

**Drucksachen der
Bezirksverordnetenversammlung
Lichtenberg von Berlin
IX. Wahlperiode**



Vorlage zur Kenntnisnahme Ursprungsdrucksachenart: Vorlage zur Kenntnisnahme Ursprungsinitiator: Bezirksamt BzStR StadtSozWiArb	Drucksachen-Nr: DS/0039/IX Datum: 09.12.2021				
Bebauungsplan 11-157 – frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung; Arbeitstitel: östlich Detlevstraße					
Beratungsfolge: <table><thead><tr><th><u>Datum</u></th><th><u>Gremium / Ergebnis</u></th></tr></thead><tbody><tr><td>09.12.2021</td><td>BVV BVV/003/IX</td></tr></tbody></table>		<u>Datum</u>	<u>Gremium / Ergebnis</u>	09.12.2021	BVV BVV/003/IX
<u>Datum</u>	<u>Gremium / Ergebnis</u>				
09.12.2021	BVV BVV/003/IX				

Das Bezirksamt bittet die Bezirksverordnetenversammlung, Folgendes zur Kenntnis zu nehmen:

Das Bezirksamt hat beschlossen:

a) das Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch im Bebauungsplanverfahren 11-157

Anlage 1: räumlicher Geltungsbereich

Anlage 2: Auswertung und Ergebnis

Anlage 3: Clusterung Auswertung und Ergebnis

b) entsprechend dem vorhergenannten Ergebnis das Bebauungsplanverfahren 11-157 weiterzuführen und die Behörden, die Fachverwaltungen des Senats bzw. des Bezirks, den Nachbarbezirk und die Nachbargemeinde gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch zu beteiligen.

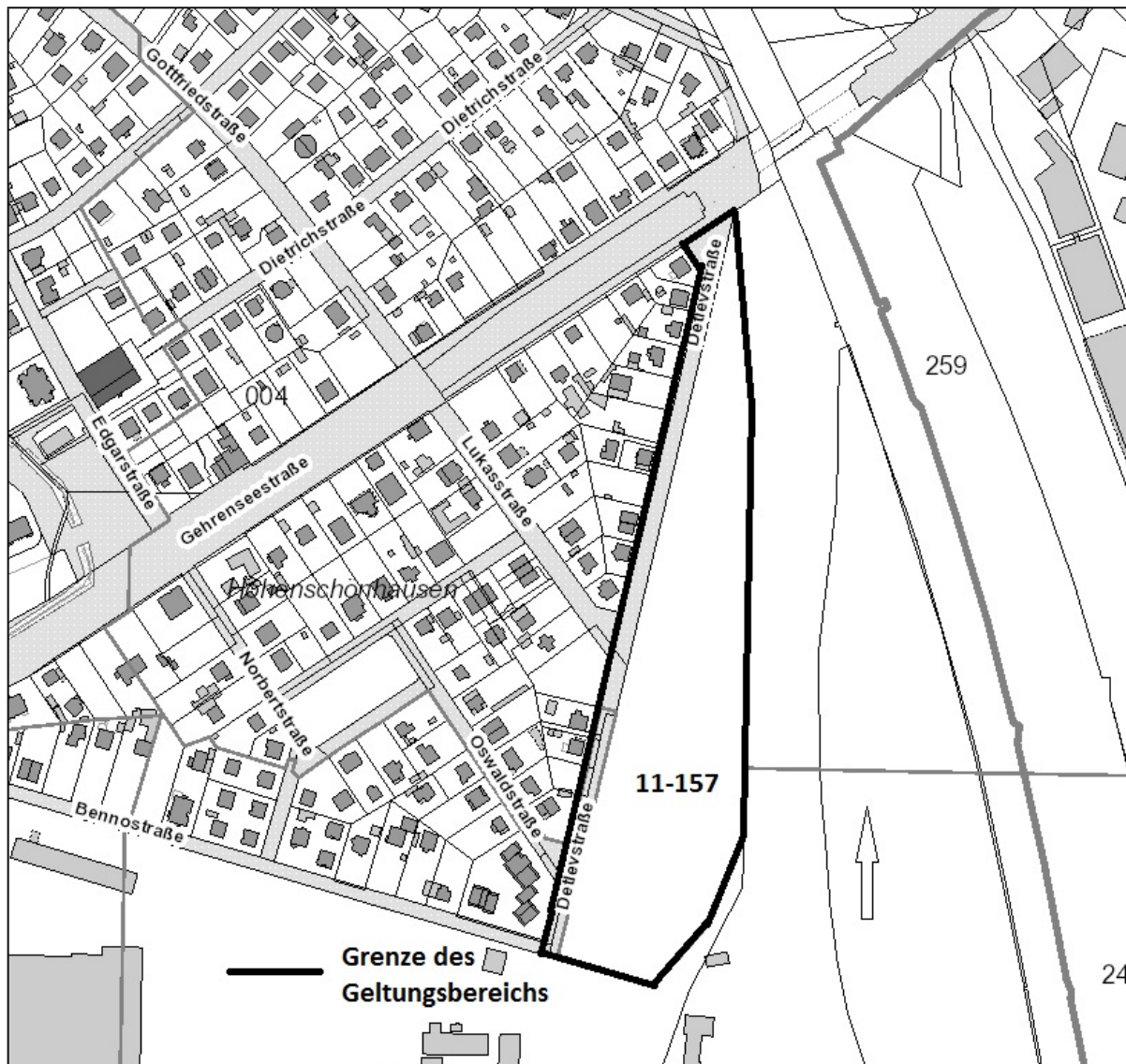
c) mit der Durchführung des Beschlusses zu b) den Fachbereich Stadtplanung zu beauftragen.

d) die Vorlage in der beiliegenden Fassung der BVV zur Kenntnis zu geben.

Begründung:

Unterrichtung über den Stand des laufenden Bebauungsplanverfahrens nach Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in Vorbereitung der Beteiligung der Behörden, der Fachverwaltungen des Senats bzw. des Bezirks, des Nachbarbezirks und der Nachbargemeinde gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

**Räumlicher Geltungsbereich
des Bebauungsplanes 11-157 für das Gelände zwischen Detlevstraße und
Bahnaußenring sowie für die Detlevstraße
im Bezirk Lichtenberg, Ortsteil Alt-Hohenschönhausen**



Ziel des Bebauungsplanes

Festsetzung eines Allgemeinen Wohngebietes gem. § 4 BauNVO

Initiator: **Bezirksamt, BzStR StadtSozWiArb**

Kenntnis genommen:

überwiesen an:

Auswertung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit
gemäß § 3 Abs. 1 BauGB
zum Entwurf des
Bebauungsplanes 11-157

ZUSAMMENFASSUNG

Verfahren

Für das Bebauungsplanverfahren 11-157 wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durchgeführt.

Die Öffentlichkeit wurde mit der Bekanntmachung vom 15.11.2019 in der Berliner Zeitung vom Zeitraum der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit informiert.

Der Öffentlichkeit wurde im Sinne von § 3 Abs. 1 BauGB Gelegenheit gegeben, sich vom 18.11.2019 bis einschließlich 17.12.2019 im Bezirksamt Lichtenberg von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Soziales, Wirtschaft und Arbeit, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung, Haus 2, Raum 2.1119 über die allgemeinen Ziele und Zwecke sowie die wesentlichen Auswirkungen der Planung unterrichten zu lassen und sich zur Planung zu äußern. Des Weiteren ist die Pressestelle des Bezirkes informiert worden und es erfolgte in allen Bürgerämtern ein entsprechender Aushang.

Die beabsichtigte Planung wurde anhand folgender Informationsmaterialien dargelegt:

- Bebauungsplanentwurf
- Begründung
- Bestandsdarstellung Biotop- und Nutzungstypen mit Anlagen
- Faunistische Untersuchung mit Anlagen zu Fledermäusen, Reptilien und Vögeln
- Geschützter Baumbestand
- Geotechnischer Untersuchungsbericht mit Anlagen
- Schalltechnische Untersuchung mit vorläufigen Ergebnissen
- Erschütterungstechnische Untersuchung
- Mobilitätskonzept
- Ergebnisdokumentation Verkehrserhebung am Knotenpunkt Gehrenseestraße/Gottfriedstraße-Lukasstraße
- Verkehrliche Voruntersuchung für das Neubauvorhaben Detlevstraße
- Machbarkeitsstudie zur Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße

Zusätzlich wurden die Informationsmaterialien auch im Internet auf der zentralen Beteiligungsplattform des Landes Berlin unter <https://mein.berlin.de> und im zuständigen Stadtteilzentrum Albatros Lebensnetz bereitgehalten.

Beteiligung und Resonanz

Während des Zeitraums der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit hat sich 1 Person im Bezirksamt Lichtenberg persönlich über die Planungen informieren lassen. Im Stadtteilzentrum gab es insgesamt 23 Einsichtnahmen. Es wurden mündlich keine Anregungen geäußert. Im Internet wurden die zur Einsichtnahme zur Verfügung gestellten Planunterlagen 142 mal aufgerufen.

Es wurden 97 schriftliche Stellungnahmen abgegeben.

Ergebnis

In Auswertung der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB werden weitere Fachgutachten beauftragt, hier insbesondere:

- Regenwasserbewirtschaftungskonzept,
- Boden- und Grundwasseruntersuchung,
- Fortsetzung der schalltechnischen Untersuchung,
- Fortsetzung der Erschließungs- und verkehrstechnischen Untersuchung.

Im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB wird die Bearbeitung fortgesetzt und der Bebauungsplanentwurf weiterentwickelt, die Begründung, die textlichen Festsetzungen und die Planzeichnung des Bebauungsplans 11-157 angepasst.

Das Verfahren wird mit der Beteiligung der Behörden, der Fachverwaltungen des Senats bzw. des Bezirks und der Nachbargemeinde gemäß § 4 Abs. 2 BauGB fortgeführt.

