen wird.

Mit Umsetzung der Planung kann der Baumbestand entlang der Detlevstraße weitgehend erhalten bleiben. Zudem werden innerhalb des Plangebiets Grünflächen gestaltet, die dem Landschaftsbild dienen und charakteristische Gestaltelemente der Umgebung aufgreifen können.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

## 10 Partizipation

Das „**Expertenwissen**“ der Anwohner, die in der bestehenden Infrastruktur leben, **wird nicht oder nur unzureichend in die Planung einbezogen.**

(Stellungnahmen: 2.3, **5.2**, 5.3, 5.10, 5.22, 24.1, 27.3, 31.16, 35.9, 47.10, 64.12, 82.1, 86, 89.14, 93.12)

Die geplante Bebauung wird durch den Grundstückseigentümer vorgegeben. Das Aufstellungsverfahren des B-Plans entspricht nicht demokratischen Grundsätzen.

(Stellungnahmen: **12.1**, 47.10, 64.2, 64.6)

In einem Bürgergespräch getätigte Aussagen eines Beauftragten der

Der Öffentlichkeit wurde und wird im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die eingegangenen Stellungnahmen werden geprüft, die vorgebrachten Belange ermittelt und in die Abwägung eingestellt.

Durch den Vorhabenträger, die HOWOGE, erfolgte und erfolgt eine informelle Beteiligung der Anwohner am städtebaulichen Wettbewerbsverfahren sowie eine regelmäßige Information über Ergebnisse des Bebauungsplanverfahrens.

### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung**

Die Einschätzung wird nicht geteilt. Die Ziele des B-Plans und die zukünftige Bebauung des Grundstücks östl. der Detlevstraße werden nicht durch den Grundstückseigentümer vorgeschrieben. Die Planungshoheit liegt beim Bezirk, die einzelnen Planungsschritte werden durch das Bezirksamt beschlossen. Zu fachplanerischen Themen werden die jeweiligen Fachämter auf der Ebene des Senats und des Bezirks einbezogen. Weiterhin wird die Öffentlichkeit gem. § 3 Baugesetzbuch in die Planung einbezogen, die jeweiligen Belange werden gewichtet und abgewogen.

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans ist die Nutzbarmachung eines brach gefallenen Grundstücks zu Wohnzwecken als Reaktion auf den erheblichen Wohnraumbedarf der Stadt Berlin. Die planungsrechtliche Entwicklung des Grundstücks folgt dem Leitbild der „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“. Das Plangebiet 11-157 schließt an das vorhandene Siedlungsgebiet und Bestandstrukturen an. Es ist an bestehende technische und verkehrliche Infrastrukturen angeschlossen. Das Plangebiet ist insbesondere aufgrund seiner räumlichen Nähe zum S-Bahnhof Gehrenseestraße für eine Bebauung durch Geschosswohnungsbau geeignet.

### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Die Bürgergespräche wurden außerhalb des Bebauungsplanverfahrens durch den

HOWOGE, wonach spätere Mieter kein Auto hätten und die Verkehrssituation nicht verschärfen würden, machen Bemühungen der HOWOGE zu einem Interessensausgleich mit den Anwohnern obsolet.  
(*Stellungnahme: 55.8*)

Die bereitgestellten Unterlagen konnten am 13.12.2019 im Stadtteilzentrum Anna-Ebermann-Straße nicht eingesehen werden. Die Teilnahme an der Beteiligung ist den Betroffenen stark eingeschränkt worden.  
(*Stellungnahme: 55.1*)

Grundstückseigentümer veranlasst.

Es wird darauf hingewiesen, dass innerhalb des Plangebiets Stellplätze errichtet werden und die verkehrlichen Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens Bestandteil weiterer Verkehrsuntersuchungen sind, die der Planung zu Grunde gelegt werden.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung**

Die Bereitstellung der Planunterlagen im Kieztreff / Stadtteilzentrum an der Anna-Ebermann-Straße erfolgte als zusätzliches Angebot zu den durch den Gesetzgeber vorgeschriebenen Möglichkeiten im Internet sowie im Bezirksamt Lichtenberg den Bebauungsplanvorentwurf einzusehen.

Die Rücksprache ergab, dass am 13.12.2019 zum fraglichen Zeitraum eine Veranstaltung in den Räumen des Stadtteilzentrums stattfand und die Einsichtnahmemöglichkeiten dort an diesem Tag zeitweise nicht gegeben waren. In zukünftigen Öffentlichkeitsbeteiligungen wird noch deutlicher darauf hingewiesen, dass eine Vorabstimmung über die möglichen Besuchszeiten im Stadtteilzentrum, notwendig ist.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

## 11 Erschließung

Durch die geplante Bebauung östlich der Detlevstraße werden Probleme mit dem Grundwasser/Schichtenwasser für die Bestandsbebauung gefürchtet.

*(Stellungnahmen: 47.21, 55.7, 59.2, 59.3, 60.6, 78.5, 78.12, 79.8)*

Die Erschließung des Plangebiets durch ausreichend dimensionierte Trink- und Abwasserleitungen ist nicht gesichert.

*(Stellungnahmen: 78.13, 79.8)*

### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Hinweis:

Die Hinweise auf mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser bei den Bestandsgebäuden außerhalb des Bebauungsplangebiets sind im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens zu beachten und nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Hinweise auf mögliche verkehrsbedingte Erschütterungsschäden bei den Bestandsgebäuden außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 11-157 werden gutachterlich eingeschätzt.

Die Äußerung entspricht der Stellungnahme der Berliner Wasserbetriebe vom 12.12.2018 zur frühzeitigen Trägerbeteiligung. Die Stellungnahme ist Bestand der Abwägung zur frühzeitigen Trägerbeteiligung.

Die ggf. mit der geplanten Errichtung von Wohnbebauung verbundene Erneuerung oder Erweiterung vorhandener Leitungen ist nur eingeschränkt Gegenstand des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans. Planungsrechtliche Festsetzungsmöglichkeiten bestehen nicht. Die Berliner Wasserbetriebe habe eine Erschließung nicht ausgeschlossen.

### **Kenntnisnahme.**

## 12 Anpassung der B-Planfestsetzungen an übergeordnete Planungen

Die Ziele des B-Planverfahrens **11-157 entsprechen nicht den Leitlinien der „BerlinStrategie 2.0“**. Dort wird auf Seite 3 ausgeführt:

*„Äußere Stadt entwickeln*

Im Zuge des Wachstums rückt die Stadt in den Fokus der Aufmerksamkeit:

Brachen, ehemalige Bahnflächen, Wohnsiedlungen oder diffuse städtebauliche Situationen entlang der Ausfallstraßen sollen entwickelt, mit Augenmaß verdichtet und qualitativ aufgewertet werden.