Die Stellungnahmen werden im Folgenden aufgeführt. Die bebauungsplanrelevanten Bedenken, Anregungen und Hinweise wurden abgewogen. Die den einzelnen Anregungen zugeordneten Nummern verweisen auf die jeweiligen Personen.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
1.1		<p>Einwand zu o.g. Bebauungsplanentwurf: Für ca. 1000 neue Anwohner ist die derzeitige Verkehrsinfrastruktur sowohl für den Individualverkehr als auch im ÖPNV völlig unzureichend. Schon jetzt ist die Situation in der hochfrequentierten Gehrenseestraße zu Stoßzeiten für die Anwohner äußerst belastend. Die Straßen der Gartenstadt sind überhaupt nicht für den Durchgangsverkehr ausgelegt.</p>	<p><u>Zur erwarteten Zahl der Bewohner des B-Plangebiets:</u> In der Begründung zum Bebauungsplanentwurf (siehe Pkt. IV.3) ist dargelegt, dass die im Bebauungsplanentwurf 11-157 vorgesehene Geschossflächenzahl (GFZ) rechnerisch eine Geschossfläche von rd. 40.150 m² ermöglicht, die zum derzeitigen Zeitpunkt 402 Wohneinheiten und 804 Einwohner erwarten lassen.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p> <p><u>Zur verkehrlichen Auslastung der Gehrenseestraße und durch das B-Planverfahren induzierter Verkehre:</u> 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p> <p><u>Zur Ertüchtigung der Wohngebietsstraßen:</u> 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</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Fachbehörden aufgezeigt. Mit dem Vorgehen und der Umsetzung erforderlicher verkehrlicher Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass die verkehrlichen Anforderungen bewältigt werden.</p> <p>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.</p> <p>Bei einer Ertüchtigung des Straßenraums werden die Ansprüche an die Regenentwässerung beachtet.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p> <p><u>Zur Anbindung und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV):</u> 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</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>wird im weiteren Verfahren die zuständige Stelle der Senatsverwaltung einbezogen und zur Stellungnahme aufgefordert.</p> <p>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.</p> <p>Außerdem ist die Verlängerung der S 75 zum Karower Kreuz geplant.</p> <p>Weiterhin berücksichtigt der Nahverkehrsplan den Buslinienverkehr. So werden im Zuge der Angebotsentwicklung Defizitbereiche hinsichtlich möglicher Angebote geprüft.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
1.2		<p>Da der Wohnungsbedarf sicher nicht zu verneinen ist, sehen wir allenfalls die Möglichkeit einer ortsüblichen Bebauung mit max. 2 Vollgeschossen für neue und alte Bewohner vertretbar. Uns erscheint allein die Idee, ein so kleines Grundstück mit einer solchen Anzahl von Wohnungen bebauen zu wollen als völlig absurd!</p>	<p>Eine Bebauung des Plangrundstücks mit maximal zwei 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.</p> <p>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 von 1,5 ist nur geringfügig höher als der in § 17 BauNVO für allgemeine Wohngebiete genannte Orientierungswert für die GFZ.</p> <p>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.</p> <p>Die geplante höhere Bebauung wird zudem eine höhere Lärmschirmung gegenüber mehreren Immissionsquellen erzielen und dient damit auch dem Schutz der bestehenden Wohngebäude.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
2.1	10.12.2019	<p>Als Anwohner der [...]straße sind wir in besonderem Maße vom Bauvorhaben der HOWOGE an der Detlevstraße betroffen. Wir begrüßen die frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit und möchten ergänzend zu folgenden Aspekten Stellung nehmen:</p> <p>1. Verkehr, Infrastruktur Etwa 800-1000 neue Anwohner werden sich aus dem bzw. zum Wohngebiet bewegen müssen. Die derzeitige Planung sieht vor, dass die Bennostraße einzige Zufahrtsstraße zum neuen Wohngebiet wird. Das wird zu einem erheblichen Zuwachs von PKW-Verkehr führen und zu einem starken Anwachsen von parkenden Autos auch auf den Grundstücken vor den existierenden Häusern, die zum Teil in Privatbesitz sind, da die geplanten Parkplätze in keinem Verhältnis zum angebotenen Wohnraum stehen.</p>	<p><u>Zur Anzahl der zu erwartenden Einwohner:</u> In der Begründung zum Bebauungsplanentwurf (siehe Pkt. IV.3) ist dargelegt, dass die im Bebauungsplanentwurf 11-157 vorgesehene Geschossflächenzahl (GFZ) rechnerisch eine Geschossfläche von rd. 40.150 m² ermöglicht, die zum derzeitigen Zeitpunkt 402 Wohneinheiten und 804 Einwohner erwarten lassen.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p> <p><u>Zum Bedarf an Stellplätzen:</u> 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.</p> <p>Grundsätzlich sieht der Siegerentwurf vor, dass an der Detlevstraße, abgesehen vom kurzen Stück zwischen Benno- und Oswaldstraße, keine Parkplätze geschaffen werden.</p> <p>Der Stellplatzschlüssel ist aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof und des Vorhabens, alternative Mobilitätsangebote in das Plangebiet zu implementieren, angemessen.</p> <p>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 erhöh-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>ter Parkplatzdruck besteht.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p> <p><u>Zu in privatem Eigentum befindlichen Flurstücken innerhalb des öffentlichen Straßenraums:</u> 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
2.2		<p>In der Voruntersuchung zur Verkehrslage wird festgestellt, dass die Belastung durch ruhenden Verkehr bei 400 bis 500 Fahrzeugen auf 1000 Einwohner in der Wohnlage liegt (S. 15), weit über dem Durchschnitt von Berlin. Es wird empfohlen, dafür ausreichend Flächen zu schaffen. (S. 22)</p>	<p>Der Inhalt der verkehrlichen Untersuchung ist nicht korrekt benannt.</p> <p>Der Motorisierungsgrad des Umfelds mit Ein- und Zweifamilienhäusern beträgt je Einwohner 0,4-0,5 Pkw. Ausgehend von der durchschnittlichen Einwohneranzahl je Wohneinheit im Bezirk Lichtenberg von 1,84 ergibt sich rechnerisch eine Anzahl von ca. 0,7 – 1,0 Fahrzeugen je Wohneinheit. Allerdings wird gutachterlich für das Bebauungsplangebiet ein geringerer Motorisierungsgrad von ca. 0,5 je Wohneinheit angeführt. Mit dem geplanten Geschosswohnungsbau und einen Anteil von 50% für mietpreis- und belegungsgebunden Wohnungen für Menschen mit geringen Haushaltseinkommen kann ein geringerer Motorisierungsgrad angenommen werden.</p> <p>Weiterhin werden im Gutachten Wohnungsgrößen und alternative Mobilitätsangebote als weitere Einschlussfaktoren benannt, die den Verzicht auf einen eigenen Pkw fördern.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
2.3		<p>In der Planung wird davon ausgegangen, dass durch futuristische Mobilitätskonzepte (Car-Sharing, e-Mobilität) ein „erträgliches Maß“ an Motorisierung von 0,5 Fahrzeugen pro Haushalt erreicht wird. (Anzahl der geplanten Haushalte 450 ??)</p> <p>Dabei wird von fiktiven Annahmen externer Experten und ökonomisch bestimmten Forderungen der Bauherren ausgegangen. An dieser Stelle ist es für mich erschreckend, dass sich Berechnungen und Planungen ausschließlich auf fiktive Zahlen externer Gutachter und hypothetische Konstrukte (Carsharing, e-Mobilität) berufen, das Expertenwissen der Anwohner über das Leben in dieser konkreten Infrastruktur sowie statistische Fakten über das Leben in Berlin einfach ignoriert werden.</p> <p>In den nächsten 10 Jahren ist von Seiten des Bundes, Senats oder Stadtbezirkes keinerlei Anpassung der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur vorgesehen. Damit können sich Planungen nur auf die vorhandenen statistischen Zahlen und unser reales Leben berufen, denn das wird sich nicht verändern. Diese Daten belegen, dass das, was vorgesehen ist, nicht funktionieren kann.</p>	<p><u>Zur Methodik der Verkehrsgutachten:</u> Die beigebrachten 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p> <p><u>Zum Motorisierungsgrad von 0,5:</u> 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p> <p><u>Zur Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung:</u></p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Der Öffentlichkeit wurde und wird im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 BauGB im Bebauungsplanverfahren Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung geben, sodass die Öffentlichkeit am Planungsprozess mitwirkt. Die Stellungnahmen werden geprüft und dienen der Ermittlung der Belange, die Bestandteil des Abwägungsprozesses im Bebauungsplanverfahren werden. Somit werden die Bürger/ die Öffentlichkeit im Bebauungsplanverfahren eingebunden.</p> <p>Darüber hinaus erfolgte außerhalb des Bebauungsplanverfahrens eine Information und Beteiligung der Bürger durch den Grundstückseigentümer die HOWOGE.</p> <p>Eine grundsätzliche Anpassung der Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Die mit der Planung verbundenen Anforderungen an die soziale und technische Infrastruktur werden im weiteren Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Insbesondere wird eine bedarfsrechte Versorgung mit Grundschul- und Kitaplätzen sowie die Prüfung und ggf. Maßnahmen zur Sicherung der Funktionsfähigkeit des Verkehrs Beachtung finden.</p> <p>Auf Basis des fortzuführenden Verkehrsgutachtens und im Rahmen weiterer Abstimmungen zwischen dem Grundstückseigentümer, der HOWOGE, und den Fachämtern wird ferner die Festlegung von Maßnahmen (beispielsweise zur Schaffung einer besseren Verknüpfung an den ÖPNV) in einem angemessenen Umfang geprüft und bestimmt, sofern sie als Folgekosten der Planung eingestuft werden können.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
2.4		<p>Die Rechtsverbindlichkeit von Car-Sharing-Konzepten für Mieter kann gegenwärtig durch keinen Vermieter, auch nicht durch die HOWOGE, abgesichert geben. Damit gibt es auch keine Rechtssicherheit für das Funktionieren des vorgesehenen Mobilitätskonzeptes.</p> <p>Ebenfalls gibt es kein Beispiel für die gelungene Erschließung eines Wohngebietes durch ein solches Konzept in Deutschland.</p> <p>Kein Gesetz kann die zukünftigen Bewohner daran hindern, sich Autos nach ihrem Bedarf anzuschaffen. Damit läge das gesamte Risiko für das Parken der real angeschafften Autos bei den Bewohnern des Siedlungsgebietes. Es gibt keinerlei Gewährleistung von Sicherheit des Schutzes unserer Interessen und teilweise auch Eigentumsrechte oder irgendeine Verpflichtung von und auf Seiten der HOWOGE.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Grundsätzlich sollen innerhalb des Geltungsbereichs Stellplätze geschaffen werden. Ein Stellplatzschlüssel von 0,5 je WE wird angelegt.</p> <p>Es besteht kein Anspruch der vorhandenen Bewohner auf alleinige Nutzung des öffentlichen Parkraumes.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.</p>
2.5		<p>Die Zufahrt aus der Bennostraße in die hoch frequentierte Gehrenseestraße ist bereits jetzt zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr schwierig, es ist davon auszugehen, dass es zu langen Rückstaus aufgrund des erhöhten PKW-Verkehrs kommen wird. Das vorliegende und vorgestellte Verkehrsgutachten prognostiziert einen baldigen Kollaps auch ohne das neue Wohngebiet. Sinnvolle Lösungen sind bis heute nicht vorgelegt.</p>	<p>Die verkehrliche Voruntersuchung stuft die Anbindung der geplanten Wohnnutzung an den überörtlichen Verkehr als mögliches Problemfeld ein.</p> <p>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.</p> <p>Die Einmündung Gehrenseestraße / Bennostraße bietet nach Angaben der Verkehrsstudie (Freie Planungsgruppe Berlin</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>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.</p> <p>Kenntnisnahme, wird berücksichtigt. Im weiteren Verfahren werden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität geprüft und abgestimmt.</p>
2.6		<p>Ich möchte darauf verweisen, dass die Zahlen zum Verkehr auf der Gehrenseestraße 2014 erhoben wurden und aufgrund der rasanten Entwicklung der Gewerbegebiete und Wohnbebauung im Umfeld offensichtlich weit überholt sind.</p>	<p><u>Zur Methodik des Verkehrsgutachtens</u> Im Bebauungsplanverfahren wurden und werden zukünftig aktuellere Verkehrsdaten zu Grunde gelegt.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme und Berücksichtigung.</p> <p><u>Zu induzierten Verkehren durch Bauvorhaben im näheren und mittleren Umfeld</u> Zur Bestimmung des Umfangs des fließenden Verkehrs werden vornehmlich die Verkehrsstärkenkarten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) herange-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>zogen. In diese Karten fließen relevante Änderungen der Stadtstruktur ein.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme, Prüfung im weiteren Verfahren. Verkehrliche Voruntersuchung wird im weiteren Verfahren fortgeschrieben, die Datengrundlagen dem aktuellen Stand angepasst.</p>
2.7		<p>Auch die Anbindung an den ÖPNV muss verbessert werden. Der S-Bahnhof Gehrenseestraße ist nicht barrierefrei. Wenn im neuen Wohngebiet Familien und Senioren einziehen werden, ist die S-Bahn für diese Personengruppe schwierig bis gar nicht nutzbar. Des Weiteren muss es eine Garantie für den weiteren Betrieb der S 75 geben, eine Wiederherstellung dies Betriebes bis in die Innenstadt muss gewährleistet werden.</p>	<p><u>Zum barrierefreien Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestraße:</u> Die benannten Maßnahmen im Umfeld des Plangebiets sind bereits unabhängig von der Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 aufgrund der Bestandssituation als sinnvoll einzustufen.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p><u>Zur Anbindung der S-75 an die Innenstadt:</u> Die durch das B-Planverfahren an den ÖPNV gestellten Anforderungen werden im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Hierzu wurde und wird 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.</p> <p>Nicht nur 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 Innenstadthanbindung für die S 75, bspw. an den Bahnhöfen Lichtenberg, Ostkreuz und Warschauer Straße, gegeben.</p> <p>Außerdem ist die Verlängerung der S 75 zum Karower Kreuz geplant.</p> <p>Weiterhin berücksichtigt der Nahverkehrsplan den Buslinienverkehr. So werden im Zuge der Angebotsentwicklung Defizitbereiche hinsichtlich möglicher Angebote geprüft.</p> <p>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 ei-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>nem angemessenen Umfang bestimmt, sofern sie als Folgekosten der Planung eingestuft werden können.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>
2.8		<p>2. Privatsphäre Durch die derzeit geplante Höhe der Gebäude ist davon auszugehen, dass direkte Einblicke in die Gärten der Anwohner ermöglicht werden. Die Privatsphäre im eigenen Garten ist nicht mehr gegeben. Durch eine veränderte Geschosshöhe kann hier schnell Abhilfe geschaffen werden, nicht umsonst gibt es Vorschriften, die sichern sollen, dass eine neuen Bebauung Rücksicht auf Bestandsbauten nehmen soll. Die katastrophale Wirkung einer hochgeschossigen Bebauung in ehemals niedriggeschossigen Siedlungsgebieten ist bereits bei den DDR-Neubauten entlang der Hauptstraße in Hohenschönhausen zu betrachten und eine solche Zerstörung von Wohn- und Lebenskultur sollte eigentlich der Vergangenheit angehören.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Zudem wird die Planung die bauordnungsrechtlichen Abstandsvorschriften beachten, sodass von einer ausreichenden Sozialdistanz zwischen der Bebauung des B-Plangebiets und den Bestandsgebäuden ausgegangen wird.</p> <p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Zudem dient die Planung der Errichtung von Wohnbebauung als schallrobuster Städtebau. Mit der Planung wird im weiteren Verfahren ein geschlossener Gebäuderiegel parallel zur Bahn-anlage fokussiert. Hieraus ergibt sich eine Lärmabschirmung, die auch die Immissionswerte der Bestandsbebauung verringern wird.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung der Hinweise im weiteren Verfahren.</p>
2.9		<p>3. Umwelt, Klima, Schallschutz</p> <p>Auch wenn sich in einem Teilbereich, der Einschränkung des Lärmpegels der Bahn, eine Verbesserung für die Anwohner ergeben kann, werden wichtige Lärmquellen wie Straßenverkehr der Hauptstraße, Schredderwerk der Bahn, Gewerbegebiet und Fluglärm nicht beseitigt. Erheblich zunehmen wird der Lärm durch durchfahrende Autos auf den nicht instandgesetzten Straßen im Wohngebiet unmittelbar vor den Grundstücken zu allen Tages- und Nachtzeiten.</p> <p>In der Lärmanalyse wird festgestellt, dass innerhalb des Wohngebietes eine geringe Belastung existiert. Das ist eigentlich neben der noch erträglichen Parkplatzsituation für uns alle der ein-</p>	<p>Zur Anzahl der zu erwartenden Bewohner siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.1.</p> <p><u>Zur Beschreibung der vorhandenen Schallemitentten:</u> Die Hinweise zur den Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet werden zur Kenntnis genommen, jedoch ist die vorgebrachte Beschreibung zur Lärmsituation des angrenzenden Wohngebiets widersprüchlich. Einerseits wird auf bestehende Emissionsquellen (Straßen-, Schienen- und Flugverkehr sowie gewerbe- und industrietypische Nutzungen) verwiesen, durch die eine relevante Lärmbelastung vorhanden sei, andererseits wird der ruhige Charakter der Wohnsiedlung beschrieben.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>zige positive Punkt, der eindeutig aus der verkehrsberuhigten Lage des Wohngebietes resultiert. Für mich und sicher für viele andere ist das der entscheidende Punkt dafür, hier zu wohnen. Genau dieser Punkt würde mit der geplanten Erschließung und den vorgesehenen Zugangsstraßen wegfallen, 1000 Menschen müssten durch unser Wohngebiet, weil die Versorgungsinfrastruktur in Richtung zur Gehrenseestraße liegt und es keinen anderen Zugang zum Wohngebiet gibt.</p> <p>Diese zu erwartende deutlich erhöhte Lärmbelastung für die bereits hier wohnenden Anwohner, die laut Gutachten bereits jetzt über zulässigen Grenzwerten liegt, spielt in keinem Gutachten und in keiner Betrachtung bisher eine Rolle.</p> <p>4. Emissionsschutz Siehe Ausführungen zum Verkehr</p>	<p>Die für das Plangebiet wesentlichen Schallemissionen wurden im Zuge der gutachterlichen Bestandsaufnahme erfasst. Im weiteren Verfahren erfolgt eine Aktualisierung der Schallemissionen. 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p> <p><u>Zur befürchteten Kfz-bedingten Zunahme von Schallemissionen:</u> Die avisierte städtebauliche Planung sieht eine verkehrliche Erschließung des Plangebiets über die Bennostraße und damit im Grenzbereich zwischen gewerbetypischen Nutzungen auf</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>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 höchste Aufnahmekapazität für die durch das Plangebiet induzierten Verkehre zugeordnet.</p> <p>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.</p> <p>Die zusätzliche Belastung durch Verkehrslärm ist Gegenstand der weiteren schalltechnischen Untersuchungen im Bebauungsplanverfahren 11-157.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung der Hinweise im weiteren Verfahren.</p>
2.10		<p>5. Mehrwert für Anwohner Nahezu alle o.g. Aspekte werden einen Einfluss haben auf die Wohnqualität der derzeitigen Anwohner und auch auf diesen Wert der Grundstücke haben. Bei erhöhtem Verkehr in und um das Wohngebiet sowie Verlust des verkehrsberuhigten Charakters der Siedlung, erhöhten Emissionswerten...</p>	<p>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.</p> <p>Ferner wird darauf hingewiesen, dass mit der Planung auch eine Frei- und Grünraumgestaltung vorgesehen ist, die auch von</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>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.</p> <p>Gesunde Wohnverhältnisse werden durch die Einhaltung der Abstandsflächen gemäß Berliner Bauordnung gewahrt.</p> <p>Es werden im weiteren Verfahren die planbedingten Auswirkungen auf schutzbedürftige Nutzungen außerhalb des Plangebiets betrachtet.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
2.11		...und veränderter Privatsphäre	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 2.8
2.12		sowie eingeschränktem Sonnenlicht für die betroffenen Grundstücke kann mit der derzeitigen Planung NICHT von einem Mehrwert für die Anwohner ausgegangen werden.	<p>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.</p> <p>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 Morgen-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>stunden 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
2.13		<p>Selbst ein durch Außenstehende prognostiziertes Steigen der Verkehrswerte der Grundstücke ist für mich und die meisten Anwohner relativ belanglos, weil sie diesen Wert nur realisieren könnten, wenn sie das täten, was sie nicht wollen: die Grundstücke verkaufen und wegziehen.</p> <p>Aus unserer Sicht sind diese Aspekte wesentlich für ein gesundes Wohn- und Lebensumfeld (Birgit Monteiro: „Wohnen ist mehr als Essen + Schlafen“). Wir gehen daher davon aus, dass die o.g. Ausführungen zu den einzelnen Aspekten in die weitere Planung des Bauvorhabens einfließen werden.</p>	<p>Das subjektive Empfinden einer Reduzierung oder eines Gewinns an Lebensqualität oder der Schaffung eines Mehrwerts ist nicht Gegenstand der Planung.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die vorliegende Planung, die einen Geschosswohnungsbau</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>vorsieht, reagiert auf den dringenden Wohnraumbedarf, der eine angemessene Anzahl von Wohnungen in stadträumlich integrierter Lage mit gutem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr erfordert.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
3.1		<p>Als Hausbesitzer in der Oswaldstraße teile ich die grundsätzliche Besorgnis vieler, was das Projekt „Detlevstraße“ betrifft. Folgende Punkte spielen dabei eine besonders große Rolle:</p> <p>1. Dimension des Projekts. 400 geplante Wohneinheiten (oder mehr) passen in keiner Weise zum eher dörflicheren Charakter der „Gartenstadt“. Die Zahl der geplanten Wohneinheiten sollte unbedingt überdacht und drastisch reduziert werden.</p>	<p>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.</p> <p>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 Marzah-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>ner 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.</p> <p>Weiterhin wird eine drastische Reduktion der geplanten Wohneinheiten 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.</p> <p>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 abzusichern. 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.</p> <p>Eine Reduzierung der Wohneinheiten erfolgt daher nicht.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
3.2		<p>Außerdem ist eine Geschosshöhe angedacht, die in keiner Weise zur Altbebauung der Umgebung passt. Wenn überhaupt, dann sollte die Zahl von 4 Etagen nicht überschritten werden.</p>	<p>Eine Bebauung des Plangrundstücks mit maximal vier Vollgeschossen 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.</p> <p>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.</p> <p>Die geplante höhere Bebauung wird zudem eine höhere Lärmschirmung gegenüber mehreren Immissionsquellen erzielen.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p>
3.3		<p>2. Zufahrtswege und Verkehrsanbindung. Die Zufahrt ausschließlich über die Bennostraße lässt Lärm, Stau- und Parkplatzprobleme erwarten, von den Zumutungen in der eigentlichen Bauphase einmal ganz abgesehen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.5 (Rückstaus in das Wohngebiet durch induzierten Verkehr), 2.1 (Stellplatzdruck im öffentlichen Straßenraum) und 5.12 (Lärmbelastung durch induzierten Verkehr).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
3.4		<p>Unweigerlich würde dann auch die kleine, ruhige Oswaldstraße von Parkplatzsuchern und Ausweichenden heimgesucht. Deshalb schließe ich mich der Forderung vieler Nachbarn an, trotz zu erwartender Mehrkosten einen Zugang über die Marzahner Straße zu schaffen.</p>	<p>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.</p> <p>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 Durchfahrungsöglichkeit eröffnet würde, wenn diese Erschließungsvariante an die Detlev- oder Bennostraße anbände.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
3.5		<p>Der S-Bahnhof „Gehrenseestraße“ müsste einen direkten, behindertengerechten Zugang erhalten.</p>	<p>Die benannte Maßnahme im Umfeld des Plangebiets ist bereits unabhängig von der Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 aufgrund der Bestandssituation als sinnvoll einzustufen.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>
3.6		<p>3. Naturschutz. Das Gelände zwischen Detlevstraße und dem Bahngelände ist seit vielen Jahren naturbelassen und beheimatet eine Vielzahl von Vögeln, Insekten und Wildtieren. Berlin braucht solche Refugien.</p> <p>Der Bestand an Bäumen und Büschen entlang der Detlevstraße ist unbedingt zu erhalten.</p>	<p>Aufgrund des erheblichen Bedarfs an Wohnraum wird die Schaffung von Wohnraum höher gewichtet als der vollständige Erhalt des Habitats.</p> <p>Dennoch sind die Anforderungen an den Artenschutz zu berücksichtigen. Zur Feststellung der Habitatfunktion für die Fauna erfolgten daher artenschutzrechtliche Untersuchungen im Geltungsbereich.</p> <p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>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.</p> <p>Ebenfalls können die im Plangebiet bestehenden Jagdhabitate für Fledermäuse bestehen bleiben bzw. durch Maßnahmen zur Begrünung/ Bepflanzung wiederhergestellt werden.</p> <p>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.</p> <p>Weiterhin 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</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Planumfeld umfassende unbebaute und begrünte Flächen für die Fauna vorhanden.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung und Beachtung im weiteren Verfahren.</p>
4.1		Anregung: Bennostraße Tempo 30!!!	<p>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.</p> <p>Kein planungsrechtlicher Belang.</p>
4.2		Errichtung einer Ampel vorne zur Gehrenseestraße jetzt schon kompliziert -> morgens-	<p><u>Zum Knotenpunkt Bennostr./Gehrenseestraße:</u></p> <p>Die verkehrliche Voruntersuchung stuft die Anbindung der geplanten Wohnnutzung an den überörtlichen Verkehr als mögliches Problemfeld ein.</p> <p>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.</p> <p>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 aufneh-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>men 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p> <p><u>Zum Knotenpunkt Gottfriedstr./Gehrenseestr./Lukasstr.:</u></p> <p>Die Erschließung des Plangebiets soll nach derzeitigem Planungsstand über die Bennostraße erfolgen. Mögliche Verkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität beziehen sich daher auf den Kreuzungsbereich Bennostraße/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.</p> <p>Der Hinweis einer notwendigen Ampelregelung für den benannten Kreuzungsbereich wird außerhalb des Bebauungsplanverfahrens an die zuständige Fachbehörde weitergegeben.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Berücksichtigung im Bebauungsplanverfahren 11-157.</p>
4.3		Lärmschutz – zum Betrieb	Die Stellungnahme ist nicht eindeutig. Es wird vermutet, sie bezieht sich auf die Emissionen, die vom Gewerbegebiet an der