Die soziale und funktionale Vielfalt soll erweitert, Maßnahmen für Klimaschutz und Klimawandelanpassung umgesetzt und öffentliche Räume attraktiver gestaltet werden.“

Vielmehr sei im Projekt ist jedes Augenmaß bei der Verdichtung verloren gegangen. Einzig die Kennzahl der geforderten Wohnungseinheiten ist Maß der Bebauungsdichte. Qualitative Aufwertung und Attraktivitätssteigerung für Gartenstadt sind nicht erkennbar.

*(Stellungnahme: 28.2)*

Die **Ziele** des B-Planverfahrens 11-157 **entsprechen nicht den Anforderungen, die der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030** für Wohnbauprojekte vorgibt. Dort wird auf Seite 39 ausgeführt:

„Mit dem Wohnungsbau müssen die technischen, verkehrlichen, sozialen und grünen Infrastrukturen angepasst und erweitert werden. Im Rahmen einer integrierten Planung sind diese notwendigen Infrastrukturen, gerade bei größeren Wohnungsbauprojekten, beginnend mit den ersten Planungen systematisch einzubeziehen und ihre Erweiterung umzusetzen.“

Der Aussage wird nicht zugestimmt. Die Planung folgt dem Leitbild „BerlinStrategie 2.0“ in dessen wesentlichen Punkten.

Das Plangebiet befindet sich in einem Außenbezirk, grenzt an Anlagen der Deutschen Bahn AG und stellt eine aufgegebene gewerblich genutzte Fläche dar. Es befindet sich in direkter Nähe zu einer übergeordneten Straßenverbindung, die den Ortsteil Alt-Hohenschönhausen mit dem Ortsteil Ahrensfelde und dem anschließenden Brandenburger Umland und dem Berliner Ring verbindet. Durch die Planung soll weiterhin schallrobuster Städtebau gesichert werden, der der Schaffung von Wohnraum sowie sozialen und gewerblichen Nutzungen mit gebietsversorgendem Charakter dient.

Als B-Planverfahren im gut erschlossenen innerstädtischen Bereich dient die Planrechtsschaffung ebenfalls den wesentlichen Zielen des Klimaschutzes.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Die städtebaulichen Anforderungen an die Infrastruktur sind Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens 11-157. Innerhalb des Aufstellungsverfahrens gehen die infrastrukturellen Belange in die Abstimmungen mit den zuständigen Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange in die Planung ein. Gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB werden diese auch formell in die Planung eingebunden.

**Kenntnisnahme. Berücksichtigung im weiteren Verfahren.**

In der vorgelegten Planung wurden jedoch keine Infrastrukturänderungen vorgestellt.

(Stellungnahmenn: 28.4/6)

Die **Ziele** des B-Planverfahrens **11-157 entsprechen nicht den Anforderungen, die der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030** für Wohnbauprojekte vorgibt. Dort wird auf Seite 40 ausgeführt:

„Bei der Quartiersentwicklung sind angemessene Maßnahmen zur Optimierung des Mikroklimas entsprechend dem StEP Klima und dem StEP Klima KONKRET zu realisieren und verkehrsvermeidende Siedlungsstrukturen anzustreben, die an das öffentliche Verkehrsnetz gut angeschlossen sind. Insbesondere stadtklimatisch relevante Freiräume sind in ihrer Funktion zu sichern und zu qualifizieren.“

Die geplante Struktur zielt jedoch auf die volle verkehrstechnische Belastung der Gartenstadt. Das bisher naturbelassene Bauareal wird seine Naturschutzfunktion verlieren.

(Stellungnahme: 28.5)

Das Grundstück östlich der Detlevstraße ist im Programmplan Biotop- und Artenschutz des Landschaftsprogramms (LaPro) als „sonstige bedeutsame“ Fläche dargestellt, die der Entwicklung und Sicherung der biologischen Vielfalt dient. Aus klimatischer und ökologischer Sicht erscheint es unverantwortlich die Bebauung in der geplanten Dichte, die auch den Darstellungen des FNP widerspricht, vorzunehmen.

(Stellungnahmen: 30.2, 31.10, 67.7, 78.19)

Die sektoralen Stadtentwicklungspläne, hier StEP Klima, StEP Klima KONKRET und StEP Wohnen 2030 gehen in die Planung ein (siehe Begründung unter Punkte I.3.4).

Der Standort ist durch den S-Bahnhof Gehrenseestraße, der über die dort verkehrende Linie S-75 eine Anbindung in einem 10 Minutentakt an die Innenstadt verfügt, und die Buslinie 294 (im mittleren Umfeld ebenfalls die Straßenbahnlinien M5 und M17), gut an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen. Weiterhin wird durch die Planung eine Grundflächenzahl gem. § 19 Abs. 1 BauNVO von 0,4 angestrebt und damit der Orientierungswert als Obergrenze berücksichtigt. Auf dieser Grundlage erfolgt die Sicherung auch klimatisch relevanter Freiräume. Für die im Rahmen der faunistischen Untersuchung festgestellten Tierarten bestehen Ausweichmöglichkeiten im Planungsumfeld oder die Möglichkeit im Plangebiet geeignete Habitatstrukturen wiederherzustellen. Zudem ist außerhalb des Plangebiets ein Ersatzhabitat für Zauneidechsen vorgesehen.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Das Umfeld des Gebietes ist hinsichtlich seiner städtebaulichen Struktur als heterogen zu bezeichnen. Neben den westlich angrenzenden Wohngebieten insbesondere der Gartenstadt Hohenschönhausen mit der ihr typischen offenen Einfamilienhausbebauung, die sich jenseits der Gehrenseestraße fortsetzt, prägen südlich des Plangebiets vor allem großmaßstäbliche gewerbetypische Anlagen mit einer entsprechenden Hallenstruktur sowie den dazugehörigen Verwaltungsgebäuden das Bild. Östlich des Plangebiets befinden sich Bahnanlagen. Aufgrund der verschiedenen Prägungen kann das Plangebiet nicht nur als Bestandteil der Gartenstadt verstanden werden.

Der Flächennutzungsplan von Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 05. Januar 2015 stellt das Plangebiet nicht als Kleinsiedlungsgebiet, sondern als Wohnbaufläche W4 dar. Zudem ist am östlichen

Rand ein Streifen, der im FNP dargestellten Bahnfläche berührt.

Die Planung wird neben der Errichtung von dringend benötigtem Wohnraum auch kompensierende Maßnahmen zur Begrünung umfassen, die eine ökologische und klimatische Funktion ausweisen werden. Die begrüneten Freiflächen werden teilweise für die Bewohner der Gartenstadt zugänglich sein.