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Marzahner- und Plauener Straße ausgehen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die südlich der Bennostraße bestehenden gewerbe- und industrietypischen Nutzungen nicht im sachlichen Zusammenhang mit der Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 stehen und unabhängig von der Planung ausgeübt werden.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung</p>
4.4		→falls die Bennostraße erweitert wird 22 neue Bäume pflanzen!!	<p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt/geprüft</p>
4.5		→ Durchgangsverkehr über das Gewerbegebiet!! Marzahner Straße!!	<p>Es wird angenommen, dass mit „Durchgangsverkehr“ die durch das Planvorhaben induzierten Verkehre gemeint sind.</p> <p>Mit der Machbarkeitsstudie zur Erschließung des Plangebiets wurden in einem Variantenvergleich mehrere Erschließungs-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>möglichkeiten 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
5.1	10.12.2019	<p>Wir sind zunächst erfreut im Grußwort der Ausführungen „Wohnen in der Detlevstraße — HOWOGE“ zu lesen, dass die kommunale Wohnungsbaugesellschaft HOWOGE mbH die „Akzeptanz für Neubauvorhaben“ erhöhen möchte und daher „auf den Dialog mit Bürgern und Anwohnern setzt. Dies gelte insbesondere auch für das Projekt Detlevstraße“. (Seite 4 ebd.)</p> <p>Auf dem im Bebauungsplanentwurf 11-157 benannten 2,7 ha großem Areal sollen 450 Wohnungen entstehen. Das bereits durchgeführte Beteiligungsverfahren (beschrieben auf Seite 22 der Hinweise zur Auslobung) diente dem „konstruktiven Austausch“ mit der angrenzenden Nachbarschaft, also mit den Bewohnern der Gartenstadt Hohenschönhausen. „Ziel war und ist, die Bedarfe der Nachbarschaft in die Entwurfsplanung zu inte-</p>	Kenntnisnahme.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>grieren“. (Seite 5 ebd)</p> <p>In den Ausführungen zur Auslobung des B-Planes 11 - 157 wird auf eine „frühzeitige und ernsthafte Bürgerbeteiligung“ verwiesen, in der gemeinsam mit den Anwohnern „qualitätsvolle Bauvorhaben diskutiert und gestaltet werden.“</p> <p>Die HOWOGE betont dabei die hohe Bedeutung von Transparenz im Verfahren. (003 Seite 6, ebd.)</p>	
5.2		<p>Unsere Stellungnahme:</p> <p>Leider sind aus unserer Sicht o.g. Zielstellungen nicht erfüllt. Trotz der bisher beschriebenen Beteiligungsverfahren fühlen wir uns als unmittelbare Anwohner nicht ernstgenommen. Von Beginn wurde uns suggeriert, dass alle Vorschläge / Anfragen nicht als durchführbar galten, weil das betreffende Grundstück in jedem Fall, ‚ausreichend‘ bebaut werden müsse, um notwendigen Wohnraum zu schaffen und kostenrentabel zu bauen. Ein Eingehen auf eine damit verbundene extreme Verschlechterung unserer Lebensqualität können wir nicht erkennen.</p>	<p>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.</p> <p>Durch den Vorhabenträger, die HOWOGE, erfolgte und erfolgt eine informelle Beteiligung der Anwohner am städtebaulichen Wettbewerbsverfahren sowie eine regelmäßige Information über Ergebnisse des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Zur benannten extremen Verschlechterung der Lebensqualität siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 2.13</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung</p>
5.3		<p>Wir sehen uns bis dato unzureichend einbezogen und informiert. Eine enge Zusammenarbeit mit der HOWOGE, wie sie uns auch immer wieder durch Vertreter der URBAN-AG beschrieben wird,</p>	<p>Den Bürgern wurde und wird im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 und Abs. 2 BauGB die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die eingegange-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		ist für uns nicht zu erkennen.	<p>nen 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.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung</p>
5.4		Bei den aktuell bestehenden Planungen sehen wir einen massiven negativen Einfluss auf unsere Wohnqualität. Bei fehlendem Sonnenlicht, erhöhtem Verkehrsaufkommen und Emissionswerten sowie deutlich eingeschränkter Privatsphäre ist für uns ein, von der HOWOGE suggerierter, Mehrwert unseres Eigentums nicht erkennbar.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Einschränkung der Privatsphäre), 2.10 (erhöhtes Verkehrsaufkommen und Emissionswerte), 2.12 (eingeschränkte Besonnung) und 2.13 (kein Mehrwert des Eigentums erkennbar).
5.5		<p>Die HOWOGE, als größtes Wohnungsunternehmen Berlins, sieht sich in der Pflicht, Wohnraum zu schaffen und steht dabei „für nachhaltige Bestandsentwicklung, innovative Wohnkonzepte, sozialverträgliche Quartiersentwicklung“. (001 Seite 6, ebd.)</p> <p>Die HOWOGE möchte dabei aber nicht nur ihr Immobilienbestand vergrößern, sondern „Aspekte der Nachhaltigkeit berücksichtigen - sozial, ökologisch, ökonomisch und quartiersbezogen. Dies gilt insbesondere auch für die bestehenden Nachbarschaften neuer Quartiere.“</p>	Kenntnisnahme.
5.6		<p>Unsere Stellungnahme: Auf der einen Seite wird immer wieder betont, dass die unmittelbare Nachbarschaft konkret einbezogen wird. Auf der anderen Seite wird „das Wettbewerbsgebiet als Außenbereich bewertet,</p>	Die Einordnung des Grundstücks als „Außenbereich“ erfolgt aufgrund bauplanungsrechtlicher Kriterien. Das ca. 2,4 h große Grundstück stellt sich als unbebautes Brachland dar, die umliegenden baulichen Anlagen wirken nicht prägend. Infolge-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>da es in keinem baulichen Zusammenhang mit seiner Umgebung steht“. Dies stellt für uns einen Widerspruch dar. Wir schließen daraus, dass das neu geplante Wohnumfeld eigenständig für sich stehen wird und demnach eine Anpassung an das bestehende Wohnumfeld der Gartenstadt nicht vorgesehen ist. Wenn „Verdichtung und Höhenentwicklung auf die städtebaulichen Grundzüge der Gartenstadt im Westen reagieren“ sollen (083 Seite 24, ebd.) sehen wir dies nur als Makulatur und Floskel zur Beruhigung für insbesondere die unmittelbar betroffenen Anwohner in der Detlevstraße.</p>	<p>dessen ist § 35 BauGB (Außenbereich) für die planungsrechtliche Beurteilung eines Bauvorhabens derzeit maßgeblich.</p> <p>Eine Bebauung des Plangrundstücks mit maximal zwei Vollgeschossen, wie in der Gartenstadt vorherrschend, 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.</p> <p>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. Er 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
5.7		<p>So sind aus den ausgelegten Unterlagen zum B-Plan 11-157 für uns keine schlüssigen Ausführungen z.B. zum Problem der Verschattung der bestehenden Häuser entlang der Detlevstraße erkennbar. Für uns als unmittelbare Betroffene hätte die Errichtung eines 5- 7-geschossigen Wohnhauses in unmittelbarster Nähe eklatante Auswirkungen auf unsere Wohngesundheit. Neben der damit verbundenen extremen Verschattung bzw. Reduzierung</p>	<p>siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Einschränkung der Privatsphäre) und 2.12 (eingeschränkte Besonnung)</p> <p>Zur Wirkung der geplanten Bebauung auf das Wohnumfeld:</p> <p>Im weiteren Bebauungsplanverfahren wird die Begründung er-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>der Besonnung fühlen wir uns von den Baumassen bedrängt und förmlich erschlagen. Die derzeit geplante Wohngeschosshöhe ermöglicht direkte Einblicke auf die Grundstücke und in die Gärten der Anwohner, so dass wir bereits heute nachhaltige negative Auswirkungen auf unsere Gesundheit und eine deutliche Erhöhung der psychischen Belastung befürchten müssen.</p>	<p>gänzt, indem Ausführungen zu den Abstandsflächen erfolgen. Subjektive Empfindungen wie „bedrängende Baumassen“ sind insofern Gegenstand der Planung, als das gesunde Wohnverhältnisse durch die Einhaltung der Abstandsflächen gemäß Berliner Bauordnung gewahrt werden müssen.</p> <p>Es ist weiterhin darauf hinzuweisen, dass der vorliegende Siegerentwurf des architektonischen Wettbewerbsverfahrens von der Detlevstraße und damit der westlich angrenzenden Wohnbebauung weitestgehend abrückt. Hieraus ergibt sich trotz der geschlossenen baulichen Figur - die insbesondere den Ansprüchen des Immissionsschutzes 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. Weiterhin nimmt die Gebäudehöhe nach Norden mit zunehmender Nähe zur wohngenutzten Bestandsbebauung ab.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Begründung wird ergänzt.</p>
5.8		<p>Wir begrüßen, dass, wie in Abschnitt 136 der Ausführungen zur Auslobung von der HOWOGE gefordert, für das neue Gebiet zu gewährleisten ist, für Wohnungen im Erdgeschoss eine angemessene Privatsphäre zu schaffen. Allerdings vermissen wir nun im B-Planentwurf nachvollziehbare Hinweise darauf, wie gewährleistet werden soll, dass durch das neu entstehende Wohnumfeld die Privatsphäre der Anwohner der Gartenstadt angemessen berücksichtigt werden wird.</p>	<p>siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.8</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
5.9		<p>Von Beachtung und Einbeziehung der angrenzenden Nachbarschaft kann nicht die Rede sein, wenn nun die Ideen des Siege-</p>	<p>Die Anforderungen an die Planung sind vielseitig: Es bedarf einer Planung, die den erheblichen Lärmeinwirkungen durch ge-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>rentwurfs zum B-Planentwurf 11 - 157 (hier wird z.T. von einer bis zu siebengeschossiger Bebauung ausgegangen) favorisiert werden.</p> <p>Leider vermittelte uns die HOWOGE immer wieder den Eindruck, dass vorhandene angrenzende Bebauungen wie Bahnanlage, Gewerbegebiet sowie die Einfamilienhäuser in der Detlevstraße (die Detlevstraße wird als Trennung beider Gebiete angesehen) als für das neue Gebiet nicht prägend und daher nicht beachtenswert eingestuft werden.</p>	<p>werbe- und industrietypische Anlagen, Straßenverkehr und insbesondere Schienenverkehr Rechnung trägt. Daher ist der Städtebau schallrobust auszuführen, indem durch einen geschlossenen Riegel eine Schallabschirmung entsteht und folglich lärmabgewandte Gebäudeseiten und damit auch ein Lärmschutz für die Bestandbebauung ermöglicht werden.</p> <p>Weiterhin ist das Umfeld des Gebietes 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 gewerbe- und industrietypische Anlagen mit einer entsprechenden Hallenstruktur sowie den dazugehörigen Verwaltungsgebäuden das Bild.</p> <p>Die Gemengelage sowie die Anforderungen des Immissionsschutzes bedingen, dass aus dem Umfeld keine eindeutige städtebauliche Prägung abgeleitet werden kann bzw. nicht zwingend deren Fortführung im Plangebiet verfolgt werden sollte.</p> <p>Ferner ist es aufgrund des erheblichen Wohnungsbedarfs in gut erschlossenen Stadtbereichen notwendig, eine Bebauung des Grundstücks zu fokussieren, die eine geeignete Anzahl von Wohnungen umfasst.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
5.10		Diese Sichtweise halten wir, vor allem im Zusammenhang der immer wieder betonten Zielsetzung die Nachbarschaft einbeziehen zu wollen, für sehr bedenklich. Für uns entsteht so der Eindruck,	<p>siehe Abwägung zu 5.2 und 5.3</p> <p>Den Bürgern wird im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>das neu entstehende Gebiet bewusst von der Gartenstadt abzukoppeln, umso nicht auf Anregungen, Wünsche oder Bedenken der Anwohner eingehen zu müssen bzw. diese auf ein unangemessenes Minimum zu reduzieren.</p>	<p>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.</p> <p>Durch den Vorhabenträger, die HOWOGE, erfolgte und erfolgt eine informelle Beteiligung der Anwohner am städtebaulichen Wettbewerbsverfahren sowie eine regelmäßige Information über Ergebnisse des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Die Planung verfolgt das Ziel, eine geeignete Anzahl von Wohnungen bereitzustellen. Die Bereitstellung von Wohnraum liegt im gesamtstädtischen Interesse des Landes Berlin. Um die Planung umsetzen zu können, bedarf es einer geschlossenen Bebauung, um einen hinreichenden Lärmschutz zu gewährleisten.</p> <p>Ein subjektiver Eindruck einer Abkopplung des Gebiets und einer fehlenden Zuwendung der Anregungen, Wünsche und Bedenken der Anwohner ist nicht Gegenstand der Planung.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass gem. § 3 Abs. 2 BauGB Stellungnahmen zu beachten sind und in der Abwägung der Planung im Bebauungsplanverfahren 11-157 berücksichtigt werden. Zusätzlich wurden durch den Grundstückseigentümer außerhalb des Bebauungsplans 11-157 informellen Beteiligungsverfahren mit Teilnahme der Anwohner durchgeführt.</p> <p>Der Siegerentwurf berücksichtigt das Planungsumfeld, insbesondere indem Stellplätze umfassend östlich der geplanten Bebauung und damit abgewandt zur Bestandsbebauung der Gartenstadt angeordnet werden. Darüber hinaus werden entlang der Detlevstraße mit Zuwendung zur Gartenstadt unter Einbe-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>ziehung des Bestandsgrüns Spiel-, -Frei- und Grünflächen angeordnet, die auch teilweise den vorhandenen Bewohnern zur Verfügung stehen werden.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung</p>
5.11		<p>Aus den Ausführungen zur Auslobung (026)² wird darauf hingewiesen, dass die „verkehrlichen Voruntersuchungen Mängel in der Führung der verschiedenen Verkehrsformen im weiteren Umfeld des Wettbewerbsgebiets“ aufweisen.</p> <p>Unsere Stellungnahme: Für die Entwurfsplanung seitens der HOWOGE erfolgte die Information, dass das Wettbewerbsgebiet außerhalb der zu betrachtenden verschiedenen Verkehrsformen läge und sie daher nicht Gegenstand der Planungsaufgabe sei. Dies bestätigt einerseits unsere o.g. Annahme. Andererseits stellen wir uns, als unmittelbare Nachbarn, die Frage, inwieweit infrastrukturelle Aspekte konkret einbezogen wurden. Für uns hat es den Anschein, dass auf eine weitblickende Sicht der verkehrlichen Erschließung verzichtet wurde. Es ist bereits bekannt, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur bereits jetzt als problematisch eingeschätzt wird.</p>	<p>Die der Stellungnahme zugrundeliegenden Ausführungen beziehen sich auf die Ausschreibung zum städtebaulichen Wettbewerb, nicht auf das vorliegende B-Planverfahren.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Lösung bereits bestehender Probleme kann hingegen nicht Bestandteil des B-Planverfahrens 11-157 sein.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>
5.12		Mit der Realisierung der vorgesehenen Bebauung von ca. 450	Die avisierte städtebauliche Planung sieht eine verkehrliche Er-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>WE wird der zusätzliche Motorisierungsgrad zu einer erheblichen Mehrbelastung insbesondere der Anwohner von Benno- und Detlevstraße führen. Wir möchten hier vor allem auf die stark zunehmende Belastung durch erhöhten Straßenlärm und steigende Emissionswerten verweisen.</p>	<p>schließung 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 meiste Aufnahmekapazität für die durch das Plangebiet induzierten Verkehre zugeordnet.</p> <p>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.</p> <p>Die zusätzliche Belastung durch Verkehrslärm ist Gegenstand der weiteren schalltechnischen Untersuchungen im Bebauungsplanverfahren 11-157.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>
5.13		<p>Der erhebliche wachsende PKW--Verkehr wird zudem zu einem starken Anstieg von parkenden Autos außerhalb des Plangebietes führen. Die zur Verfügung stehenden Parkplätze werden in keinem Verhältnis zum vorhandenen Wohnraum stehen. So stellen wir uns des Weiteren die Frage, ob ein bezirksübergreifender Rahmenplan, der die verkehrstechnische Erschließung der Bereiche Alt- Neuhohenschönhausen sowie Marzahn, Falkenberg, Wartenberg einschließt, einbezogen wurde.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.1 (Stellplatzdruck im öffentlichen Straßenraum).</p> <p><u>Zur Forderung eines bezirksübergreifenden verkehrlichen Rahmenplans:</u></p> <p>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 Neu-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>hohenschönhausen 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
5.14		<p>In der vorläufigen schalltechnischen Untersuchung (Schalltechnische Untersuchung, Erstellt durch ISU Plan. April 2018) zum B-Plan 11- 157 ist im Fazit beschrieben, „dass im B-Plangebiet eine z.T. erhebliche Verlärmung vornehmlich durch die Verkehre auf den umliegenden Straßen und Schienen, sowie der umliegenden Gewerbegebiete, stattfindet“. Des Weiteren wurde festgestellt, dass „die Möglichkeiten, das B-Plangebiet durch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu schützen, sehr gering sind.“ Ein geeigneter Schutz stelle daher insbesondere eine „entsprechende lärmrobuste städtebauliche Struktur mit einer angemessenen Grundrissregelung in Verbindung mit effektivem baulichem Schallschutz“ dar. Empfohlen wird in „diesem Zusammenhang eine weitgehend geschlossene Bebauung entlang der Bahngleise.“</p>	<p>Kenntnisnahme. Die Stellungnahme entspricht den Ausführungen der benannten vorläufigen schalltechnischen Untersuchung.</p>
5.15		<p>Unsere Stellungnahme: Wenn im Gutachten darauf hingewiesen wird, dass „aufgrund der Vielzahl gewerblicher Lärmquellen und der verstreuten Lage der Gewerbeflächen ein Schutz des B-Plangebietes nicht möglich ist“, sehen wir uns bestätigt, dass geplante Bauvorhaben in seiner jetzigen Ausführung in Frage zu stellen. Leider erkennen wir in den Ausführungen nicht, dass diese Bedenken der Anwohner der Gartenstadt mit aufgenommen wurden.</p>	<p>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.</p> <p>Dem Gutachten folgend können durch lärmrobusten Städtebau insbesondere die von den Anlagen der Deutschen Bahn AG ausgehenden, in Abstrichen ebenfalls von den gewerblichen</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Nutzungen ausgehende Schallemissionen bewältigt werden.</p> <p>Die Betrachtung des anlagenbezogenen Lärms wird im weiteren Verfahren Beachtung finden und die vorläufige schalltechnische Untersuchung fortgeschrieben.</p> <p>Geeignete Festsetzungen und Regelungen für einen hinreichenden Schutz vor Gewerbelärm werden Gegenstand des Bebauungsplans.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung und Beachtung im weiteren Verfahren.</p>
5.16		<p>Für uns selbst steht die Verlärmung durch das angrenzende Gewerbegebiet in der Bennostraße im Vordergrund. Wenn es keinen effektiven Schutz für dieses Gebiet zu geben scheint, befürchten wir, dass der bisher über die nicht bebaute Fläche abziehende Gewerbelärm dann durch die vorgesehene hohe Geschossfläche in Richtung der bereits bestehenden Bebauung der Gartenstadt geleitet wird. Hiervon wären wir unmittelbar stark betroffen, was zusätzlich mit einer deutlichen Gefährdung der Wohngesundheit einhergehen wird und zu einer Zunahme der psychischen Belastung führt.</p>	<p>Im weiteren Verfahren werden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchungen auch 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
5.17		<p>Mit einer Riegelbebauung und eng nebeneinanderliegenden Wohnanlagen sehen wir für uns die Gesamtdurchlüftung des Gebietes gefährdet.</p>	<p>Mit Umsetzung der Planung werden ausreichend Frei- und Grünbereiche entstehen, die der Gesamtdurchlüftung dienen.</p> <p>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</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Wohnverhältnisse durch die Beachtung der bauordnungsrechtlichen Abstandsvorschriften gewahrt werden.</p> <p>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.</p> <p>Somit weist die benachbarte Gartenstadt im gesamtstädtischen Vergleich eine günstige Situation für das Kleinklima auf und ist hinsichtlich kleinklimatischer Veränderungen weniger sensibel als andere Standorte.</p> <p>Zusätzliche Gutachten werden nicht erforderlich.</p> <p>In der Begründung wird auf der Grundlage der konkretisierten Planung eine Darlegung der klimatischen Auswirkungen aufgenommen.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Begründung wird ergänzt.</p>
5.18		Ebenso ist es für uns nicht plausibel, wie davon ausgegangen werden kann, dass wir bei einer Errichtung von zusätzlichen 450 WE auf einem relativ kleinen Grundstück und einem Anstieg von etwa 1000. Anwohnern der HOWOGE dankbar sein sollen, dass nun endlich für die Anwohner der Gartenstadt ein effektiver Lärm-	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.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>schutz geschaffen wird.</p> <p>Festzustellen ist, dass vor allem erst darin eine deutliche Verlär- mung zu verzeichnen sein wird, die an sich schon mit der Zunah- me der Anwohnerzahl und der damit verbundenen Veränderun- gen der Infrastruktur einhergeht.</p>	<p>Hierbei wird die Vorbelastung eingehen. Es handelt sich bei dem Plangebiet und dessen Umgebung um eine immissions- schutzrechtliche Gemengelage, da die Nachbarschaft von ge- werblichen Nutzungen einerseits und unmittelbar angrenzen- den schutzbedürftigen Nutzungen andererseits bestimmt ist.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
5.19		<p>Wir befürchten, dass empfohlene Schallschutzmaßnahmen nur in einem unzureichenden Maße beachtet werden, weil zielfüh- rend zwar eine „identitätsstiftende und zukunftsweisende Wohn- bebauung“ geschaffen werden soll, die aber in „kosten-, flächen-, und ressourcensparender Bauweise“ (008)“ erfolgen soll.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.15.</p>
5.20		<p>Wir haben für uns erschließen können, dass, um schallschutzef- fektiv Wohnraum zu schaffen, die Bebauung entweder entspre- chend fassadentechnisch gestaltet oder weit genug von den Bahngleisen (>25 m) entfernt errichtet werden müsste.</p>	<p>Die Wiedergabe der Inhalte der erschütterungstechnischen Untersuchung bzw. der vorläufigen schalltechnischen Untersu- chung ist nicht korrekt.</p> <p>Die erschütterungstechnische Untersuchung kommt zu dem Schluss, dass sich bei einer Unterschreitung einer Distanz von 25 m der geplanten Wohnbebauung zum nächstgelegenen Rangiergleis bauliche Anforderungen ergeben, um aus sekun- därem Luftschall resultierende Emissionen zu bewältigen.</p> <p>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.</p> <p>Da die Möglichkeiten, das B-Plangebiet durch aktive Lärm- schutzmaßnahmen zu schützen, sehr gering sind, verbleibt als Mittel des Schutzes eine entsprechende lärmrobuste städte- bauliche Struktur mit einer angemessenen Grundrissregelung</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>in Verbindung mit effektivem baulichen Schall- und ggf. Erschütterungsschutz. Insoweit werden Anforderungen an den Baukörper zum Schutz vor Lärm und Erschütterungen Gegenstand des weiteren Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
5.21		<p>Auch hier sehen wir einen Widerspruch, auf den eingegangen werden sollte. Wird eine Bebauung, ähnlich eines Wohnriegels geschaffen, ist eine ressourcensparende Bauweise aufgrund schallschutztechnischer Maßnahmen nicht möglich. Wird die Bebauung demzufolge näher an die Detlevstraße gerückt, werden die Anliegen der Eigenheimbesitzer nicht einbezogen und es erhöhen sich notwendige Maßnahmen, um dem effektiven Lärm- und Emissionsschutz der bestehenden Bebauung zu entsprechen. Nicht nur die der Bahn zugewandte Seite bedarf z.B. einer schallschutztechnisch effektiven Fassadengestaltung, auch die Fassaden, Giebel etc., die direkt an die Detlevstraße grenzen, müssen aus schallschutztechnischer Sicht entsprechend gestaltet werden, um die bisher vorhandene Wohnqualität nicht auf ein unzumutbares Minimum zu reduzieren.</p>	<p>siehe Abwägung zu 5.18 und 5.5</p> <p>Im weiteren Verfahren werden die derzeitigen Festsetzungen anhand der Ergebnisse des Wettbewerbsverfahrens konkretisiert. Entsprechend des Siegerentwurfs wird die überbaubare Grundstücksfläche von der Detlevstraße abrücken und sich entlang der östlichen Grundstücksgrenze ausrichten.</p> <p>Hiermit kann ein Abstand zur Bestandsbebauung erzielt werden. Darüber hinaus werden entlang der Detlevstraße mit Zuwendung zur Gartenstadt unter Einbeziehung des Bestandsgrüns Spiel-, -Frei- und Grünflächen angeordnet.</p> <p>Die Prüfung von Auswirkungen von Emissionen, wie beispielsweise Lärm auf das Planungsumfeld sowie ggf. sich daraus ergebende notwendige Maßnahmen an Bestandsgebäuden der Nachbarschaft werden im weiteren Aufstellungsverfahren Gegenstand der Planung sein. Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass die Planung eines schallrobusten Städtebaus, so wie ihn der Siegerentwurf berücksichtigt, bereits eine verbesserte Lärmsituation für die bestehenden Anwohner erwarten lässt.</p> <p>Das subjektive Empfinden einer Reduzierung oder eines Gewinns von Wohnqualität ist nicht Gegenstand der Planung. Ge-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			sunde Wohnverhältnisse werden durch die Einhaltung der Abstandsflächen gemäß Berliner Bauordnung gewahrt.