Die Anforderungen des Landschaftsprogramms (LaPro) mit dem Programmplan Biotop- und Artenschutz kann weiterhin nur im Zusammenhang mit der baulichen Absicht des FNP betrachtet werden.

Neben den Darstellungen des LaPro sind auch die Darstellungen des FNP in Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen. Gemäß AV-FNP – 1.3 (Verhältnis FNP-LaPro) sind Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm aufeinander bezogen und ergänzen sich. Im FNP wird das Plangebiet nicht als eine Freifläche, Fläche mit hohem Grünanteil oder einer ähnlichen Darstellung erfasst, sondern ist als Baufläche / Bahnfläche dargestellt. Auf der Ebene des Bebauungsplanes wird daher eine bauliche Entwicklung angestrebt.

Weiterhin unterliegen die erfassten Biotoptypen keinem gesetzlichen Schutz. Gefährdete und geschützte Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor und sind aufgrund der Biotopausstattung nicht zu erwarten. Gefährdete oder geschützte Pflanzen wurden nicht erfasst.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Die Planung widerspricht dem LaPro, Teilplan Landschaftsbild. Dort ist die „Sicherung und Entwicklung von Dorfbereichen mit typischen Gestaltelementen wie Anger, Gärten, Gutsparks und Dorffriedhöfen, der Wiederherstellung historischer Alleen, dem Erhalt und Entwicklung prägender Straßenbaumbestände und unbefestigter Straßenrandstreifen und der Einfügung von Siedlungserweiterungen in

Die Anforderungen des LaPro mit dem Programmplan Biotop- und Artenschutz sowie Landschaftsbild kann weiterhin nur im Zusammenhang mit der baulichen Absicht des FNP betrachtet werden.

Neben den Darstellungen des LaPro sind auch die Darstellungen des FNP in Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen. Gemäß AV-FNP – 1.3 (Verhältnis

die vorhandene Landschaftsstruktur unter Erhalt eines hohen Anteils landschaftstypischer Freiflächen; Entwicklung charakteristischer Grünstrukturen“ vorgesehen.

(Stellungnahme: 54.5)

Die durch das B-Planverfahren angestrebte **Geschossflächenzahl entspricht nicht den Darstellungen des Flächennutzungsplans**, sondern übersteigt diese deutlich. Eine ausreichende Begründung ist in der Begründung zum B-Plan 11-157 nicht/nicht ausreichend dargelegt.

(Stellungnahmen: 29.9, 34.4, 44.3, 47.9, 54.4, 54.7, 59.1, 64.3, 67.1, 71.2, 79.2, 93.3)

Durch das B-Planverfahren wird die Errichtung von 450 Wohneinheiten avisiert. Diese Anzahl übersteigt die im **WoFis** für das Plangebiet angegebene Zahl von 300 Wohneinheiten deutlich.

(Stellungnahmen: 67.2, 78.21)

**Bereichsentwicklungsplanung Hohenschönhausen–Süd (BEP)**

FNP-LaPro) sind Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm aufeinander bezogen und ergänzen sich. Im FNP wird das Plangebiet nicht als eine Freifläche, Fläche mit hohem Grünanteil oder einer ähnlichen Darstellung erfasst, sondern ist als Baufläche / Bahnfläche dargestellt. Auf der Ebene des Bebauungsplanes wird daher eine bauliche Entwicklung angestrebt.

Weiterhin unterliegen die erfassten Biotoptypen keinem gesetzlichen Schutz. Gefährdete und geschützte Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor und sind aufgrund der Biotopausstattung nicht zu erwarten. Gefährdete oder geschützte Pflanzen wurden nicht erfasst.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Vor dem Hintergrund der hohen Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum erfolgt durch die Bebauungsplanung die Wiedernutzbarmachung einer städtischen Grünlandbrachfläche in stadträumlich integrierter Lage. Sie dient den Belangen des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung.

Die Schaffung von Planrecht durch das B-Planverfahren ermöglicht es weiterhin selbstständige Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung zu treffen. Hinsichtlich der erreichten Geschossflächenzahl und der Darstellungen des Flächennutzungsplans wird die zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen in die Planung eingebunden.

**Kenntnisnahme. Die Begründung wird fortgeschrieben.**

Zum Wohnbauflächen-Informationssystem (WoFis):

Die Daten im Wohnbauflächen-Informationssystem (WoFIS) wurden im Rahmen der Abstimmungen mit dem Land Berlin aktualisiert.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung**

Die Vorgabe des Bereichsentwicklungsplans mit einer maximalen GFZ von 0,4 wird

Die BEP Hohenschönhausen-Süd, die von der Bezirksverordnetenversammlung am 25.10.2007 beschlossen wurde, stellt für die im Plangebiet liegenden Grundstücke ein allgemeines Wohngebiet W4 mit einer GFZ von maximal 0,4 dar.

Der Bebauungsplan widerspricht dem BEP.  
(*Stellungnahme: 54.6*)

im Rahmen der Abwägung aufgrund des erheblichen Bedarfs an Mietwohnungen einschl. sozial geförderten Wohnungsbaus zurückgestellt.

Weiterhin stellt der Bereichsentwicklungsplan im Bebauungsplangebiet 11-157 Lärmschutzeinrichtungen über die gesamte Länge parallel zur Bahnanlage dar. Dieser Anforderung wird im Bebauungsplangebiet 11-157 mit der Errichtung eines schallrobusten Städtebaus Rechnung getragen. Der schallrobuste Städtebau erfordert eine geschlossene und ausreichend hohe Bebauung, um eine geeignete Lärmabschirmung zu gewährleisten und erfordert somit folglich ein höheres Nutzungsmaß.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

## 13 Weitere vorgetragene Belange

Wohnbauvorhaben aus dem näheren und mittelbaren Umfeld werden in das B-Planverfahren des 11-157 nicht einbezogen.  
(Stellungnahme: 63.2)

Im Rahmen des B-Planverfahrens werden die Auswirkungen der gesetzten Planungsziele auf das nähere Umfeld ermittelt, die daraus resultierenden Bedarfe abgeleitet und Lösungen erarbeitet und mit den Fachbehörden abgestimmt. Die Koordinierung der Ansprüche, die sich bspw. aus Wohnbauvorhaben innerhalb eines Ortsteils oder eines Bezirks ergeben, werden durch höhere Planungsebenen aufgegriffen sowie durch die zuständigen Fachverwaltungen koordiniert. Die Ansprüche, die sich aus den für Berlin eminent wichtigen Wohnbauvorhaben ergeben, spiegeln sich bereits in den Stadtentwicklungsplänen wider. Auch entsprechende Maßnahmen werden dort benannt und sind für die nachgeordneten Verwaltungen beachtlich.

### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.**

Das B-Planverfahren 11-165 und dessen Auswirkungen werden durch das B-Planverfahren 11-157 nicht berücksichtigt.  
(Stellungnahme: 63.3)

Die Planungen im Umfeld und deren mögliche Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung in der Gehrenseestraße können nicht innerhalb des Bebauungsplanverfahrens 11-157 gelöst werden. Dennoch werden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens verkehrliche Maßnahmen geprüft, die als Folge der Planung im Rahmen einer Angemessenheitsprüfung mit der Planung im Bebauungsplangebiet auch außerhalb des Plangebiets umgesetzt werden sollen.

Es wird darauf hingewiesen, dass den im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erstellten Verkehrsgutachten aktuelle Prognosebetrachtungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu Grunde liegen.

Anhand der nun vorliegenden städtebaulichen Planung werden im weiteren Verfahren die Auswirkungen insbesondere hinsichtlich des Verkehrs gutachterlich vertiefend untersucht werden. Die Begründung wird entsprechend ergänzt.

### **Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren**

Im B-Plan 11-157 sind im weiteren Verfahren Festsetzungen zur GFZ,

Die Inhalte der Wettbewerbsverfahren (Siegerentwurf der 2. Wettbewerbsphase /

zur neuen Erschließungsstraße, zum Parkraum und Anzahl der Stellplätze, zur Baufläche, zu den Grün- und Spielplatzflächen, zum zu schützenden Baumbestand, zu faunistischen Ausgleichsmaßnahmen, Lärmschutzmaßnahmen sowie gewerblichen Nutzungen zu treffen.

(Stellungnahme: **44.23**)

Im Entwurf ist u. a. die Rede von „Gräben, Pfuhe, Frischwiesen, Alleen und Straßen mit unbefestigtem Seitenstreifen“; diese sind in den Planungen nicht ersichtlich. Gegenteilig sollen bestehende Anwohnerstraßen mit befestigten Seitenstreifen ausgebaut werden. Dies widerspricht sich.

(Stellungnahme: 71.7)

Der Einschätzung in Punkt I.2.4 der Begründung des Bebauungsplans zum geltenden Planungsrecht wird widersprochen. Das Grundstück östlich der Detlevstraße stellt sich nicht als Außenbereich gem. § 35 BauGB dar, auch die Detlevstraße habe keine trennende Wirkung. Vielmehr präge die Bebauung westlich der Detlevstraße den Geltungsbereich des Bebauungsplans.

architektonisches Wettbewerbsverfahren) werden im weiteren Verfahren dem Bebauungsplan zu Grunde gelegt. Die benannten Punkte werden im weiteren Bebauungsplanverfahren teilweise durch entsprechende Festsetzungen oder als Bestandteil des städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan 11-157 berücksichtigt.

An der GFZ von 1,5 wird hierbei festgehalten (siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 44.22).

#### **Kenntnisnahme. Wird zum Teil berücksichtigt.**

Die Angaben sind dem Kapitel I 3.3 des Begründungsentwurfs entnommen, das die Aussagen des Landschaftsprogramms einschließlich Artenschutzprogramm für Berlin (**Teilplan Biotop- und Artenschutz**) für das Plangebiet darstellt. Neben den Darstellungen des LaPro sind auch die Darstellungen des FNP in Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen. Gemäß AV-FNP – 1.3 (Verhältnis FNP-LaPro) sind Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm aufeinander bezogen und ergänzen sich. Im FNP wird das Plangebiet nicht als eine Freifläche, Fläche mit hohem Grünanteil oder einer ähnlichen Darstellung erfasst, sondern ist als Baufläche / Bahnfläche dargestellt. Auf der Ebene des Bebauungsplanes wird daher eine bauliche Entwicklung angestrebt. Zusätzlich zu einer baulichen Entwicklung werden Festsetzungen und Regelungen zur Begrünung und zur Versickerung im Plangebiet getroffen.

#### **Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.**

Der zitierte Absatz ist dem Punkt I.2.4 geltendes Planungsrecht entnommen. Dieser Absatz ist als Teil der Bestandsaufnahme zu verstehen. Er stellt die bauplanungsrechtliche Beurteilungsgrundlage für die Bestandssituation dar und begründet im vorliegenden Fall die Zuordnung des Grundstücks östlich der Detlevstraße in den Außenbereich gem. § 35 BauGB. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass der Bebauungszusammenhang

(Stellungnahmen: **32.1**, 32.3 – 32.6, 34.2, 35.2, 54.2, 64.4, 71.1, 78.7, 93.4)

**Mehrere Areale** im weiteren Umkreis des Geltungsbereichs (bspw. Wollenberger Str. / Gehrenseestr., Sportforum Hohenschönhausen, Wustrower Str. / Bahnanlage, Am Berl / Hechtgraben) **sind besser für eine Bebauung durch Geschosswohnungsbau geeignet** als das Grundstück östlich der Detlevstraße.

(Stellungnahmen: **6.4**, 9.14, 14.7, 23.4, 25.5, 74.9, 84.1/6)

Das gewerblich geprägte Areal westlich der Pablo-Picasso-Straße sollte umgewidmet werden, um es einer Bebauung mit Geschosswohnungsbau zugänglich zu machen. Diese Fläche bietet ein größeres Wohnbaupotential als das Grundstück östlich der Detlevstraße.

(Stellungnahme: 9.14)

Eine Zunahme an „Dreck“ und eine daraus resultierende Gesundheitsgefährdung wird durch die Planung befürchtet.

(Stellungnahme: 14.1)

sowohl westlich der Detlevstraße als auch mit den östlich angrenzenden Anlagen der Deutschen Bahn AG sowie den südlich begrenzenden gewerbegebietstypischen Anlagen endet. Auf dem 2,76 ha großen Grundstück selbst befinden sich keine wahrnehmbaren baulichen Anlagen und die gewerbliche Nutzung wurde vor ca. 2 Jahrzehnten aufgegeben. Die in Rede stehende Fläche stellt sich als Grünlandbrache dar und ist nach bauplanungsrechtlicher Einordnung als Außenbereich im Innenbereich einzuordnen.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Für mehrere Areale im mittleren und weiteren Umfeld befinden sich Bebauungspläne in Aufstellung, die eine zukünftige Wohnnutzung planungsrechtlich sichern sollen. Die Nutzbarmachung anderer Areale für den Wohnungsbau ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens 11-157.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Der Bebauungsplan XXII-38 setzt für das Gelände westlich der Pablo-Picasso-Straße als Art der baulichen Nutzung ein Gewerbegebiet fest, sodass hier die Entwicklung von Wohnen planungsrechtlich unzulässig ist. Eine Änderung des Bebauungsplans ist nicht beabsichtigt. Die Ansiedlung von Wohnen in direkter Nachbarschaft zu den bestehenden Gewerbebetrieben würde dem Gebot der Rücksichtnahme widersprechen. Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten wären zu erwarten.

#### **Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Die Annahme, durch die geplante Bebauung des Grundstücks östl. der Detlevstraße würde eine Zunahme an „Dreck“ und dadurch eine Gesundheitsgefährdung entstehen, wird nicht geteilt. Zwar kann durch die etwaige Aufnahme zukünftiger Bautätigkeiten eine gewisse Mehrbelastung an Staubentwicklung, Arbeitsgeräuschen und weiterer Nebeneffekte abgeleitet werden. Jedoch sind diese Effekte von begrenzter Dauer. Eine generelle Zunahme

von Schmutz und Verdreckung kann der Planung jedoch nicht entgegengehalten werden zumal die Berliner Stadtreinigung in die Planung einbezogen ist.

**Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Die Planung sowie Berechnungen zur Planung beruhen ausschließlich auf fiktiven Zahlen externer Gutachter.

*(Stellungnahme: 23.2)*

Die im Zuge des Aufstellungsverfahrens erarbeiteten Gutachten dienen der fachlichen Bestandsaufnahme und Analyse der jeweiligen Themengebiete und stellen Lösungsszenarien für vorhandene Problemstellungen dar. Die Ergebnisse finden Eingang in die Festsetzungen des Bebauungsplans und/oder den städtebaulichen Vertrag. Die gutachterlichen Untersuchungen im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB vorgelegten gutachterlichen Voruntersuchungen wurden nach anerkannten und gängigen Methoden erarbeitet.

**Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.**

Eine Bebauung des Grundstücks östlich der Detlevstraße mit 450 Wohneinheiten ohne tiefgreifende Veränderungen der umgebenden Infrastruktur führt zu einer unzumutbaren Belastung der Anwohner der Gartenstadt.

*(Stellungnahme: 32.22, 34.14)*

Die Betrachtung und Bewertung der notwendigen infrastrukturellen Folgebedarfe ist elementarer Gegenstand der Planung. Im Rahmen von Gutachten aber auch in Abstimmung mit den Fachbehörden wird die Festlegung von Maßnahmen geprüft und bestimmt, sofern sie als Folgekosten der Planung eingestuft werden können. Ein Auslösen unzumutbarer Belastungen durch die Ziele des B-Planverfahrens 11-157 ist nicht erkennbar. Die fundierte Betrachtung der einzelnen thematischen Sachverhalte wird durch die Einbeziehung von Fachbehörden und Gutachtern sichergestellt.

**Kenntnisnahme. Gutachten werden fortgeschrieben, Abstimmungen fortgesetzt**

Durch die geplante Sozialbindung nach dem Berliner Modell (50 % geförderter Wohnraum) wird eine Ghettobildung befürchtet.

*(Stellungnahmen: 35.8, 63.16)*

Die Bedenken einer Ghettobildung werden nicht geteilt. Bereits die durch die Planung angestrebte Sozialbindung nach dem Berliner Modell von 50 % impliziert eine soziale Durchmischung des Plangebiets. Es wird erwartet, dass insgesamt eine höhere Diversität in der Sozialstruktur als in der Bestandssituation entsteht.

**Kenntnisnahme. Die Begründung wird ergänzt.**

Den ausgelegten Unterlagen ist nicht zu entnehmen, ob das Grundstück östlich der Detlevstraße auf Munitionsreste und Blindgänger hin geprüft wurde.

(Stellungnahme: 38)

In den während der Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB einzusehenden Unterlagen sind unterschiedliche Angaben zur Größe des Plangebiets bzw. des Grundstücks östlich der Detlevstraße dargestellt.

(Stellungnahme: 44.24)

Die Beachtung der Interessen von Menschen mit Handicap ist in der Planung nicht erkennbar.

(Stellungnahme: 55.12)

Eine höhergeschossige Bebauung aufgrund der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu den Auswirkungen der geplanten Bebauung auf das Brückenbauwerk der Gehrenseebrücke, und der daraus resultierenden nicht überbaubaren Grundstücksfläche im nördlichen Planbereich, wird abgelehnt.

(Stellungnahme: 79.7)

Im Rahmen eines geotechnischen Untersuchungsberichts wurden für 14 Räumstellen eine Kampfmittelfreiheit im Radius von 0,30 m um den Ansatzpunkt bescheinigt. Umfassende kampfmitteltechnische Bodenuntersuchungen werden vor Baubeginn in Eigenverantwortung der Bauherrin erfolgen.

**Kenntnisnahme. Die Begründung wird fortgeschrieben.**

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und die Angaben werden überprüft und ggf. korrigiert.

**Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.**

Generell werden die sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung einschließlich Menschen mit Handicap im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen berücksichtigt.

Die Wirkung der Maßnahmen bezieht sich jedoch weitestgehend aufs Plangebiet, auch wenn Aspekte wie der barrierefreie Ausbau des S-Bahnhofs oder sichere Querungen über die Gehrenseestraße in die Planungen einbezogen werden.

**Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.**

Die Hinweise der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung Tiefbau (SenUVK, VOI) wurden im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung vorgetragen. Die Baugrenzen werden in Abstimmung mit SenUVK, VOI verschoben, um einen ausreichenden Abstand zwischen Brücke mit Stützbauwerk und geplanter Hochbebauung zu erreichen. Die entfallende schmale dreieckige überbaubare Grundstücksfläche war aufgrund ihrer Form nur zu einem geringen Anteil für die Errichtung von Wohnbebauung geeignet. Damit verursacht die Freihaltung einer Abstandsfläche zur Gehrenseebrücke im Wesentlichen keine Verschiebung der Bebauung nach Süden.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

Das Quartier östlich der Detlevstraße soll von der vorhandenen Siedlung westlich der Detlevstraße abgegrenzt werden.  
(*Stellungnahme: 89.15*)

Eine Abgrenzung der geplanten Bebauung, etwa in Form einer „gated community“ oder weitgehender geschlossener Einfriedungen, entspricht nicht der städtebaulichen Zielsetzung.