5.22		Zusammenfassend möchten wir darauf hinweisen, dass wir dem Gesamtkonzept des geplanten Wohnvorhabens, wie es im vorläufigen B-Planentwurf 11-157 beschrieben ist, skeptisch gegenüberstehen. Dass Wohnraum geschaffen werden sollte, stellen wir nicht in Frage; möglicherweise auch auf dem Gebiet Detlevstraße. Wir sehen es aber kritisch, vorhandene gewachsene Lebensumfelder durch eine massive Verdichtung und unter scheinbarer Ignoranz gegebener Strukturen derart negativ zu beeinflussen, dass eine gewünschte Akzeptanz der Bürger dieser Stadt so nicht erreicht werden kann.	<p>siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.2, 5.3, 5.6, 5.9 und 5.10</p> <p>Die angestrebte bauliche Dichte mit einer hohen Ausnutzung der vorhandenen Bebauungspotenziale liegt, wie bereits ausgeführt, insbesondere in einem dringenden Wohnraumbedarf begründet.</p> <p>Das subjektive Empfinden einer massiven Verdichtung und „scheinbarer Ignoranz gegebener Strukturen“ ist nicht Gegenstand der Planung.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
6.1	02.01.2020	Der Zuzug von etwa 1000 Menschen in unser Wohngebiet Gartenstadt ist geplant, jedoch kaum Parkplätze. Wir befürchten, dass die Fahrzeuge dann wild vor unseren Grundstücken abgestellt werden, wie es erfahrungsgemäß in anderen Wohngebieten durch derartige Baumaßnahmen geschehen ist.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner und Stellplatzdruck im öffentlichen Straßenraum)
6.2		Die Einfahrt aus der Bennostraße auf die Gehrenseestraße wird die Rückstausituationen auf der jetzt schon stark befahrenen Gehrenseestraße noch verstärken. Dies und auch die Situation des ÖPNV, auch der S-Bahnstation Gehrenseestraße sollte doch den Projektverantwortlichen bekannt sein.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1 (Versorgung des Plangebiets durch öffentliche Verkehrsträger), 1.1 (Auslastung Gehrenseestr.) und 2.5 (Rückstaus in das Wohngebiet).
6.3		Die Wohnqualität der derzeitigen Anwohner und auch der Wert der Grundstücke wird durch diese Baumaßnahme negativ beein-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Einschränkung der Privatsphäre), 2.10 (erhöhtes Verkehrsauf-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>flusst. Erhöhtes Verkehrsaufkommen, Lärmbelästigung, erhöhte Emissionswerte und die zum Negativen veränderte Privatsphäre reduzieren unsere Wohn- und Lebensqualität. Wir fordern den Schutz unseres Eigentumes.</p> <p>Hierzu die Aussage von Frau Monteiro: "Wohnen ist mehr als Essen und Schlafen." Wie wahr das ist!</p> <p>Wir haben uns hier aus eigenen Mitteln unser Wohneigentum geschaffen und fordern, die erworbene Wohnqualität zu erhalten, sowie auch das Lebensumfeld.</p>	<p>kommen und Emissionswerte) und 2.13 (Reduktion der Lebens- und Wohnqualität).</p> <p><u>Zur befürchteten Wertminderung der angrenzenden Wohngrundstücke:</u> Eine Wertminderung der Grundstücke in der Umgebung des Plangebiets ist ferner nicht feststellbar und nicht absehbar. Die Bodenrichtwerte sind seit Aufstellung des Bebauungsplans 11-157 gestiegen. So lag der Bodenrichtwert am 01.01.2019 bei 410 Euro je m² und am 01.01.2021 bei 520 Euro / m².</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
6.4		<p>Wir stellen uns hierzu die Frage, warum bei dieser Wohnungsknappheit nicht auf die Flächen zurückgegriffen wird wie: Areal zwischen Wollenberger u. Gehrenseestraße, Areal am Sportforum Hohenschönhausen Es ist wohl einfacher für die HOWOGE gegen „kleine“ Grundstücksbesitzer vorzugehen als gegen große Unternehmen, die diese genannten Grundstücke erworben haben!</p>	<p>Für die benannten Areale befinden sich ebenfalls Bebauungspläne in Aufstellung, die eine zukünftige Wohnnutzung planungsrechtlich sichern sollen. Die Nutzbarmachung anderer Areale für den Wohnungsbau ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens 11-157.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
7.1	02.01.2020	<p>Durch den Bebauungsplanentwurf 11-157 verschwindet das Flair der Gartenstadt Hohenschönhausen.</p> <p>Durch die Zunahme des PKW-Verkehrs in der Bennostr. wird die Wohnqualität der Anwohner beträchtlich gemindert, resultierend auch aus den zu erwartenden Rückstaus, um auf die stark frequentierte Gehrenseestraße zu gelangen.</p> <p>Weiterhin ist mit erhöhter Umweltverschmutzung und Lärmbelästigung durch durchfahrende Autos zu allen Tages- und Nachtzeiten zu rechnen. Schlussfolgerung:</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.5 (Rückstaus in das Wohngebiet), 4.5 (Anbindung des Plangebiets über die Marzahner Straße), 5.12 und 9.6 (Erhöhung der Immissionen durch den induzierten Verkehr).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Verkehrsanbindung über Marzahner Straße!	
7.2		ÖPNV ist jetzt schon überlastet (Tram M5). Bei Tram M5 Takt verdichten	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Weiterhin berücksichtigt der Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 den Buslinienverkehr. So werden im Zuge der Angebotsentwicklung Defizitbereiche hinsichtlich möglicher Angebote geprüft.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>
8.1	02.01.2020	<p>Bebauung an der Detlevstraße in Hohenschönhausen.</p> <p>Das Verkehrskonzept ist <u>nicht</u> gelöst. Vorschlag war über die Ma-</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		rzahner Straße und das Gewerbegebiet zu erschließen. Das ist die Lösung und eine berechtigte Einwendung. Wir fordern eine grundlegende Planung zum Bauprojekt zu überdenken.	
8.2		<p>starkes Verkehrsaufkommen</p> <p>Wie wird über den Klimaschutz, Umwelt gedacht?</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Alternative zu innerstädtischem Wohnungsbau ist ferner die Zersiedelung des Umlandes, die zum Verlust erheblich klimawirksamer Freiflächen führt.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
9.1	02.01.2020	Der am 05.12.2019 von der CDU-Fraktion im Ausschuss eingebrachte 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.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>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</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			Fachbehörden abgestimmt werden.
9.2		<p>Seit vielen Jahren besteht für die Anwohner der Gehrenseestraße eine unzumutbare Lärmbelästigung durch den ständig wachsenden Straßenverkehr.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
9.3		<p>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!</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das subjektive Empfinden einer fehlenden Wertschätzung und Beachtung der Bewohner der Gartenstadt Alt-Hohenschönhausen kann nicht Gegenstand der vorliegenden Planung sein.</p>
9.4		<p>Unsere Siedlung Gartenstadt ist ein Kleinsiedlungsgebiet mit einer 100jährigen Tradition. Da verbieten sich Häuser mit mehr als drei Etagen von selbst. Jeder der privaten Bauherren musste sich bisher an Regeln halten. Wieso werden an der Detlevstraße keine Kleinhäuser errichtet, wie z.B. am Breiten Luch oder Areal Gehrenseestraße, Wartenberger Straße., Anna-Ebermann-Straße?</p>	<p><u>Zur Art der Nutzung – Kleinsiedlungsgebiet:</u> Hinsichtlich der Art der Nutzung entspricht die an das Plangebiet angrenzende Wohnbebauung (Gartenstadt) einem allgemeinen Wohngebiet gem. § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO). Die Charakteristik eines Kleinsiedlungsgebiets gem. § 2 BauNVO, die sich bspw. durch Nutzgärten oder landwirtschaftliche Nebenerwerbsquellen manifestieren, liegt nicht vor.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung</p> <p><u>Zum Maß der Nutzung – maximal zwei Vollgeschosse:</u> Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.2.</p>
9.5		<p>Für uns Anwohner der Gehrenseestraße besteht bereits jetzt eine Gesundheitsgefährdung durch den Verkehrslärm, was sich in Schlafproblemen, Herz- und Kreislaufbeschwerden usw. bemerkbar macht.</p> <p>Studien im Bezirk gab es dazu bereits mehrere, zuletzt 2017. Durch die Bebauung in der Detlevstraße verschärft sich die Situation weiter, denn es wird mehr Verkehr = Lärm.</p>	<p>Die avisierte städtebauliche Planung sieht eine verkehrliche Erschließung des Plangebiets über die Bennostraße und damit im Grenzbereich zwischen gewerbe- und industrietypischen 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 meiste Aufnahmekapazität für die durch das Plangebiet induzierten Verkehre zugeordnet.</p> <p>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.</p> <p>Die zusätzliche Belastung durch Verkehrslärm ist Gegenstand der weiteren schalltechnischen Untersuchungen im Bebauungsplanverfahren 11-157.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
9.6		<p>Und wie steht es dann mit der Luftbelastung?</p> <p>Alle reden über CO₂, aber hier interessiert auch das nicht! Sollten wir das Obst und Gemüse aus dem eigenen Garten über-</p>	<p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		haupt noch essen oder enthält es statt Vitamine giftige Ablagerungen?	<p>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/m³ im Jahresmittel für Stickstoffdioxid und Feinstaub werden mit einer für das Jahr 2020 prognostizierten NO₂-Belastung von 15,83 µg/m³ und einer PM₁₀-Belastung von 21,06 µg/m³ deutlich unterschritten. Eine Überschreitung der Grenzwerte aufgrund der Planung von 400 Wohneinheiten und des damit verbundenen motorisierten Verkehrs ist nicht ableitbar.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung</p>
9.7		Alle reden über Klimaveränderungen, das Areal entlang der Bahnanlage Detlevstraße war bisher auch eine Klimaschneise und ein über Jahrzehnte gewachsenes Biotop!	<p>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.</p> <p>Mit der Planung im Bebauungsplangebiet 11-157 werden zudem Anforderungen an das lokale Klima berücksichtigt, indem</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>im weiteren Verfahren Grünfestsetzungen eingehen, die dem Kleinklima im Plangebiet und damit auch dem Umfeld dienen.</p> <p>Die Alternative zu innerstädtischem Wohnungsbau ist die Zersiedelung des Umlandes, die zum Verlust erheblich klimawirksamerer Freiflächen führt.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Entsprechend der artenschutzrechtlichen Einschätzung werden Ersatzhabitats für bedrohte Tierarten geschaffen.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung und Beachtung im weiteren Verfahren.</p>
9.8		<p>Warum werden den hier lebenden Menschen in keiner Weise Angebote unterbreitet, die Zeiten des Diktates liegen doch lange hinter uns.</p> <p>Für die Anwohner der Gehrenseebrücke sollte eine Lärmschutz-</p>	<p>Die Errichtung einer Lärmschutzwand zum Schutz der Anwohner außerhalb des Bebauungsplangebiets vor bestehendem Straßenlärm ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens 11-157. Eine Abwägung im Bebauungsplanverfahren 11-157 ist daher nicht möglich.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		wand errichtet werden, denn eine dichte Bepflanzung wurde per 11.12.2019 durch das Grünflächenamt abgelehnt.	<p>Es wird unabhängig vom Bebauungsplanverfahren 11-157 darauf hingewiesen, dass generell durch eine Bepflanzung kein Schallschutz erzielt werden kann.</p> <p>Die Hinweise werden außerhalb des Bebauungsplanverfahrens zur Kenntnis genommen.</p>
9.9		<p>Der Bus 294 sollte im 10-Minuten-Takt fahren. Der jetzige 20-Minuten-Takt ist eine Zumutung, auch nach 20:00 Uhr und an den Wochenenden muss der Bus bis zum EKZ Storchenhof fahren.</p> <p>Die S75 muss wieder fahrplangetreu fahren, es existiert keine Notrufsäule auf dem Bahnsteig, der Aufzug fehlt ebenfalls und ab dem 15.12.2019 werden nur noch Kurzzüge eingesetzt!</p>	<p>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.</p> <p>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. Weiterhin berücksichtigt der Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 den Buslinienverkehr. So werden im Zuge der Angebotsentwicklung Defizitbereiche hinsichtlich möglicher Angebote geprüft.</p> <p>Ein barrierefreier Zugang zur S-Bahn Gehrenseestraße sowie eine Notrufsäule auf dem Bahnsteig werden bereits unabhängig von der Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 aufgrund der Bestandssituation als sinnvoll eingestuft.</p> <p>Auf Basis des fortzuführenden Verkehrsgutachtens und im Rahmen weiterer Abstimmungen zwischen dem Grundstückseigentümer, der HOWOGE, den Fachämtern sowie der Deut-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>schen 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>
9.10		<p>Hier in Gartenstadt existiert für die Versorgung nur ein „Lidl“, aber dafür drei Tankstellen ... alle weiteren Handelseinrichtungen sind für Fußgänger wegen der Entfernung eine Zumutung.</p> <p>Die ärztliche Versorgung im Umfeld ist kaum noch möglich und im „Ärztehaus“ Gehrenseestraße 100 existieren nur noch zwei Praxen. Also ist man für den Arztbesuch auch auf den Verkehr angewiesen.</p> <p>Auch die Kinder müssen irgendwie befördert werden, denn im Umfeld haben wir keine Schule und zu wenig Kitas.</p>	<p><u>Zur Art der Nutzung – Einzelhandel:</u> 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 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.</p> <p>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.</p> <p>Mit dem Neubau eines Discounters auf dem Grundstück Warthenberger Straße 51 steht ein weiterer Nahversorger im weiteren Umfeld zur Verfügung.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p> <p><u>Zur Art der Nutzung – Nähe zu Arztpraxen:</u> Mit dem B-Plan 11-157 ist die Sicherung eines allgemeinen Wohngebiets gem. § 4 Baunutzungsverordnung geplant. Arzt-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>praxen als Räume für freie Berufe sind in diesem Baugebiet regelmäßig planungsrechtlich zulässig. Auf eine tatsächliche Ansiedlung der jeweiligen Nutzungen hat die Bauleitplanung hingegen keinen Einfluss.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p> <p><u>Zur Art der Nutzung – soziale Infrastruktur, Schulen, KiTas:</u> 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 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.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p>
9.11		Keine der kleinen Wohngebietsstraßen mit Tempo 30 kann diesen zusätzlichen Verkehrsfluss der bis zu 1000 Menschen aus dem Neubau Detlevstraße verkraften. Deshalb muss unbedingt eine zusätzliche Straße zur Entlastung geschaffen werden, und zwar die Verlängerung der Detlevstraße zur Marzahner Straße!	<p>siehe Abwägungsergebnis zu Punkt 4.5</p> <p>Es wird auf die Ausführungen in der „Machbarkeitsstudie zur Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße“, (FPB Berlin, 21. Mai 2019, S. 15 ff.) verwiesen.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Wegen der Kosten sind weder die HOWOGE noch der Bezirk bereit. Es werden Ausreden herangezogen, wie z.B. ein altes Gleis einer Werkbahn ins Plattenwerk, obwohl dieser VEB seit 30 Jahren nicht mehr existiert!	Hinzuzufügen ist, dass das benannte „Gleis einer Werkbahn ins Plattenwerk“, obwohl aktuell stillgelegt, als planfestgestellte Bahnfläche zu bewerten ist, auf der der Bahnbetrieb jederzeit wiederaufgenommen werden kann. Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
9.12		In den vergangenen Jahren wurden bei der Erteilung einer privaten Baugenehmigung Auflagen erteilt, wie z.B. die Forderung, auf dem Grundstück eine PKW-Stellplatz zu errichten, denn die Gehrenseestraße hat keine öffentlichen Parkplätze.	Kenntnisnahme.
9.13		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.	Ein möglicher Wertverlust aufgrund bestehender Schwierigkeiten zur Erschließung des Grundstücks ist nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens. Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.
9.14		Mit Stolz wird auf die Ansiedlung neuer Gewerbe in der Bitterfelder Straße hingewiesen. Dass der ständige LKW-Verkehr für Erschütterungen und Risse in den Häusern sorgt, interessiert dabei wohl nicht. Auch hier wird nicht an Lärmschutz für die Anwohner gedacht, sondern die Steuereinnahmen werden anderweitig verwendet. Die an der Pablo-Picasso-Straße noch freien Gewerbeflächen sollte man jetzt in Bauland umwandeln, denn dort könnte problemlos eine größere Anzahl Wohnungen als in der Detlevstraße entstehen. Gleiches gilt für das Areal Wustrower Straße und Bahnanlage oder Hechtgraben – Zingster Straße – Am Berl.	Kenntnisnahme. Die Ansiedlung von Gewerbebetrieben in der Bitterfelder Straße und deren Auswirkungen auf den Verkehr, Schall und die Erschütterung sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. 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.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
9.15		<p>Hinzuweisen ist noch auf die Bemerkung der Architekten, wonach die Bebauung in der Detlevstraße aus mehreren Gesichtspunkten sehr schwierig sei ...</p>	<p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung ist aufgrund fehlender Angaben nicht möglich. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anforderungen und Auswirkungen an die Planung Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens sind.</p>
9.16		<p>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.</p> <p>Angeblich verfügt der Senat über einen Lärmschutzfond, aber wo bleiben die Mittel?</p>	<p>Die Hinweise sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern betreffen gesamtstädtische Konzeptionen des Senats zur Minderung der Belastungssituation.</p> <p>Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist daher nicht möglich.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.</p>
9.17		<p>Auf dem Areal „der Ruinen“ Gehrenseestraße Wollenberger Str. entstehen ca. 2500 WE, auch dadurch wird sich die Situation an der Gehrenseestraße verschärfen, aber darüber will man nicht reden.</p> <p>Auch der Wohnblock Wartenberger Straße Ecke Anna-Eber-</p>	<p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		mann-Straße spielt für die Verkehrssituation eine Rolle, wird jedoch in der Verkehrsanalyse und Prognose gar nicht benannt!	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren. Die verkehrliche Voruntersuchung wird im weiteren Verfahren fortgeschrieben, die Datengrundlagen dem aktuellen Stand angepasst.</p>
9.18		Es gibt aus unserer Sicht noch viele weitere Gründe für ein Umdenken und Verbesserungen der jetzigen Situation.	Kenntnisnahme.
10.1	16.12.2019	<p><u>Wir stimmen dieser Bebauung nicht zu!</u></p> <p>1. Zunahme der negativen Lärm- und Umweltbelastung</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.12, 5.18 und 9.6.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung der Hinweise im weiteren Verfahren.</p>
10.2		2. Noch größere Verdichtung des Fahrzeugverkehrs	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Auslastung Gehrenseestr.) und 2.5 (Anbindung an die Gehrenseestr.).</p> <p>Kenntnisnahme, wird berücksichtigt. Im weiteren Verfahren werden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität geprüft und abgestimmt.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
10.3		3. Eingriff in ein ruhiges umweltfreundliches Wohngebiet	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.18.
10.4		4. Unzureichende Verkehrs- und Infrastruktur, die schon jetzt nicht funktioniert.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1.
10.5		5. Zerstörung eines Biotops und Insektenparadieses.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 9.7.
10.6		6. Fahrzeugbewegungszahlen, die in keinsten Weise stimmen, wurden benutzt	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.3.
11.1	02.01.2020	450 neue WE bedeuten: —> ca. 600- 1000 neue, mobile Bewohner. Geplant sind weiterhin Kiosk/ Ärzte -d.h. Belieferungs- und Patientenfahrzeuge, Besucher seien nur am Rande erwähnt	<p>In der Begründung zum Bebauungsplanentwurf (siehe Pkt. IV.3) ist dargelegt, dass die im Bebauungsplanentwurf 11-157 vorgesehene Geschossflächenzahl (GFZ) rechnerisch eine Geschossfläche von rd. 40.150 m² ermöglicht, die zum derzeitigen Zeitpunkt 402 Wohneinheiten und rd. 800 Einwohner erwarten lassen.</p> <p>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.</p> <p>Der Begründung ist ferner zu entnehmen, dass der Grundstückseigentümer, die HOWOGE, neben dem Wohnen weitere ergänzende Nutzungen, die sich aus der bereits unabhängig</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>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.</p> <p>Eine erhebliche Zunahme des Fahrzeugverkehrs aufgrund der genannten Nutzungen ist nicht zu erwarten.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p>
11.2		<p>Die prognostizierte und damit für Stellplätze geplante Kennziffer von 0,2 Kfz/WE ist als völlig unrealistisch anzusehen (lt. Statistik sind in Berlin 1,21 Mio PKW zugelassen —> d.h. auf 3 Berliner 1 PKW/ ohne Moped, Motorrad, Kleintransporter etc.)</p>	<p>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.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung</p>
11.3		<p>Durch die unzureichenden Stellplätze im Bereich des neugeplanten Wohngebietes muss zwangsläufig auf die angrenzenden bestehenden Wohnbereiche ausgewichen werden.</p>	<p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Der Stellplatzschlüssel ist aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof und des Vorhabens, alternative Mobilitätsangebote in das Plan- gebiet zu implementieren, angemessen.</p> <p>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 erhöh- ter Parkplatzdruck besteht.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p>
11.4		<p>Es ist jetzt schon schwierig aus Seitenstraßen auf die Gehren- seestraße abzubiegen, als Linksabbieger ein langwieriges und zum Teil riskantes Unterfangen. Im Bereich Lukasstraße und be- sonders Gottfriedstraße erfordert der stadteinwärts führende und gefährdete Fahrradverkehr besondere Aufmerksamkeit. Eine Verkehrsregelung mittels Ampel im Bereich Gottfriedstraße und Bennostraße (als geplante Hauptzufahrtstraße für das Wohnge- biet Detlevstraße) wäre zwingend erforderlich.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.2.</p>
11.5		<p>Zu erwarten ist, dass der Kfz-Verkehr nicht wie geplant haupt- sächlich bzw. sogar ausschließlich über die Bennostraße führen wird; dementsprechend ist davon auszugehen, dass die schma- len und z.T. von den Altbewohnern „beparkten“ Wohngebietss- straßen (u.a. Arnimstraße, Lukasstraße) als Ausweichstrecken ge- nutzt werden. Eine entsprechende Belästigung der Anwohner ist die Folge (Lärm, Abgase, Gefährdung).</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen der verkehrlichen Untersu- chung geprüft.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>
11.6		<p>paradox: Im neuen Wohngebiet wird der Verkehr lt. Planung „draußen“ gelassen, dies zu Lasten der Bewohner der alten Gar-</p>	<p>Der Stellungnahme wird widersprochen.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		tenstadt, hier „mittendrin“.	siehe Abwägungsergebnis zu Punkt 11.3 Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung
11.7		Dringend überprüft und geregelt werden müssen die Signale für die Straßenbahn im Bereich der Kreuzung Gehrenseestraße/Wartenberger Str. Die Straßenbahn erhält offensichtlich „freie Fahrt“ kurz bevor der Kfz- Verkehr der Gehrenseestraße in Richtung Rhinstraße auf „grün“ schaltet. Der Kfz-Verkehr muss entsprechend, trotz grün warten, was teilweise ca. einer halben Ampelphase entspricht.	Der Hinweis zum Straßenbahnverkehr und der Ampelphase im Bereich der 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.
11.8		Hinsichtlich aller aufgeführten Aspekte ist zu bedenken, dass es nicht nur durch den neu geplanten Bereich Detlevstraße, sondern auch das Gewerbegebiet Pablo-Picasso-Straße/ Bitterfelder Straße und vor allem das geplante neue Wohngebiet Rhinstraße/Wollenberger Str. (ca. 2.400 geplante WE) zu einem erheblichen Verkehrsaufkommen im direkten und näheren Umfeld kommen wird. Entsprechende Verkehrsplanungen sind noch nicht erkennbar. Das betrifft den stadteinwärts- und auswärts führenden Verkehr.	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.
11.9		Die Gehrenseebrücke ist vor allem während des Berufsverkehrs	Die Errichtung einer Entlastungsbrücke zur Steuerung des