**Kenntnisnahme. Wird nicht berücksichtigt.**

## 14 kein planungsrechtlicher Belang / Belang nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens

### **Tempo 30 Km/h in der Bennostraße.**

*(Stellungnahmen: 4.1, 73.6)*

Die Bennostraße ist als öffentliches Straßenland gewidmet und Bestandteil der nördlich und südlich der Gehrenseestraße eingerichteten Tempo 30 -Zone. Verkehrliche Bestimmungen obliegen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und sind nicht Bestandteil des Regelungsumfangs des B-Plans. Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung obliegt der Polizei.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

Durch die Planung wird eine Zunahme an „Falschparkern“ befürchtet.  
*(Stellungnahme: 93.9)*

Die Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen der StVO obliegt der Polizei sowie den Ordnungsämtern.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

Der Verkehr auf der Gehrenseestr./Gehrenseebrücke ist insbesondere im Berufsverkehr und durch vorbeifahrende Lkw sehr laut. Die vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten werden vielfach nicht eingehalten.

*(Stellungnahme: 94)*

Die bestehenden Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet sowie die planinduzierten Lärmauswirkungen werden im weiteren Verfahren ermittelt und geeignete Maßnahmen in Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern festgelegt.

Die Beurteilung und Regulierung der Verkehrssituation auf der Gehrenseestr. / Gehrenseebrücke ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Eine Einbeziehung dieser Faktoren in das B-Planverfahren findet außerhalb der obigen Beschreibung nicht statt.

Die Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen der StVO obliegt der Polizei sowie den Ordnungsämtern.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

Der am 05.12.2019 von der CDU-Fraktion im Ausschuß eingebrachte

**Kenntnisnahme**

Aufhebungsantrag ist die einzig richtige Lösung ohne Kompromisse, die Ablehner dieses Antrages, SPD und Linke haben bisher keinerlei Angebote für Problemlösungen verbunden mit der Bebauung in der Detlevstraße angeboten.

*(Stellungnahme: 9.1)*

Seit vielen Jahren besteht für die Anwohner der Gehrenseestraße eine unzumutbare Lärmbelästigung durch den ständig wachsenden Straßenverkehr.

In den vergangenen Jahren wurden verschiedene Aktivitäten unternommen, der Schriftverkehr dazu kann eingesehen werden. Über diesen jahrelangen Zeitraum haben sich die angesprochenen Bürgermeister, Stadträte, Umweltamt, Tiefbauamt, Gesundheitsamt, Verkehrslenkung usw. nicht damit beschäftigt. Auch die 2017 privat in Auftrag gegebene Verkehrszählung wurde von der Verkehrslenkung zu den Akten gelegt. Ein Gespräch mit Bürgermeister Grunst, bei einer Sprechstunde am 15. Mai 2019, war einseitig und somit komplett sinnlos.

*(Stellungnahme: 9.2)*

Hier in Gartenstadt interessiert sich niemand der verantwortlichen Akteure für die Lebenssituation der Menschen. Die hier lebenden Menschen haben für viel Geld Privateigentum geschaffen und somit auch den Wohnungsmarkt entlastet. Diese Entscheidung findet jedoch keinerlei Wertschätzung, auch wir sind Wähler und Steuerzahler!

*(Stellungnahme: 9.3)*

Für die Anwohner der Gehrenseebrücke sollte eine Lärmschutzwand

Dem Protokoll der Sitzung des Ausschusses für ökologische Stadtentwicklung und Mieterschutz vom 05.12.2019 ist zu entnehmen, dass der genannte Aufhebungsantrag abgelehnt wurde. Dies geschah mit der Begründung, dass die im Vorlauf mit der Drucksache DS/0840/VIII geforderte Untersuchung der Erschließung des B-Plangebiets (Machbarkeitsstudie) zu diesem Zeitpunkt bereits erarbeitet wurde und vertiefende Untersuchungen der verkehrlichen Belange im weiteren Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans vorgenommen und mit den Fachbehörden abgestimmt werden.

Die Hinweise betreffen nicht die Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157, sondern beziehen sich auf die bestehende Verkehrs- und Schallsituation in der Gehrenseestraße im Abschnitt der Gartenstadt Alt-Hohenschönhausen.

Unabhängig vom Bebauungsplanverfahren 11-157 wird auf die Zuordnung der Gehrenseestraße als Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes von Berlin hingewiesen und die damit verbundene Zuständigkeit der Abteilung Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Den Bezirken ist die Zuständigkeit für alle Straßen zugeordnet, die nicht zum übergeordneten Straßennetz von Berlin gehören und sich in deren Territorien befinden.

#### **Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**

#### **Kenntnisnahme**

Das subjektive Empfinden einer fehlenden Wertschätzung und Beachtung der Bewohner der Gartenstadt Alt-Hohenschönhausen kann nicht Gegenstand der vorliegenden Planung sein.

Die Errichtung einer Lärmschutzwand zum Schutz der Anwohner außerhalb des

errichtet werden, denn eine dichte Bepflanzung wurde per 11.12.2019 durch das Grünflächenamt abgelehnt.

*(Stellungnahme: 9.8)*

Inzwischen haben wir hier in der Gehrenseestraße tagsüber große Probleme das Grundstück mit einem Fahrzeug zu verlassen. Auch einer der vielen Gründe für den Werteverlust der Grundstücke.

*(Stellungnahme: 9.13)*

Von dem Staatssekretär Sebastian Scheel wurde erst kürzlich darauf verwiesen, dass Bauen immer Konsequenzen für den Verkehr hat. Der Senat hat einen Lärmaktionsplan verkündet wonach Tempo-30-Zonen erweitert werden sollen, anscheinend jedoch nur für die Innenstadt. Hier wurde bisher alles Bemühen verworfen. Tempo 30 für eine bessere Nachtruhe, ebenso Durchfahrverbot für LKW. Inzwischen wurde die Gehrenseestraße sogar als Autobahnzubringer eingestuft

Angeblich verfügt der Senat über einen Lärmschutzfonds, aber wo bleiben die Mittel?

*(Stellungnahme: 9.16)*

Es gibt aus unserer Sicht noch viele weitere Gründe für ein Umdenken und Verbesserungen der jetzigen Situation.

*(Stellungnahme: 9.18)*

Überprüfung und Verbesserung der Schaltung der Lichtzeichenanlage

Bebauungsplangebiets vor bestehendem Straßenlärm ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens 11-157. Eine Abwägung im Bebauungsplanverfahren 11-157 ist daher nicht möglich.

Es wird unabhängig vom Bebauungsplanverfahren 11-157 darauf hingewiesen, dass generell durch eine Bepflanzung kein Schallschutz erzielt werden kann.

**Die Hinweise werden außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.**

Ein möglicher Wertverlust, aufgrund bestehender Schwierigkeiten beim Verlassen des Grundstücks mit dem Kfz, ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

Die Hinweise sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern betreffen gesamtstädtische Konzeptionen des Senats zur Minderung der Belastungssituation.

Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist daher nicht möglich.

**Kenntnisnahme.**

**Kenntnisnahme.**

Der Hinweis zum Straßenbahnverkehr und der Ampelphase im Bereich der

(Straßenbahn) am Knotenpunkt Gehrenseestr./Wartenberger Str.  
(Stellungnahme: 11.7)

Eine Verkehrsplanung, die auf die zu erwartenden verkehrlichen Verdichtungen durch umliegende Gewerbegebiete und Wohnbauprojekte reagiert, ist derzeit nicht zu erkennen.  
(Stellungnahme: 11.8)

Errichtung eines zusätzlichen Brückenbauwerks zur Verbindung der Marzahner Straße mit der Bitterfelder Straße und Entlastung der Gehrenseebrücke.  
(Stellungnahmen: 11.9, 31.17, 33.5, 57.4, 83.2)

Während unserer Bauphase wurde uns eine Baugenehmigung, Überdachung einer Terrasse, mehrmals abgelehnt mit der Begründung „Die Anforderung an gesunde Wohnverhältnisse müssen gewahrt bleiben, das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.“

Die nähere Umgebung wird durch eine 1- bis 2-geschossige offene

Kreuzung Gehrenseestraße/Wartenberger Str. bezieht sich nicht auf das Bebauungsplanverfahren 11-157 und kann daher nicht abgewogen werden. Er wird an die zuständige Fachbehörde weitergegeben.

Die benannten Planungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens 11-157. Mögliche zusätzliche Verkehrsbelastungen sind hierzu daher im Rahmen der übergeordneten Straßenverkehrsplanung außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zu beachten.

Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens ist das durch die Planung zu erwartende Verkehrsaufkommen und ggf. notwendige Maßnahmen die als Folge der Planung zugeordnet werden können.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der verkehrlichen Untersuchungen nicht nur der bestehende Verkehr einbezogen wird, sondern ebenfalls eine Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zu Grunde gelegt wird.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

Die Errichtung einer Entlastungsbrücke zur Steuerung des überörtlichen Verkehrs ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens 11-157. Grundsätzlich obliegen Ingenieurbauwerke der Zuständigkeit von SenUVK / Abteilung Tiefbau.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

Der genannte Sachverhalt entspricht nicht der Aktenlage im Fachbereich Stadtplanung. Er ist aber für das B-Planverfahren nicht relevant. Die planungsrechtliche Entwicklung des Grundstücks östlich der Detlevstraße wird durch die Aufstellung des B-Plans 11-157 vorgenommen. Mit dem Bebauungsplanverfahren 11-157 soll dem erheblichen Wohnraumbedarf nachgekommen werden. Das Plangebiet wird aufgrund seiner stadträumlich

Wohnbebauung, die als Einzelhäuser errichtet wurde, geprägt. Durch den hier vorhandenen hohen Grünflächenanteil erhält das Gebiet eine landschaftliche Prägung! Das alles ist hinfällig. durch diese Baumaßnahme wird die Idylle zerstört.

*(Stellungnahme: 12.4)*

Der Wohnstandort ist für Menschen, die einen WBS benötigen, um dort eine Wohnung zu bekommen, bestimmt abgelegen genug, um nicht am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können.

*(Stellungnahme: 15.7)*

- Geld kann für andere Zwecke eingesetzt werden  
*(Stellungnahme: 21.10)*

S. 52:  
Quartier Marienaue:

Die Neubauten ergänzen den vorhandenen Wohnungsbestand der degewo (rund 2.500 WE im Quartier) um Wohnraum für Singles, junge Familien und Senioren und sind in einem integrierten Quartierskonzept zum Generationswohnen eingebettet. Neben der energetischen Sanierung und Anpassung des Wohnungsbestandes wurden die

integrierten Lage und guten Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz als geeignet für die Herstellung von Wohnraum angesehen. Aufgrund des erheblichen Bedarfs an Wohnraum wird die Schaffung von Wohnraum höher gewichtet als der Erhalt der derzeitigen Grünlandbrache.

Die Veränderung des Baurechtes für die Gartenstadt ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, so dass der Charakter der landschaftlichen Prägung beibehalten wird.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

Die Meinungsäußerung ist nicht für die Abwägungsentscheidung zugänglich. Es wird darauf hingewiesen, dass sich das Plangebiet grundsätzlich in einer stadträumlich integrierten Lage befindet und insbesondere der nah gelegene S-Bahnhof eine gute Verbindung zur Berliner Innenstadt ermöglicht.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

Die Meinungsäußerung ist nicht für die Abwägungsentscheidung zugänglich.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

Die Meinungsäußerung und Einschätzung zum Projekt Marienaue ist nicht für die Abwägungsentscheidung zugänglich.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

bestehenden Infrastrukturen, Nahversorgung und das Wohnumfeld den aktuellen Anforderungen und Bedarfen angepasst und nachhaltig weiterentwickelt.

Beispiel Quartier Marienaue zeigt, dass harmonische Einbindung in vorhandene Strukturen möglich ist und bereits realisiert wurde.  
(*Stellungnahme: 28.7*)

Durch die vorgelegte Planung wird eine deutliche Zunahme des motorisierten Verkehrs und damit an Erschütterungsschäden erwartet.  
(*Stellungnahmen: 30.5, 31.14, 78.6*)

Der Geltungsbereich des B-Plans 11-35 weist eine deutlich höhere Qualität für Geschosswohnungsbau auf. Dort hätte im Gegensatz zum Grundstück östlich der Detlevstraße Geschosswohnungsbau entwickelt werden sollen.  
(*Stellungnahmen: 32.7, 32.25*)

Der Entwurf „WOHNEN AN DER DETLEVSTRASSE“ des

Die Hinweise auf mögliche verkehrsbedingte Erschütterungsschäden bei den Bestandsgebäuden außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 11-157 werden gutachterlich eingeschätzt.

**Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

Das in der Darstellung bezeichnete und in der Stellungnahme beschriebene Areal stellt den Geltungsbereich des B-Plans 11-135 dar. Für den vorgenannten B-Plan wurde der Aufstellungsbeschluss im Jahr 2007 gefasst und das Verfahren mit der Festsetzung im Jahr 2013 abgeschlossen. Die bauliche Umsetzung erfolgte in den darauffolgenden Jahren. Zum Zeitpunkt des Aufstellungsverfahrens bestand eine deutlich geringere Nachfrage nach Wohnraum. Vielmehr wurde verstärkt die Ausweisung von Einfamilienhausgebieten auch in innerstädtischen Lagen nachgefragt. Weiterhin sind die planerischen Voraussetzungen für beide Gebiete nicht vergleichbar. Das B-Plangebiet 11-157 ist aufgrund der spezifischen Lage entlang der Bahnanlage, die bereits aus schalltechnischen Erwägungen heraus eine höhere bauliche Dichte erfordert, um einen sinnvollen schallrobusten Städtebau herzustellen und der Nähe zum S-Bahnhof Gehrenseestraße für die Errichtung eines Geschosswohnungsbaus und zur Bereitstellung von dringend benötigtem Wohnraum geeignet.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

**Kenntnisnahme**

Wettbewerbsgewinners Büro Schindler Friede / Mettler  
Landschaftsarchitektur wird aus den genannten Gründen abgelehnt.  
(Stellungnahme: 32.26)

Neuer Standort für die Glascontainer Gehrenseestr./Bennostr.  
Aufgrund der Nichteinhaltung der Einwurfszeiten sowie bereits  
bestehender Angebote, bspw. Am Roderichplatz.  
(Stellungnahme: 41.3)

Die Skizze mit der Verteilung der Grünflächen (privat/öffentlich) und  
Quartiersplatz finde ich als ein Fake (aber vielleicht sind solche  
Zeichnungen ja auch üblich). Dort sind auch die Vorgärten der  
derzeitigen Grundstücke sowie der Straßenbereich als öffentliches  
„Grün“ dargestellt. Die Darstellung suggeriert eine üppige grüne Fläche  
vor den Hochhäusern, die es aber nicht gibt.

Gleiches gilt für die Zeichnung „Fußgängerperspektive von der  
Detlevstraße“. Diese entspricht in keiner Weise der geplanten Realität.  
Es wird eine grüne Freifläche an den Stirnseiten der Gebäude  
suggeriert, die es im nördlichen Teil des Quartiers nicht gibt. Das letzte  
und vorletzte Gebäude stehen direkt an der Grundstücksgrenze (5 m)  
von der Detlevstraße entfernt wobei die Baumkronen bis an die  
Häuserfront ragen, das Folgende hat eine Freifläche von ca. 12 m und  
das Vorderste ca. 20 m was etwa der Länge der Häuserfront bis zum  
Quergebäude entspricht.

(Stellungnahme: 44.17)

Genossenschaften sollten bei der Wohnraumentwicklung mehr  
gefördert werden.  
(Stellungnahme: 47.2)

Durch die Planung wird die Anwesenheit sozialer Randgruppen im und

Kenntnisnahme. Der Standort der Glascontainer und die Einhaltung der  
Einwurfszeiten sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist  
nicht möglich.**

Die benannten Darstellungen sind Teil des Präsentationsplans des Siegerentwurfs  
des städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens. Die Darstellungen sind  
konzeptioneller Art, nicht vermaßt und stellen im Falle der Darstellung des  
Freiraumkonzepts eine rein schematische Zeichnung dar. Eine Freiraumkonzeption  
wird Bestandteil des weiteren Aufstellungsverfahrens sein.

Es wird darauf hingewiesen, dass der nördliche Teil des Plangebiets zur  
Gehrenseestraße nicht bebaut wird. Zudem wird darauf hingewiesen, dass die  
Planung nicht die Errichtung von Hochhäusern im Sinne der Bauordnung umfasst.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist  
nicht möglich.**

Der Hinweis, Genossenschaften sollten bei der Wohnraumentwicklung mehr  
gefördert werden, wird zur Kenntnis genommen.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist  
nicht möglich.**

Die weiteren Hinweise (architektonische Qualität, befürchtete Anwesenheit

um das Plangebiet befördert und erhöht.  
(Stellungnahmen: 47.18, 87)

sozialer Randgruppen) werden zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung im Rahmen des B-Planverfahrens ist nicht möglich.

Es werden Belastungen (bspw. Lärm, Staub, Schmutz und Mehrverkehr) durch die Bauphase erwartet.  
(Stellungnahme: 89.5)

Die Hinweise auf mögliche Belastungen außerhalb des Bebauungsplangebiets während der Bauphase sind im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens zu beachten und nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Eine Abwägung im Rahmen des B-Planverfahrens ist nicht möglich.

Es werden Erschütterungsschäden bei den Bestandsbauten westlich der Detlevstraße während der Bauphase befürchtet.  
(Stellungnahmen: 47.21, 60.6, 78.6, 89.5)

Die Hinweise auf mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser bei den Bestandsgebäuden außerhalb des Bebauungsplangebiets sind im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens zu beachten und nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die Hinweise auf mögliche verkehrsbedingte Erschütterungsschäden bei den Bestandsgebäuden außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 11-157 werden gutachterlich eingeschätzt.

**Wird im weiteren Verfahren geprüft.**

Ein Ausbau der Telekommunikations-Infrastruktur ist mit der Planung nicht vorgesehen. Es werden negative Auswirkungen, bspw. auf die Verbindungsgeschwindigkeiten und Bandbreite des Internetanschlusses befürchtet.  
(Stellungnahme: 55.4)

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, gehören jedoch nicht zu den Regelungsinhalten des Bebauungsplanes.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

Der zu erwartender Baustellenverkehr bzw. Verkehr insgesamt gefährdet Minderjährige.  
(Stellungnahmen: 55.10, 82.1)

Die Hinweise zum Baustellenverkehr/Verkehr werden zur Kenntnis genommen, gehören jedoch nicht zu den Regelungsinhalten des Bebauungsplanes.

**Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.**

Durch die Planung wird eine Zunahme an Kriminalität erwartet.  
(Stellungnahmen: 62.7, 87, 89.5)

Die Befürchtung, mit der Umsetzung der vorliegenden Planung, ginge eine Steigerung der Kriminalitätsrate im direkten Umfeld einher, wird zur Kenntnis genommen.

**Eine Abwägung im Rahmen des B-Planverfahrens ist nicht möglich.**

Eine „verheerende Einkaufssituation“ mündet in Aggressivität zwischen Bevölkerungsgruppen / Migranten.  
(*Stellungnahme: 63.5*)

Die Einteilung in Bevölkerungsgruppen unter Heraushebung von Migranten sowie eine beklagte „verheerende Einkaufssituation im Einzelhandel“ sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung und entsprechen nicht den Werten einer weltoffenen Stadt.

**Keine Abwägung im Rahmen des B-Planverfahrens möglich.**

Flächen für den Hunderauslauf fehlen. Diese Situation wird sich mit den geplanten Wohnungen verschärfen.  
(*Stellungnahmen: 71.10, 72.7*)

Die Hinweise zu Hundehaltern betreffen nicht das Bebauungsplanverfahren.

**Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.**