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		stark befahren. Daher ist der Bau einer Entlastungsbrücke z. Bsp. im Bereich der Marzahner Straße in Richtung Bitterfelder Str. ratsam, auch schon im Hinblick auf eine anstehende Sanierung der Gehrenseebrücke.	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.
11.10		Bei ersten Planungsvorstellungen wurde noch ein alternatives Verkehrskonzept wie Car-Sharing-Stellplätze angedacht, davon wird z. Zt. nicht mehr gesprochen.	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-Stellplätzen auch weiterhin verfolgt. Der Grundstückseigentümer beabsichtigt, innerhalb des Plangebiets Car-Sharing Fahrzeuge bereitzustellen. Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.
11.11		Die im Siegerentwurf der Architekten geplante, teilweise 7-8 geschossige Bebauung des WG Detlevstraße zerstört den schützenswerten Charakter des Siedlungsgebietes Gartenstadt.	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

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Grünfläche aufspannt. Weiterhin nimmt die Gebäudehöhe nach Norden mit zunehmender Nähe zur wohngenutzten Bestandsbebauung ab.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass eine Fortführung der Gartensstadtstruktur aus städtebaulichen und immissionsschutzrechtlichen Gründen nicht erfolgt.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
11.12		<p>Dies bedeutet u.a. neben einer Minderung der Wohnqualität auch einen zu erwartenden Wertverlust der bestehenden Grundstücke.</p> <p>In wieweit die geplante Geschosshöhe Einfluss auf die Lichtverhältnisse für die Grundstücke der Detlevstraße hat, muss geprüft werden, vorzugsweise sollte die Geschosshöhe auf 4-5 angepasst werden.</p>	<p>Siehe Abwägung zu den Punkten 2.12 (Einfluss auf die Lichtverhältnisse), 2.13 (Minderung der Wohnqualität) und 6.3 (befürchtete Wertminderung der angrenzenden Wohngrundstücke).</p>
11.13		<p>Neben der jetzt schon unzureichenden Infrastruktur (Null Gastronomie, 1 Lidl) des Bereiches Gartenstadt ...</p>	<p>siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 9.10.</p>
11.14		<p>...ist hinsichtlich der geplanten Baumaßnahme auch der ÖPNV (S 75, Bus) in der bisherigen Qualität und Kapazität unzureichend, ein barrierefreier Zugang zur S-Bahn Gehrenseestraße ist zwingend erforderlich, eine öffentliche Toilette, wie im S-Bahnbereich Hohenschönhausen geplant, ist einzurichten.</p>	<p>siehe Abwägungsergebnis zu Punkt 9.4 und 9.9.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
12.1	15.12.2029	<p>Wir, [...], sind über die geplanten Bebauungsmaßnahmen und deren jetzigen Ausführungen nicht einverstanden. Da es sich um eine feststehende Bebauungsplanung von 450 Wohnungseinheiten handelt.</p>	<p>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</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Das heißt, diese wird von der HOWOGE vorgeschrieben – Privatgesellschaft mit Unterstützung der jetzigen Senatspolitik, ohne sich überhaupt ein richtiges Bild von der Gesamtsituation gemacht zu haben. Dies ist aus unserer Sicht kein demokratisches Verhältnis. Es sollte im Sinne Aller langsam eine vernünftige soziale lebensbejahende Wohnungspolitik in Angriff genommen werden.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
12.2		<p>Mit der Art und Weise wie gebaut wird, kommt es zur „Verwüstung des natürlichen Lebensraumes“. Da wir selbst von dieser Willkür betroffen sind, können wir diesen Bebauungsplan nicht gutheißen.</p>	<p>siehe Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.6 und 9.7</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung und Beachtung im weiteren Verfahren.</p>
12.3		<p>Als wir 1998 das kleine Anwesen erworben haben, war es für uns klar, hier werden wir unseren Lebensabend verbringen. Da es sich um eine Siedlung handelt, wird es keine größeren Baumaßnahmen geben. Die Freifläche in Richtung Bahn war für eine Bebauung vorgesehen, die dem Charakter der Siedlung entspricht. Das heißt, nicht höher als eine zweigeschossige Bauweise, was</p>	<p>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 spä-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		auch vernünftig wäre.	<p>ter stattfinden könnte. Im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung erfolgt die Aufstellung des Bebauungsplanes 11-157.</p> <p>Die zwischenzeitlich geplante Bebauung in offener Bauweise und mit niedriggeschossigen Gebäuden wurde angesichts der bestehenden Lärmbelastung seitens des damaligen Vorhabenträgers als nicht tragfähig eingeschätzt.</p> <p>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.</p> <p>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 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. Weiterhin nimmt die Gebäudehöhe nach Norden mit zunehmender Nähe zur wohngenutzten Bestandsbebauung ab.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass eine Fortführung der Gartenstadtstruktur aus städtebaulichen und immissionsschutzrechtlichen Gründen nicht erfolgt.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
12.4		<p>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.“</p> <p>Die nähere Umgebung wird durch eine 1- bis 2-geschossige offene 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.</p>	<p>Der genannte Sachverhalt entspricht nicht der Aktenlage im Fachbereich Stadtplanung. Er ist aber für das B-Planverfahren nicht relevant.</p> <p>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 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.</p> <p>Die Veränderung des Baurechtes für die Gartenstadt ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, so dass der Charakter der landschaftlichen Prägung beibehalten wird.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.</p>
		<p>Das heißt, es kommt zu einem starken Autoverkehr, die Parkplatzsituation wird schwierig, begrünte Flächen werden beseitigt. Zusätzliche Versiegelung des Erdreichs wäre eine weitere Folge. Es könnte zu nachbarschaftlichen Spannungen führen.</p>	<p>Siehe Abwägung zu Punkt 11.3.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung</p>
12.5		<p>Die Privatsphäre würde somit gestört.</p>	<p>Bereits in der Bestandssituation sind Einblicke in die Freiflächen und Außenwohnbereiche der vorhandenen Wohnbebauung durch die Nutzer der ein- bis zweigeschossigen Nachbar-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>gebäude gegeben, die die vorhandenen Einfriedungen der Grundstücke wesentlich überragen. Die Lage der geplanten Bebauung östlich der Detlevstraße wird Einsichtnahmemöglichkeiten 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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p>
12.6		<p>Auf Grund der Verkehrsdichte in unserer näheren Umgebung, Gehrenseestraße, die jetzt schon Probleme hat, ist das Verkehrschaos schon vorprogrammiert.</p> <p>Wir bitten um eine Überdenkung dieses Bauvorhabens.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1.</p>
13.1	15.12.2019	<p>Zu o.g. Bebauungsplanentwurf möchten wir nachfolgende Stellungnahme abgeben:</p> <p>1. Verkehr, Infrastruktur In etwa 1000 neue Anwohner werden sich aus dem bzw. zum neuen Wohngebiet bewegen müssen.</p>	<p>In der Begründung (siehe Pkt. IV.3) ist dargelegt, dass die im Bebauungsplan 11-157 vorgesehene Geschossflächenzahl (GFZ) rechnerisch eine Geschossfläche von rd. 40.150 m² ermöglicht, die zum derzeitigen Zeitpunkt 402 Wohneinheiten und rd. 800 Einwohner erwarten lässt.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
13.2		Die derzeitige Planung sieht vor, dass die Bennostr. einzige Zufahrtsstraße zum neuen Wohngebiet wird. Das wird zu einem erheblichen Zuwachs von PKW-Verkehr führen und zu einem starken Anwuchs von parkenden Autos, da die geplanten Parkplätze in keinem Verhältnis zum angebotenen Wohnraum stehen.	Siehe Abwägung zum Punkt 11.3. Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.
13.3		Die Zufahrt aus der Bennostraße in die hoch frequentierte Gehrenseestraße ist bereits jetzt zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr schwierig, es ist davon auszugehen, dass es zu langem Rückstau aufgrund des erhöhten PKW-Verkehrs kommen wird.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.5.
13.4		Man kann davon ausgehen, dass der Verkehr auf die umliegenden Straßen des Wohngebiets ausweichen wird, was zu einer Lärm- und Emissionsbelastung für das gesamte Wohngebiet führen wird.	siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.5.
13.5		Auch die Anbindung an den ÖPNV muss verbessert werden. Der S- Bahnhof Gehrenseestraße ist nicht barrierefrei. Wenn im neuen Wohngebiet Familien und Senioren einziehen werden, ist die S-Bahn für diese Personengruppe schwierig bis gar nicht nutzbar.	siehe Abwägungsergebnis zu Punkt 3.5 Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.
13.6		Des Weiteren muss es eine Garantie für den weiteren Betrieb der S 75 geben, eine Verlängerung bis in die Innenstadt muss weiter diskutiert werden.	Die durch das B-Planverfahren an den ÖPNV gestellten Anforderungen werden im Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Hierzu wurde und wird 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 Deutschen Bahn sondern auch der zuständigen

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>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.</p> <p>Weiterhin berücksichtigt der Nahverkehrsplan den Buslinienverkehr. So werden im Zuge der Angebotsentwicklung Defizitbereiche hinsichtlich möglicher Angebote geprüft.</p> <p>Auf Basis des fortzuführenden Verkehrsgutachtens und im Rahmen weiterer Abstimmungen zwischen dem Grundstückseigentümer, der HOWOGE, und den 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>
13.7		<p>2. Privatsphäre. Durch die derzeit geplante Höhe der Gebäude ist davon auszugehen, dass direkte Einblicke in die Gärten der Anwohner ermöglicht werden. Die Privatsphäre im eigenen Garten ist nicht mehr gegeben. Durch eine veränderte Geschosshöhe kann hier schnell Abhilfe geschaffen werden, nicht umsonst gibt es Vorschriften, die sichern sollen, dass eine neuen Bebauung Rück-</p>	<p>siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 2.8</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung der Hinweise im weiteren Verfahren.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		sicht auf Bestandsbauten nehmen soll.	
13.8		<p>3. Mehrwert für Anwohner Alle o.g. Aspekte werden einen negativen Einfluss haben auf die Wohnqualität der derzeitigen Anwohner und auch auf den Wert der Grundstücke. Bei erhöhtem Verkehr, erhöhten Emissionswerten und veränderter Privatsphäre kann mit der derzeitigen Planung NICHT von einem Mehrwert für die Anwohner ausgegangen werden.</p> <p>Aus unserer Sicht sind diese Aspekte wesentlich für ein gesundes Wohn- und Lebensumfeld Die derzeitig geplante Art der Bebauung steht aus unserer Sicht in keinem Verhältnis zum Umfeld des Baugebietes. Unser Wohngebiet wird Zu- und Abfahrt für ein komplett neues Wohngebiet, in dem ca. 1000 Menschen wohnen werden.</p> <p>Wir gehen daher davon aus, dass die o.g. Ausführungen zu den einzelnen Aspekten in die weitere Planung des Bauvorhabens einfließen werden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 – 13.7 sowie 6.3 (befürchtete Wertminderung der angrenzenden Wohngrundstücke).</p>
14.1	02.01.2020	<p>Wir sind Anwohner der Detlevstraße und besonders von den geplanten Baumaßnahmen betroffen. Folgende Einwände haben wir zu dem geplanten Bau von Hochhäusern:</p> <p>a) Lebensqualität Unsere Lebensqualität wird stark gemindert durch den geplanten Bau von Hochhäusern. Wir fühlen uns erdrückt von den Häusern. Die Sonne wird uns weggenommen durch die hohen Häuser. Erhöhter Verkehr, dadurch hohe Abgase, unsere Privatsphäre ist nicht mehr gegeben. Dreck- und Lärmbelästigung gefährden unsere Gesundheit, un-</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Befürchtung einer Einschränkung der Privatsphäre), 2.10 (durch induzierten Verkehr verursachte Emissionen), 2.12 (Einschränkung der Besonnung), 2.13 (Minderung der Lebensqualität), 9.7 (Rückbau der Grünfläche) und 10.3 (Verlärmung des angrenzenden Wohngebiets)</p> <p>Zur befürchteten „erdrückenden Wirkung“ und der Zunahme von Dreck durch die geplante Bebauung:</p> <p>Im weiteren Bebauungsplanverfahren wird die Begründung er-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		sere Grünflächen werden uns weggenommen, wo doch lt. Klimaschutz diese erhalten werden sollen.	<p>gänzt, indem Ausführungen zu den Abstandsflächen erfolgen. Subjektive Empfindungen wie „bedrängende Baumassen“ sind insofern Gegenstand der Planung, als das gesunde Wohnverhältnisse durch die Einhaltung der Abstandsflächen gemäß Berliner Bauordnung gewahrt werden.</p> <p>Es ist weiterhin darauf hinzuweisen, dass der vorliegende Siegerentwurf des architektonischen Wettbewerbsverfahrens von der Detlevstraße und damit der westlich angrenzenden Wohnbebauung weitestgehend abrückt. Hieraus ergibt sich trotz der geschlossenen baulichen Figur - die insbesondere den Ansprüchen des Immissionsschutzes geschuldet ist - 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. Weiterhin nimmt die Gebäudehöhe nach Norden mit zunehmender Nähe zur wohngenutzten Bestandsbebauung ab.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Begründung wird ergänzt.</p>
14.2		b) Verkehr (PKW / LKW / Baufahrzeuge)	In der Begründung (siehe Pkt. IV.3) ist dargelegt, dass die im

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Es sind 450 Wohnungen geplant, das sind dann ca. 1000 neue Bewohner. Heutzutage hat fast jede Familie 1 bzw. manche auch 2 PKW. Wo sollen die Autos parken?</p> <p>Lt. Information soll wohl in unserer Gartenstadt ein- bzw. zweiseitig in den kleinen Straßen geparkt werden.</p>	<p>Bebauungsplanentwurf 11-157 vorgesehene Geschossflächenzahl (GFZ) rechnerisch eine Geschossfläche von rd. 40.150 m² ermöglicht, die zum derzeitigen Zeitpunkt 402 Wohneinheiten und 803 Einwohner erwarten lassen.</p> <p>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.</p> <p>Der Stellplatzschlüssel ist aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof und dem Vorhaben, alternative Mobilitätsangebote in das Plangebiet zu implementieren, angemessen.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p>
14.3		<p>Die Detlevstraße wurde mit 9 m Breite angegeben. Davon sind aber 3 m Straßenfläche im Privatbesitz. Bleiben also nur noch ca. 6 m übrig. Es soll aber auch noch einseitig hier geparkt werden dürfen, nur bitte wo??</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.1.</p>
14.4		<p>Dass die Bennostr. Zufahrtstraße werden soll und die Detlevstraße eine Spielstraße, ist für uns unverständlich. Es wird in der</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.5.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Bennostr. einen täglichen Stau ohne Ende geben, da man zu den Stoßzeiten schon jetzt schlecht in die Gehrenseestraße einbiegen kann. Sollte gebaut werden, hat man keine Chance mehr in die Gehrenseestraße zu kommen, geschweige dann noch links abzubiegen.</p> <p>Folglich wird es dann so kommen, dass der Verkehr über die Lukasstr. und Detlevstraße führen wird. Es wird ein unbeschreibliches Chaos geben ohne Ende.</p>	
14.5		<p>c) Mehrwert Es wurde gesagt, der Wert unserer Häuser würde steigen. Wir wissen, dass das falsch ist und das Gegenteil wird einsetzen. Der Wert unserer Häuser wird sinken, denn wer will sich schon 1 Haus kaufen und hat hohe Neubauten vor sich, keine Sonne, viel Verkehr usw.</p>	<p>Eine Wertminderung der Grundstücke in der Umgebung des Plangebiets ist nicht feststellbar. Die Bodenrichtwerte sind seit Aufstellung des Bebauungsplans 11-157 gestiegen. So lag der Bodenrichtwert am 01.01.2019 bei 410 Euro je m² und am 01.01.2021 bei 520 Euro / m².</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p>
14.6		Die ärztliche Versorgung ist auch nicht mehr gegeben.	siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 9.10.
14.7		<p>Der gesunde Menschenverstand sagt mir, dass die geplante Bebauung nicht funktionieren kann und dass alles zu Lasten der Bewohner der Gartenstadt geht. In der Gehrenseestraße Ecke Wartenberger Weg wurde das Gebiet nur mit Ein- bzw. Zwei-Familienhäusern bebaut. Dagegen hätten wir nichts einzuwenden. Diese würden auch in das Gartenstadtbild passen.</p> <p>Es gibt noch viele unbebaute Flächen. Diese sollte man erstmal nutzen, bevor man direkt an der Bahn und an der Gartenstadt an Hochhäuser denkt.</p> <p>Wir lehnen daher aus den o. g. Gründen die geplante Bebauung (Gewinnerprojekt) strikt ab!!!</p>	<p>Eine Bebauung des Plangrundstücks mit maximal zwei Vollgeschossen, wie in der Gartenstadt vorherrschend, 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.</p> <p>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 Be-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>standsbebauung nach Osten ab, sodass sich zwischen der Bestandsbebauung und dem geplanten Baukörper eine Frei- und Grünfläche aufspannt. Weiterhin nimmt die Gebäudehöhe nach Norden mit zunehmender Nähe zur wohngewohnten Bestandsbebauung ab.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass eine Fortführung der Gartensiedlungsstruktur aus städtebaulichen und immissionsschutzrechtlichen Gründen nicht erfolgt.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung.</p>
15.1	07.12.2019	Erschließen Sie das Grundstück, parzellieren Sie es und bebauen es, wie im Siedlungsgebiet bebaut werden darf. Häuser für bis zu sechs Familien sind möglich. jede andere Bebauung zerstört den Charakter der Siedlung und schafft Unfrieden im Zusammenleben!	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.11.
15.2		Die „grüne Lunge“ ist schon angegriffen, macht sie nicht tot.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.17.
15.3		Ich lehne es ab die Bennostraße zur Hauptverkehrsstraße für das Neubaugebiet zu machen. Es ist eine Wohngebietsstraße und stellt die Grenze zwischen dem Wohngebiet und dem Industriegebiet dar. Sie wird bereits vom Industriegebiet ausgenutzt, weil es die Grenze mehrfach durchbrochen hat.	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 RAS 06 eine Verkehrsstärke von

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Das Bürohaus „Bennostraße 2“ beherbergt zurzeit 19 Gewerbe. Versorgungs-, Entsorgungs- und Publikumsverkehr werden über die Bennostraße abgewickelt. Dazu kommt die Großküche „3 Köche“ mit Ver- und Entsorgungsverkehr und Lieferservice. Neben dem Bürogebäude ist auf dem Industriegelände ein Parkplatz für 65 PKW gebaut worden. Die Zu- und Abfahrt erfolgt über die Bennostraße. Nutzung und Bewirtschaftung liegt im Industriegebiet.</p> <p>Die Straße hat keine Regenwasser-Entwässerung. Der natürliche Entwässerungsgraben verläuft entlang der „grünen Grenze“ und ist verschüttet. Deshalb ist die Straße bei Regen stets überschwemmt.</p>	<p>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.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass es sich beim Gebiet südlich der Bennostraße planungsrechtlich nicht um ein Industriegebiet handelt, sondern es ist durch gewerbebezugs- bzw. industriegebietstypische Nutzungen geprägt.</p> <p>Mit Umsetzung der Planung wird mit einem Ausbau der Bennostraße weiterhin eine geeignete Entwässerung der Bennostraße erfolgen.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
15.4		<p>Die Straße zu verbreitern ist eine Illusion, denn nach der Wende sind zahlreiche neue Häuser entlang der Straße gebaut worden. Auch von der HOWOGE. In der Machbarkeitsstudie ist ein Grund- und Bodenpreis von 120,-€/m² genannt. 2018 betrug dieser Preis bereits 374,-€/m².</p>	<p>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.</p> <p>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,-€/m²)</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
15.5		Die Bennostraße und die Gehrenseestraße haben einen Gehweg. Alle anderen Straßen im Siedlungsgebiet sind Asphalt-Wege mit Sandstreifen. Fußgänger, ob alt oder jung, sind ungeschützt. Der Winterdienst entfällt. Da wir Wohngebietsstraße sind, also Straßen der niedrigsten Reinigungsklasse, werden wir theoretisch 1 x wöchentlich gereinigt (Schnee geräumt) oder nicht.	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.
15.6		Das Mobilitätskonzept – Vorabzug – der Gesellschaft für Planung hat die alten und behinderten Menschen vergessen. Sie träumt von „Autofreien Mietern“ in einem abgelegenen Winkel, wo der Bus alle 20 Minuten fährt und die S-Bahn stillgelegt werden soll. Ohne Einkaufsmöglichkeit, ohne Dienstleistungen, ohne Apotheke oder Arzt, ohne Post oder Bank, ohne Schule, Kindergarten oder Hort, ohne Sport- und Freizeiteinrichtungen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.6 (Anbindung des ÖPNV an das Gesamtnetz) und 9.10 (Unterversorgung des Wohngebiets mit Einzelhandel, Dienstleistern, Ärzten, Schulen, KiTas, Sport- oder Freizeiteinrichtungen) Zu den genannten Nutzungstypen Post und Bank: Die genannten Nutzungsarten sind nicht charakteristisch für ein allgemeines Wohngebiet gem. § 4 BauNVO. Eine Ansiedlung würde weitere Verkehre in das Wohngebiet ziehen, da die Nutzungen einen gebietsversorgenden Charakter übersteigen und einen größeren Einzugsradius aufweisen. Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
15.7		Das ist für Menschen, die einen WBS benötigen, um dort eine Wohnung zu bekommen, bestimmt abgelegen genug, um nicht am gesellschaftlichen Leben teilnehmen zu können.	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 Bebau-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			ungsplanverfahrens ist nicht möglich.
16		Die Zufahrten erfolgen über Gehrenseestraße. Schon im Normalverkehr ist die Auffahrt auf die Gehrenseestraße schwer. Wenn noch zusätzlich so ein großes Bauvorhaben dazu kommt, muss noch eine andere Hauptzufahrt geschaffen werden. Weder Krankenwagen, Feuerwehr etc. haben sonst in Stoßzeiten ein Durchkommen! Zufahrt von Süden her!!	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.5 (erschwerte Auffahrt auf die Gehrenseeestr.) und 4.5 (Erschließung des B-Plangebiets über die Marzahner Straße)
17.1		Eine Zufahrt über Arnimstraße ist nicht möglich, da vor der Gehrenseebrücke nur ein schmaler Fahrstreifen ist, einspurig in der Kurve.	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. Es ist geplant, das Plangebiet über 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 zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs getroffen werden können. Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.
17.2		Eine Zufahrt über Bennostraße führt zu einer verstärkten Lärm-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		belastung und sehr hoher Verkehrsdichte.	5.12 (verstärkte Lärmbelastung) und 15.3 (sehr hohe Verkehrsdichte in der Bennostraße).
17.3		Weniger Wohneinheiten, ortsübliche Bebauung mit Einzelhäusern.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.2.
18.1	09.12.2019	Gegen den Bebauungsplanentwurf wehren wir uns strikt, da wir uns als Anwohner durch die geplante Höhe der Gebäude stark beeinträchtigt fühlen. Des Weiteren fühlen wir uns als Bewohner der Detlevstraße durch den direkten Einblick in unsere Gärten, in unsere Privatsphäre gestört. Dazu gibt es Vorschriften, worin Rücksicht auf Bestandsbauten zunehmen ist.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.8.
18.2		In Ihren Berechnungen, zu den zur Verfügung stehenden Parkplätzen, wurde offensichtlich übersehen, dass ein Großteil der Anwohner, zum Beispiel in der Detlevstraße auch Eigentümer der Grundstücke vor den Häusern (Parkplätze) sind.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.1.
18.3		Das ohnehin schon vorhandene Verkehrschaos würde außerdem endgültig zum Verkehrskollaps führen. Wir können jetzt schon nicht auf die Gehrenseestraße ohne längere Wartezeiten abbiegen. Was soll dann geschehen, wenn noch mehr Autos in der Region (neu erschlossenes Gewerbegebiet und 1000 Anwohner) in Bewegung sind?	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.5.
18.4		Ein Mehrwert, wie von Ihnen angegeben, ist für uns Anwohner nicht erkennbar. Beeinträchtigung der Privatsphäre Erhöhtes Verkehrsaufkommen und dadurch hohe Emissionswer-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Beeinträchtigung der Privatsphäre) und 2.10 (erhöhte Verkehrsemissionen).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		te sowie Fahrlärm	
18.5		Die Alternative per S-Bahn ist auch mit großen Einschränkungen verbunden und keine wirkliche Alternative zum Auto.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 13.6.
18.6		Darüber hinaus haben wir geplant, durch den Verkauf unseres Grundstückes einen Beitrag zu unserer Altersversorgung zu erzielen. Dieses ist nunmehr nur noch durch den entstehenden Wertverlust, bedingt durch die Bebauung eingeschränkt möglich. Vorsorglich weisen wir Sie darauf hin, dass wir den entstehenden Wertverlust gegebenenfalls einklagen werden. Nach unserem Kenntnisstand werden wir diesbezüglich nicht die einzigen Betroffenen sein.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 14.5.
18.7		Wegen aller vorstehend aufgeführten Gründe lehnen wir eine Bebauung in der vorgesehenen Form, d.h. mit der vorgesehenen Geschosshöhe, ab. Alternativ schlagen wir vor, eine Bebauung mit einer maximalen vier-geschossigen Höhe zu realisieren.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 3.2.
18.8		Wünschenswert wäre eine Zufahrt von der Marzahner Straße, die einen Großteil der Befürchtungen der Anwohner entkräften würde.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
19.1	02.01.2020	Durch die geplante Geschosshöhe würde die gesamte Privatsphäre unseres gesamten Grundstücks beeinträchtigt. Vorschriften und Gesetze sollen gerade dieses verhindern.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.8.
19.2		Durch die geplante EW-Zahl würde unsere gesamte Siedlung durch den Straßenlärm erheblich an Wert und den verkehrsberuhigten Charakter (erhöhte Emission) verlieren.	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.10 (Straßenlärm).</p> <p>Zum verkehrsberuhigten Charakter: Die Straßen des angrenzenden Wohngebiets verzeichnen der-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>zeit 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 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung</p>
19.3		Verkehrstechnisch wird komplett auf die bestehende bzw. kommende Verkehrssituation eingegangen. Die Gehrenseestraße ist jetzt schon zu den Stoßzeiten bis zur Straßenbahn (Hauptstraße) und die gesamten Nebenstraßen, ohne dass die vielen Autos von den Neumietern Beachtung finden, ganz zu schweigen von der Parksituation.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 und 2.5 (bereits bestehende starke Verkehrsbelastung) und 11.3 (Stellplatzsituation).
19.4		Wir und viele meiner Nachbarn haben damals die halbe Straße miterworben, sodass auch auf diese Parkmöglichkeiten verzichtet werden muss.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.1.
19.5		Weiterhin müsste die Detlevstraße saniert werden, was laut Gutachten die Pappeln in Mitleidenschaft ziehen würde. Ich glaube, eine Nachpflanzung ist nicht geplant.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Ertüchtigung der Anliegerstraßen) und 4.4 (Erhalt des Baumbestandes an der Detlevstraße).
19.6		Weiterhin würde bei der Geschosshöhe unser gesamtes Grundstück bis in den späten Nachmittag verschattet werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.12.
19.7		Man könnte noch einige Gründe gegen die jetzige Planung her-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.11.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>vorbringen.</p> <p>Bei einer Bebauung mit 1-3-Familienhäusern würde keiner so einen Gegenwind verursachen.</p> <p>So wie geplant jedenfalls nur mit heftiger Gegenwehr.</p>	
20.1	02.01.2020	<p>Rückgrat der bisherigen Verkehrsinfrastruktur in Gartenstadt sind asphaltierte Fahrbahnen mit unbefestigten Randstreifen. Diese Fahrbahnen sind der aktuellen Belastung entsprechend, frei von jeglichem Unterbau angelegt. Fußläufig sind der (nicht barrierefreie) S-Bahnhof Gehrenseestraße sowie lokale Buslinien in der Gehrenseestraße erreichbar.</p>	Kenntnisnahme
20.2		<p>Durch die Verkürzung der S-Bahn S75 bis zum Ostbahnhof ist keine direkte Verbindung in die City mehr gegeben</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 13.6.
20.3		<p>Das Gebiet der Detlevstraße ist lediglich mit der einzigen größeren und hochfrequentierten Gehrenseestraße über zwei Anliegerstraßen (Bennostraße und Lukasstraße) direkt verbunden. Damit stellt sich der gesamte Bereich der Detlevstraße praktisch als Sackgasse dar.</p>	Kenntnisnahme
20.4		<p>Die als mangelhaft einzuschätzende Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln lässt eine intensive Nutzung von Kraftfahrzeugen auch durch die neuen Anwohner erwarten.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1.
20.5		<p>Bereits heute ist eine Querung (insbesondere für Fußgänger, Fahrradfahrer) der bzw. Zufahrt auf die Gehrenseestraße nur erschwert möglich.</p>	Kenntnisnahme

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
20.6		Die mit einem erhöhten Kraftfahrzeugaufkommen verbundenen CO ₂ - (direkt oder mittelbar) sowie Lärm- und Feinstaubemissionen werden durch erwartete Einfädelsaus auf die Gehrenseestraße zusätzlich verstärkt.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.12. und 9.6.
20.7		Da die Planung keine ausreichenden Parkmöglichkeiten für die neuen Anwohner vorsieht, wird zusätzlicher Parkplatzsuchverkehr induziert, wodurch eine abermalige Erhöhung vorstehender Emissionen zu erwarten ist. Eine Verdrängung von parkenden Kraftfahrzeugen in umliegende Anliegerstraßen (Zustand siehe erster Absatz) schränkt deren Durchlässigkeit ein. Es ist zu befürchten, daß Rettungsfahrzeuge (Feuerwehr Notarzt) durch parkende Autos blockiert werden (z.B. bereits heute in der Norbertstraße zu besichtigen). Insofern kann sich durch eine Außerachtlassung der nötigen Sorgfalt in Planung und Zulassung eine Gefährdung von Personen und Sachwerten ergeben.	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.3.</p> <p>Zur befürchteten Einengung des Straßenraums durch parkende Kfz:</p> <p>Die Anliegerstraßen sind als öffentliches Straßenland gewidmet. Die Kontrolle der Einhaltung der Regeln der StVO obliegen der Polizei sowie dem zuständigen Ordnungsamt.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.</p>
20.8		Bereits ohne die geplante Ansiedlung sagt das vorgestellte Verkehrsgutachten einen baldigen Verkehrskollaps voraus. Die hypothetische Annahme einer verstärkten Nutzung von Carsharing, E-Mobilität etc. ist frei von einer lebensnahen Realität der in einer Peripherie einer Großstadt lebenden Menschen bzw. von belastbaren Statistiken.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.4 (Mobilitätskonzept) sowie 1.1 und 2.5 (starke Auslastung der verkehrlichen Infrastruktur).
20.9		Die bisherigen Planungen lassen nicht erkennen, wie ein zeitgemäßes Mobilitätskonzept (emissionsarm und sicher) für eine Ansiedlung von ca. 1000 neuen Anwohnern, praktisch in einer Sackgasse, ohne adäquate Verkehrsanbindung umgesetzt und vor allem auch durchgesetzt werden soll.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (Ansiedlung von 1000 neuen Einwohnern) sowie 20.6, 20.7 und 20.8.
21.1	02.01.2020	weniger Wohnungen	Eine Reduktion der geplanten Wohneinheiten wird als nicht geeignet bewertet, um mit einem Wohnungsbauprojekt in stadt-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>räumlich integrierter Lage und gutem Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr auf den erheblichen Bedarf an Wohnraum zu reagieren.</p> <p>Die geplante höhere Bebauung wird zudem eine höhere Lärmschirmung gegenüber mehreren Immissionsquellen erzielen.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
21.2		Geschosshöhe reduzieren	<p>Der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB vorgestellte Entwurf sieht keine Festsetzung von Geschosshöhen vor. Geplant ist die Festsetzung von vier bis sieben Vollgeschossen.</p> <p>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.</p> <p>Die geplante höhere Bebauung wird zudem eine höhere Lärmschirmung gegenüber mehreren Immissionsquellen erzielen.</p> <p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
21.3		Straßenverbindung über Marzahner Straße, sonst Verkehrskollaps	siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 4.5
21.4		Kita-Bau überdenken -> Anna-Ebermann-Straße Erweiterungsbau Rotkamp 2020 Kita f. 120 Kinder Randowstr. Erweiterung 2021/22 um 130 Kinder	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.
21.5		mehr Parkplätze für die neuen Wohnungen, nicht das Gebiet der Gartenstadt zuparken	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.3.
21.6		Baumbestand in der Detlevstraße erhalten	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.
21.7		Wohnungen nicht direkt in der Detlevstraße bauen, Privatsphäre + Abstandsregelung beachten	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.8.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
21.8		Parkplätze vor den neuen Wohnhäusern	<p>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.</p> <p>Die Anbindung erfolgt über die Bennostraße.</p> <p>Der Stellplatzschlüssel ist aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof und des Vorhabens, alternative Mobilitätsangebote in das Plangebiet zu implementieren, angemessen.</p> <p>Wird entsprochen.</p>
21.9		wir benötigen keine „Parktaschen“ + sanierten Straßen, uns reicht das so, wie es ist	<p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
21.10		Geld kann für andere Zwecke eingesetzt werden	<p>Die Meinungsäußerung ist nicht für die Abwägungsentscheidung zugänglich.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.</p>
22.1	11.12.2019	Als Anwohner der Bennostraße sind wir in besonderem Maße vom Bauvorhaben der HOWOGE an der Detlevstraße betroffen. Da trotz frühzeitiger Einbindung der Öffentlichkeit und einer Viel-	Kenntnisnahme.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		zahl von Veranstaltungen kein einziger von den Einwohnern der Gartenstadt vorgetragener Einwand Beachtung fand, möchten wir auf diesem Weg zu folgenden Aspekten Stellung nehmen.	
22.2		<p>1.Verkehr, Infrastruktur Gut 1000 neue Anwohner werden sich aus dem bzw. zum Wohngebiet bewegen müssen. Da die Bennostr. einzige Zufahrtsstraße zum neuen Wohngebiet werden soll, wird das zu einem erheblichen Zuwachs von PKW-Verkehr führen und zu einer starken Zunahme an parkenden Autos. An Werktagen ist die Bennostraße bereits heute von der Einfahrt Gehrenseestraße bis zur Detlevstraße zugeparkt. Die geplanten Parkplätze stehen in keinem Verhältnis zum angebotenen Wohnraum.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Anwohner), 11.3 (Parkdruck im öffentlichen Straßenraum).</p> <p>Zum geplanten Stellplatzschlüssel: 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.</p> <p>Kenntnisnahme, keine Änderung der Planung</p>
22.3		Ein Abbiegen aus der Bennostraße in die extrem hoch frequentierte Gehrenseestraße ist bereits jetzt zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr schwierig, es ist davon auszugehen, dass es zu langen Rückstaus aufgrund des erhöhten PKW-Verkehrs kommen wird.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 2.5.
22.4		Da die parallel verlaufende Marzahner Straße durch reines Ge-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 4.5.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		werbegebiet verläuft und zumindest im vorderen Bereich vierspurig ausgebaut ist, kann nur eine Anbindung des neuen Wohngebietes von dort parallel zur Bahn als sinnvolle Alternative angesehen werden.	
22.5		Die erhebliche Lärm-, Feinstaub- und Abgasbelastung für die Anwohner der Gartenstadt, insbesondere der Bewohner der Bennostraße, muss zwingend abgewendet werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.12 (Lärm) und 9.6 (Feinstaub- und Abgasbelastung).
22.6		<p>2. Erhalt des Charakters der Gartenstadt</p> <p>Durch die derzeit geplante Höhe der Gebäude wird der gesamte Charakter der über Jahrzehnte gewachsenen Gartenstadt vollständig zerstört. Durch eine veränderte Geschosshöhe kann hier Abhilfe geschaffen werden, nicht umsonst gibt es Vorschriften, die sichern sollen, dass eine neue Bebauung Rücksicht auf Bestandsbauten nehmen soll. Gegen eine behutsame Eingliederung der neuen Bauten in die Gartenstadt wird kein vernünftiger Mensch etwas eizuwenden haben. Der Bedarf an neuen Wohnungen ist auch uns als Anwohner der Gartenstadt klar.</p>	<p>Eine Bebauung des Plangrundstücks mit maximal zwei Vollgeschossen, wie in der Gartenstadt vorherrschend, 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.</p> <p>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. Weiterhin nimmt die Gebäudehöhe nach Norden mit zunehmender Nähe zur wohngenutzten Bestandsbebauung ab.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass eine Fortführung der Gartenstadtstruktur aus städtebaulichen und immissionsschutzrechtlichen Gründen nicht erfolgt.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Der im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB vorgestellte Entwurf sieht keine Festsetzung von Geschosshöhen vor. Eine Reduzierung der Geschosshöhe wird aufgrund der integrierten Lage, dem guten Anschluss an den ÖPNV und dem erheblichen Bedarf an Wohnraum nicht angestrebt. Die geplante höhere Bebauung wird zudem eine höhere Lärmabschirmung gegenüber mehreren Immissionsquellen erzielen.</p> <p>Eine Überschreitung der bauordnungsrechtlichen Abstandsvorschriften ist nicht geplant. Auch der zur Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB einsehbarer Planentwurf stellt keine solche Überschreitung dar.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
22.7		<p>Allerdings sollte dies nicht mit dem sprichwörtlichen Holzhammer, sondern mit Rücksicht auf die Lebensqualität und Gesundheit der vorhandenen Bewohner geschehen. Nahezu alle Anwohner der Gartenstadt, Arbeiter, Ingenieure, Angestellte etc. haben ihre Grundstücke mit erheblichen finanziellen Risiken und großem persönlichen Einsatz erworben, bebaut und erhalten diese als grüne Oase für ihre Familien und ihren Lebensabend. Mit der derzeitigen Planung kann NICHT von einem Mehrwert für die Anwohner ausgegangen werden, ganz im Gegenteil wird die zukünftige hohe Emissionsbelastung zu einer Wertminderung des Wohneigentums führen. In der Gartenstadt wohnen keine neureichen Millionäre, sondern (s.o.) NORMALE Leute.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.13 (Verschlechterung der Lebensqualität) und 14.5 (befürchtete Wertminderung).</p>
22.8		<p>3. Umwelt, Lärmschutz Da die geplanten Bauten direkt an der Bahntrasse entstehen sol-</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.15.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		len, müsste bei den geplanten Geschosshöhen ein enormer baulicher und finanzieller Aufwand betrieben werden, um den deutschen und EU-rechtlichen Lärmschutzanforderungen gerecht zu werden. In einer der Veranstaltungen zur sogenannten Bürgerbeteiligung war selbst die Aussage der HOWOGE, bzw. des von ihrem beauftragten Gutachter, dass dies nicht mit vertretbarem Aufwand zu bewältigen sei, zumal sich gegenüber auch noch eine Betonschredderanlage und unweit die hochfrequentierte Gehrenseestraße befinden.	
22.9		Wir gehen davon aus, dass unter Berücksichtigung aller o.g. Ausführungen zu den einzelnen Aspekten, die weitere Planung des Bauvorhabens überarbeitet werden muss, um einer sinnvollen Stadtplanung gerecht zu werden.	Kenntnisnahme.
23.1	02.01.2020	Ich bin Anwohner, mit meiner Frau, in der Detlevstraße und somit besonders betroffen von den Baumaßnahmen. Durch die Bebauung von ca. 450 Wohneinheiten würde unsere Lebensqualität stark gemindert. Überhaupt wäre der gesamte Anblick durch die geplante Höhe der Gebäude verschandelt. Es gibt doch auch Vorschriften, die sichern sollen, dass eine neue Bebauung Rücksicht auf Bestandsbauten nehmen soll.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.13 (Verschlechterung der Lebensqualität) und 11.1 (fehlende Anpassung an die Bebauungsstruktur der Gartenstadt) Eine Überschreitung der bauordnungsrechtlichen Abstandsvorschriften ist nicht geplant. Auch der zur Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB einsehbare Planentwurf stellt keine solche Überschreitung dar. Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
23.2		Für mich ist es auch erschreckend, dass sich Berechnungen und Planungen ausschließlich auf fiktiven Zahlen externer Gutachter berufen, wo doch so viel über Klimaschutz geredet wird. Es sollte doch die kleine Grünfläche mit den Bäumen erhalten bleiben, die auch ein Schutz vor dem Bahngelände ist.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 9.7 (Rückbau der Grünbrache). Zur Methodik der vorgelegten gutachterlichen Untersuchungen und der Schutzwirkung der Grünbrache vor den Emissionen der Anlagen der Deutschen Bahn AG:

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>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 im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB vorgelegten gutachterlichen Voruntersuchungen wurden nach anerkannten, gängigen Methoden erarbeitet.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
23.3		Des Weiteren sind viele Probleme nicht richtig durchdacht worden. Wie: Zuwachs von Pkw Verkehr, parkende Autos, eingeschränktes Sonnenlicht, Einkaufsmöglichkeiten der Zugezogenen sowie noch viele andere Sachen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 und 2.5 (Zuwachs von Fahrzeugbewegungen), 11.3 und 21.8 (Stellplätze), 2.12 (eingeschränkte Besonnung) sowie 9.10 (Unterversorgung mit Einzelhandelsangeboten).
23.4		Es gibt noch viel unbebaute Fläche. Diese sollte man nutzen, bevor man direkt an der Bahn baut, wo die Lebensqualität gerade für Kinder nicht gegeben ist. Daher lehnen wir die Bebauung strikt ab.	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.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
24.1	02.01.2020	Die bisherige Bürgerbeteiligung ist für uns eine Scheindemokratie. Es wird gefragt, Vorschläge der Bürger werden jedoch gar nicht beachtet, geplant bzw. umgesetzt.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 5.2.
24.2		1. Zufahrt über Benno- oder Lukasstraße stellt eine erhebliche Belästigung der Bürger der Gartenstadt dar. Zufahrt über die Marzahner Straße wäre dem Verkehrsfluss zuträglich (tägliche Staus auf der Gehrenseestraße) und würden die Bürger entlasten.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.12 und 9.6 (Belästigung durch Zunahme des Verkehrs) sowie 4.5 (Erschließung über die Marzahner Straße).
24.3		2. Geschützte Tierarten - werden einfach verdrängt, eine Bereicherung der Artenvielfalt in der Stadt wird einfach zu Nichte gemacht	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 9.7.
24.4		3. Parkplatzsituation: auch Menschen, die in Sozialwohnungen leben, fahren in der Mehrzahl mindestens einen Pkw pro Familie. Mit der geringen Anzahl der geplanten, noch dazu zu mietenden Parkplätze werden die Menschen gezwungen, ihre PKWs in der Gartenstadt vor den Einfamilienhäusern zu parken. Das wird sich sehr negativ auf das Lebensniveau beziehungsweise die Lebensqualität in der Gartenstadt auswirken.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 11.3.
24.5		4. Die Höhe der Häuser im neuen Wohngebiet liegt so heftig über allen Gebäuden in der Gartenstadt, dass das ganze Gebiet seinen Charme, seine Ausstrahlung und sein Typisches verliert.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 11.11.
24.6		5. Sowohl der S-Bahnhof Gehrenseestraße als auch die Straße selbst sind schon jetzt den Erfordernissen nicht gewachsen. Bahnhof nicht barrierefrei, Straßen zu den Stoßzeiten zugestaut. Die S-Bahn fährt ständig unregelmäßig beziehungsweise wird monatelang ausgesetzt. Von Mobilität kann also keine Rede	siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.5 (Rückstau zu Hauptverkehrszeiten), 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestr.) und 13.6 (Anbindung des ÖPNV an die Innenstadt).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		sein.	
24.7		6. Für die „grüne Lunge“, Luftqualität, Feinstaub usw., ist das Bauvorhaben, welches die Stadt um ein Biotop ärmer macht, eine Katastrophe.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.7 (Wegfall eines Biotops) und 9.6 (Erhöhung der Immissionsbelastung).
25.1	02.01.2020	1) bzgl. Verkehr / Infrastruktur Es gibt im unmittelbaren Einzugsgebiet nur sehr schlecht ausgebaute Straßen; lediglich die Bennostraße verfügt über einen Fußweg (einseitig). Die „Straßen“ sind in einem sehr schlechten Zustand.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1.
25.2		Verkehrstechnisch ist die Siedlung äußerst schlecht versorgt. S-Bahn; schlecht erreichbar; für Rollstuhlfahrer/Kinderwagen, Rollator <u>gar nicht</u> erreichbar. Seit 16.12. verkehrt die S 75 nur noch bis Warschauer Straße d.h. bis ins Zentrum gar nicht. Bus auf der Gehrenseestraße nur im 20 Minutentakt, mit häufigen Ausfällen. Ab 20:00 Uhr fährt gar kein Bus mehr	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestr.), 7.2 (Taktfrequenz der öffentlichen Verkehrsträger) und 13.6 (Anbindung des ÖPNV an die Innenstadt).
25.3		Parkplatzsituation: ihre Planung ist ein Witz. Bei der schlechten Verkehrsanbindung, sehr schlechten Einkaufsmöglichkeiten, keine Apotheke/Arzt fußläufig erreichbar -> ein Auto ist pro Haushalt mindestens erforderlich. Was ist aber mit Parkflächen für die Autos? Viele Haushalte verfügen über zwei PKW / Firmenwagen. Typisch für Berlin -> nicht für die tatsächlichen Gegebenheiten geplant. Carsharing – ein Witz hier in der Gegend. Es gibt keine Grundschule -> Kinder werden zur Schule gefahren. Die Autos werden dann wohl vor den Privatgrundstücken geparkt, obwohl die Straßen dies gar nicht hergeben. Was ist dann mit Feuerwehr und so weiter?	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.3 und 11.3 (Stellplatzschlüssel und Bedarf an Stellplätzen) und 2.4 (Mobilitätskonzept), 20.7 (Durchlässigkeit des Straßenraums für Einsatzfahrzeuge).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
25.4		2) Versorgung Es gibt in unmittelbarer Nähe / d.h. zu Fuß zu erreichen / lediglich ein Lidl; der jetzt schon überlastet ist. Alle anderen Geschäfte sind nur mit Auto erreichbar.	Die Hinweise zur Erreichbarkeit von Einzelhandelsbetrieben werden zur Kenntnis genommen.
25.5		Der Bebauungsplan sollte unbedingt überdacht werden. Was ist zum Beispiel mit dem seit 30 Jahren brachliegenden Gelände an der Wollenberger Straße/Ecke Wartenberger Straße beziehungsweise beim Sportforum / Hohenschönhauser Tor? Da wäre viel Platz!!	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 6.4.
26.1	02.01.2020	Der Zuzug von circa 1000 Menschen in unser Wohngebiet Gartenstadt ist geplant, jedoch kaum Parkplätze. Wir befürchten, dass die Fahrzeuge dann „wild“ vor unserem Grundstück abgestellt werden, wie es erfahrungsgemäß in anderen Wohngebieten durch derartige Baumaßnahmen geschehen ist.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (Anzahl der Einwohner) und 11.3 (Parkdruck im öffentlichen Straßenraum).
26.2		Die Zufahrt aus der Bennostraße auf die Gehrenseestraße wird die Rückstausituation auf der jetzt schon stark befahrenen Gehrenseestraße noch verstärken. Dies und auch die Situation des ÖPNV, auch der S-Bahnstation Gehrenseestraße sollte doch den Projektverantwortlichen bekannt sein.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Anbindung des ÖPNV in die Innenstadt), 2.5 (Rückstau durch Kfz in das Wohngebiet) und 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestr.).
26.3		Die Wohnqualität der derzeitigen Anwohner und auch der Wert der Grundstücke wird durch diese Baumaßnahme negativ beeinflusst. Erhöhtes Verkehrsaufkommen, Lärmbelastigungen, erhöhte Emissionswerte und die zum Negativen veränderte Privatsphäre reduzieren unsere Wohn – und Lebensqualität. Wir for-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.12 (Reduktion der Wohnqualität) und 14.5 (Wertminderung der Wohngrundstücke).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>dern den Schutz unseres Eigentumes.</p> <p>Hierzu die Aussage von Frau Monteiro: Wohnen ist mehr als Essen und Schlafen. Wie wahr ist das! Wir haben uns hier aus eigenen Mitteln unser Wohneigentum geschaffen und fordern, die erworbene Wohnqualität zu erhalten, sowie auch das Lebensumfeld.</p>	
26.4		<p>Wir stellen uns hierzu die Frage, warum bei dieser Wohnknappheit nicht auf die Flächen zurückgegriffen wird wie: Areal zwischen Wollenberger und Gehrenseestraße, Areal am Sportforum Hohenschönhausen. Es ist wohl einfacher für die HOWOGE gegen „kleine“ Grundstücksbesitzer vorzugehen als gegen große Wohnungsunternehmen, die diese genannten Grundstücke erworben haben!</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 6.4.
27.1		<p>1. Anregung: Etwa 800 - 1000 neue Anwohner werden sich aus dem beziehungsweise zum Wohngebiet bewegen müssen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 13.1.
27.2		<p>Das wird zu einem erheblichen Zuwachs von Pkw – Verkehr führen und zu einem starken Anwachsen von parkenden Autos auch auf den Grundstücken vor den existierenden Häusern, die zum Teil im Privatbesitz sind, da die geplanten Parkplätze in keinem Verhältnis zum angebotenen Wohnraum stehen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.3 (Stellplatzbedarf) und 2.1 (Nutzung privater Flurstücke im öffentl. Straßenraum als Stellplatz).
27.3		<p>Leider wird das Expertenwissen der Anwohner über das Leben in dieser konkreten Infrastruktur sowie statistische Fakten über das Leben in Berlin einfach ignoriert.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.2.
27.4		<p>Die Zufahrt aus der Bennostr. in die hoch frequentierte Gehrenseestraße ist bereits jetzt zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.5.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>schwierig.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass es zu langen Rückstaus aufgrund des erhöhten Pkw-Verkehrs kommen wird.</p>	
27.5		<p>Auch die Anbindung an den ÖPNV muss verbessert werden.</p> <p>1. Der S-Bahnhof Gehrenseestraße ist nicht barrierefrei. Wenn im neuen Wohngebiet Familien und Senioren einziehen werden, ist die S-Bahn für diese Personengruppe schwierig bis gar nicht nutzbar. Des Weiteren muss es eine Garantie für den weiteren Betrieb der S 75 geben, eine Wiederherstellung des Betriebes bis in die Innenstadt muss gewährleistet werden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestr.) und 13.6 (Anbindung des ÖPNV an die Innenstadt).</p>
27.6		<p>2. Die Höhe der geplanten Gebäude wird einen direkten Einfluss auf die Einstrahlung der Sonne auf mein Grundstück haben. Vormittags werde ich wohl keine Sonne mehr haben.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 2.12.</p>
27.7		<p>3. Durch die derzeit geplante Höhe der Gebäude ist davon auszugehen, dass direkte Einblicke in die Gärten der Anwohner ermöglicht werden. Die Privatsphäre im eigenen Garten ist nicht mehr gegeben. Durch eine veränderte Geschosshöhe kann hier schnell Abhilfe geschaffen werden. Es gibt nicht umsonst Vorschriften, die sichern sollen, dass eine neue Bebauung Rücksicht auf Bestandsbauten nehmen soll.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 2.8.</p>
27.8		<p>4. Erheblich zunehmen wird der Lärm durch durchfahrende Autos auf den nicht instandgesetzten Straßen im Wohngebiet unmittelbar vor den Grundstücken zu allen Tages- und Nachtzeiten. ,</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 5.12.</p>
27.9		<p>5. Nahezu alle o.g. Aspekte werden einen Einfluss auf die</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 27.1-27.8</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Wohnqualität der derzeitigen Anwohner und auch auf den Wert der Grundstücke haben. Bei der derzeitigen Planung kann von einem Mehrwert für die Anwohner NICHT ausgegangen werden.	sowie 2.10 und 2.12 (Wohnqualität).
28.1	15.12.2019	<p>Anregung:</p> <p>Das Projekt hält sich nicht an die Festlegungen von „Berlin-Strategie 2.0“ und StEP 2030. Es ist diesbezüglich abzuändern oder einzustellen.</p> <p>Nur eine angepasste Bebauung im Einfamilienhausstil ist hier angemessen.</p> <p>Siehe mein Kommentar im Anhang (2 Seiten)</p>	<p>Die in der Stellungnahme benannte BerlinStrategie stellt ein Leitbild dar, der die sektoralen Stadtentwicklungspläne, die als beschlossene städtebauliche Entwicklungskonzepte gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne zu berücksichtigen sind, nachfolgen. Die sektoralen Stadtentwicklungspläne gehen in die Planung ein (siehe Begründung unter Punkte I.3.4).</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
28.2		<p>Mein Kommentar zur Veröffentlichung der Berlin Strategie 2.0 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz</p> <p>auf Seite 3 wird ausgeführt:</p> <p><i>Äußere Stadt entwickeln</i></p> <p>Im Zuge des Wachstums rückt die Stadt in den Fokus der Aufmerksamkeit:</p> <p>Brachen, ehemalige Bahnflächen, Wohnsiedlungen oder diffuse städtebauliche Situationen entlang der Ausfallstraßen sollen entwickelt, mit Augenmaß verdichtet und qualitativ aufgewertet werden.</p>	<p>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 aufgegebenen 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.</p> <p>Durch die Planung soll weiterhin schallrobuster Städtebau gesichert werden, der der Schaffung von Wohnraum sowie sozialen und gewerblichen Nutzungen mit gebietsversorgendem Charakter dient.</p> <p>Als B-Planverfahren im gut erschlossenen innerstädtischen Bereich dient die Planrechtsschaffung ebenfalls den wesentlichen Zielen des Klimaschutzes.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Die soziale und funktionale Vielfalt soll erweitert, Maßnahmen für Klimaschutz und Klimawandelanpassung umgesetzt und öffentliche Räume attraktiver gestaltet werden.</p> <p>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.</p>	<p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
28.3		<p>Seite 4:</p> <p>Neue Stadtquartiere entwickeln: Die neuen Stadtquartiere werden an einen leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr angebunden, so dass zusätzlicher Autoverkehr minimiert werden kann.</p> <p>Es sind keine substantziellen Änderungen im ÖPNV vorhanden. Die zu erwartende Verdoppelung der Anwohner in Gartenstadt wird die derzeit angespannte Situation verschlimmern.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsentscheidung zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestraße), 7.2 (Überlastung einzelner Verkehrsträger des ÖPNV) und 13.6 (Anbindung des ÖPNV an die Innenstadt)</p>
28.4		<p>Mein Kommentar zum Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 (StEP 2030)</p> <p>Seite 39:</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Berücksichtigung im weiteren Verfahren.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Die Planung des Wohngebietes hat hinter dem „Gartenzaun“ aufgehört. Es wurden keine Infrastrukturänderungen vorgestellt.	
28.5		<p>S. 40:</p> <p>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.</p> <p>Die geplante Struktur zielt auf die volle verkehrstechnische Belastung der Gartenstadt. Das bisher naturbelassene Bauareal wird seine Naturschutzfunktion verlieren.</p>	<p>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).</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
28.6		<p>Seite 51:</p> <p>5.2.2 Wohnungsneubaustandorte ab 200 Wohneinheiten:</p> <p>Kleinteilige Entwicklungen scheinen vordergründig einfach realisierbar, erweisen sich aber oft als herausfordernd, denn sie führen häufig zu Akzeptanzproblemen in der ansässigen Bewohnerschaft. Das kann in der Veränderung des Siedlungscharakters, dem Verlust von Freiflächen und Stellplätzen durch Neubaumaß-</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.10 (Aufwertung des Standorts mit Nahversorgungsangeboten) und 28.4 (Weiterentwicklung der Infrastruktur).</p> <p>Weiterhin trägt die Planung den Zielen des Stadtentwicklungsplans Wohnen 2030 in besonderer Weise Rechnung (siehe Punkt I.3.4. der Begründung).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>nahmen, in der Sorge um eine Überlastung der bestehenden Infrastruktur oder um Eingriffe in die etablierten Nutzungsmuster o.a. begründet sein. Dabei können durch die Weiterentwicklungsmaßnahmen auch vorhandene Infrastrukturen und Nahverkehrsangebote gesichert und aufgewertet werden.</p> <p>Es ist keine Weiterentwicklungsmaßnahme, Aufwertung der Infrastruktur und Nahversorgungsangebote benannt worden.</p>	
28.7		<p>S. 52: Quartier Marienaue:</p> <p>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 bestehenden Infrastrukturen, Nahversorgung und das Wohnumfeld den aktuellen Anforderungen und Bedarfen angepasst und nachhaltig weiterentwickelt.</p> <p>Beispiel Quartier Marienaue zeigt, dass harmonische Einbindung in vorhandene Strukturen möglich ist und bereits realisiert wurde.</p>	<p>Die Meinungsäußerung und Einschätzung zum Projekt Marienaue ist nicht für die Abwägungsentscheidung zugänglich.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahren ist nicht möglich.</p>
29.1	16.12.2019	<p>1. Verkehr, Infrastruktur</p> <p>Die Verkehrserschließung für das neue Wohngebiet ist zu bezweifeln und keine klare Struktur erkennbar. Bei einem gut durchdachten Bauplan sollte die Verkehrserschließung vor Beginn der Baumaßnahmen feststehen. In dem vorliegenden Entwurf ist die Verkehrserschließung noch nicht einmal zum Ende der Baumaß-</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Verkehrsdichte Gehrenseestr.), 1.1 (bauliche Ertüchtigung der Anwohnerstraßen), 2.5 (Rückstaus in das Wohngebiet) und 4.2 (Anbindung an den überörtlichen Verkehr).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>nahmen zu erkennen.</p> <p>Die Lukasstraße ist für den hinzukommenden Verkehr baulich nicht ausgelegt. Die Gehrenseestraße ist bereits jetzt während des Berufsverkehrs stark befahren mit langem Rückstau der Autos von der Gehrenseebrücke bis zur Rhinstraße. Die zukünftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens wurde nicht berücksichtigt</p>	
29.2		<p>Es fehlt ein vernünftiges und ausgewogenes Verkehrskonzept, das bereits vor und während der Bauphase zum Einsatz kommt. Es ist anzuraten, das Gebiet über die Marzahner Straße und das Gewerbegebiet zu erschließen, um die Anwohner der Gartenstadt nicht noch mehr zu belasten, und den Verkehrskollaps in der Gehrenseestraße nicht noch weiter zu verstärken.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 4.5.
29.3		<p>Die für das Wohngebiet geplanten Parkplätze stehen in keinem Verhältnis zum geplanten Wohnraum. Welche Planung gibt es, um das Anwachsen von parkenden Autos vor den privaten Grundstücken zu verhindern?</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.4 (Mobilitätskonzept) und 11.3 (Parkdruck im öffentlichen Straßenraum).
29.4		<p>Die Anbindung an den ÖPNV Bereich S-Bahnhof Gehrenseestraße ist nicht barrierefrei.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 3.5.
29.5		<p>Das vorgelegte Mobilitätskonzept verkennt die Tatsache, dass das Angebot von Carsharing und e-Mobilität außerhalb des Berliner Ringes nicht existent ist</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 3.5.
29.6		<p>2. Privatsphäre Durch die massive Bebauung und die Höhe der Gebäude sind direkte Einblicke in die Gärten der Anwohner möglich, wodurch die</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.8.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Privatsphäre im eigenen Garten nicht mehr gegeben ist.	
29.7		Als Anwohner der Detlevstraße habe ich dann eine Betonmauer vor der Tür und nicht wie bisher die grüne Landschaft. (keine Ost-West-Mauer, sondern Mauer vor dem Grundstück). Es ist eine unzumutbare Einschränkung der Lebensqualität.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.13 (Einschränkung der Lebensqualität) und 14.1 (mauerartige Wirkung der geplanten Bebauung).
29.8		Hinzukommt, dass durch die Baumaßnahmen und die Mauer vor den Grundstücken der Verkehrswert der angrenzenden Grundstücke in der Detlevstraße erheblich sinken wird. Wurde bei Ihrem Bauplan berücksichtigt, den finanziellen Verlust der Anlieger auszugleichen? Durch eine veränderte Gebäudehöhe kann Abhilfe geschaffen werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 14.5.
29.9		Der dringende Wohnraumbedarf ermöglicht keine Zulässigkeit der Überschreitung der Geschossflächenzahl um nahezu das Vierfache. Im schalltechnischen Gutachten wurde keinesfalls die Notwendigkeit der geplanten Geschosshöhe dargelegt.	<p><u>Zur Überschreitung der im Flächennutzungsplan angegeben GFZ von 0,4:</u> 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Begründung wird fortgeschrieben.</p> <p><u>Zur fehlenden Notwendigkeit der Gebäudehöhe aus Gründen</u></p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p><u>des Schallschutzes:</u> 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, so dass die Wahl einer geschlossenen lärmrobusten städtebaulichen Struktur empfohlen wird. (Schalltechn. Untersuchung, S. 13).</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
29.10		<p>3. Umwelt, Klima, Schallschutz Der Bebauungsplan widerspricht 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.</p> <p>Der Bebauungsplan lässt den Schluss zu, dass das Landschaftsbild in den Abwägungen keine Berücksichtigung fand und der Siedlungscharakter der Gartenstadt zerstört werden soll. Aus diesem Grund lehne ich den Bebauungsplan 11-157 in seinem vorliegenden Konzept ab.</p>	<p>Die Ablehnung der Planung wird zur Kenntnis genommen. 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.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass auf der Grundlage des Siegerentwurfs im Wettbewerbsverfahren derzeit von einem umfassenden Baumerhalt entlang der Detlevstraße ausgegangen wird.</p> <p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
30.1	22.11.2019	Als Anwohner der Bennostraße werde ich in besonderem Maße vom Bauvorhaben der Howoge an der Detlevstraße betroffen sein. Ich begrüße die frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit und möchte mich zu folgenden Aspekten, die ich aus meiner Sicht als besonders problematisch einschätze, äußern:	Kenntnisnahme
30.2		<p>1. Grundsätzliches Das betreffende Bauland in Größe von ca. 26.000 m² ist Teil der Gartenstadt, die im Flächennutzungsplan von 11/2017 als Kleinsiedlungsgebiet mit einer GFZ bis 0,4 ausgewiesen ist. Das Teilstück, ehemals als Rieselfeld genutzt, gehört gem. dem Biotop- und Artenschutz-Programmplan zu einer als sonstige bedeutsame Fläche für die Entwicklung und Sicherung der biologischen Vielfalt“. In Anbetracht eines rasant fortschreitenden Klimawandels kommt derartigen Flächen mit ihren ausgewiesenen Puffer- und Ausgleichsfunktionen eine besondere Bedeutung zu. Bereits aus ökologischer und klimatischer Sicht erscheint es mir unverantwortlich, die Bebauung in der geplanten Weise vorzunehmen und die Schädigung bzw. Vernichtung eines bestehenden Ökosystems, das sich auf dem potenziellen Bauland über Jahrzehnte ausgebildet hat, zu zerstören.</p> <p>Die Verdopplung der Einwohnerzahl der Gartenstadt und dies auf einem Bruchteil der zur Verfügung stehenden Gesamtfläche wird mit Sicherheit abträglich für Natur, Klima und deren Bewohner sein.</p>	<p>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 gewerbe- bzw. industrietypische 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.</p> <p>Der Flächennutzungsplan von Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. 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</p> <p>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 begrünten Freiflächen werden teilweise für die Bewohner der Gartenstadt zugänglich sein.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Die Anforderungen des Landschaftsprogramms (LaPro) mit dem Programmplan Biotop- und Artenschutz kann weiterhin nur im Zusammenhang mit der baulichen Absicht des FNP betrachtet werden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
30.3		<p>2. Verkehr, Infrastruktur Ein plausibles Verkehrskonzept ist im Zusammenhang mit der Bauplanung nicht zu erkennen. Immerhin wird für ca. 1000 neue Anwohner die Notwendigkeit bestehen, sich täglich vom und wieder zum Wohngebiet bewegen zu müssen. Da die Detlevstraße als Spielstraße nicht für einen Durchgangsverkehr zur Verfügung stehen soll, wird sich der Verkehr zum größten Teil durch die</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner), 1.1 (Verkehrsdichte Gehrenseestr.) und 15.3 (verkehrliche Mehrbelastung der Detlevstraße).</p> <p>Zur Sicherung der Detlevstraße als Spielstraße und dem Mobilitätskonzept:</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Bennostraße (verkehrsberuhigt 30 km/h) bewegen. Die Arnimstraße sowie der Teil der Gehrenseestraße, der als Einbahnstraße neben dem Brückenanlauf verläuft, dürften kaum zum Zubringerverkehr beitragen. Weiterhin ist die Verkehrssituation auf der Gehrenseestraße bereits heute mehr als angespannt.	<p>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.</p> <p>Es wird auf das vorliegende Mobilitätskonzept hingewiesen, indem alternative Verkehrsangebote aufgezeigt werden. Im weiteren Verfahren werden die verkehrlichen Gutachten und das Mobilitätskonzept fortgeschrieben und weiter ausgearbeitet.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird teilweise berücksichtigt.</p>
30.4		Ebenfalls möchte ich auf die stark verbesserungswürdige Situation beim ÖPNV verweisen. Der Zugang zum S-Bahnhof der S75 und die angebotenen Zugfrequenzen Richtung Innenstadt sind unbefriedigend. Gleiches ist für den Busverkehr zutreffend. Es ist zu erwarten, dass das private Auto daher als hauptsächlichstes Verkehrsmittel genutzt werden wird.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Versorgung des Plangebiets durch öffentliche Verkehrsträger), 7.2 (Taktverdichtung bei den öffentlichen Verkehrsträgern) und 13.6 (Anbindung der öffentlichen Verkehrsträger an die Innenstadt).
30.5		Da die Anzahl der geplanten Stellplätze hinter der Wohnungszahl zurückbleibt, wird die Zahl parkender Autos in der gesamten Gartenstadt stark anwachsen. Für viele Bewohner der Bennostraße wird die geplante Bebauung eine Entwertung ihrer Immobilie mit sich bringen. Das erklärt sich zum einen durch den starken Verkehrszuwachs und zum anderen auf die Bebauung der privaten Grundstücke. Hier war man ursprünglich von einem verkehrsberuhigten Gebiet (Gartenstadt) ausgegangen und hat die Grundstücke sowie die Lage der Häuser unter diesem Aspekt geplant (z.B. Abstand zur Straße). Diese Situation soll sich nun grundsätzlich ändern, jedoch lassen sich die Bauwerke nicht mehr verschieben. Hier geht es um eine deutliche Verschlechterung der Privatsphäre betroffener Garten-	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.3 (Parkdruck im öffentlichen Straßenraum), 14.5 (befürchtete Wertminderung angrenzender Wohngrundstücke) und 2.8 (Privatsphäre).</p> <p>Zu den befürchteten Erschütterungsschäden: Die Hinweise auf mögliche verkehrsbedingte Erschütterungsschäden bei den Bestandsgebäuden außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 11-157 werden gutachterlich eingeschätzt.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		stadtbewohner und einen massiven Gefährdungsanstieg für die Gebäude (Erschütterungen).	
30.6		Dies ist nur ein Teil der Punkte, die vor einer endgültigen Bauteilscheidung aus meiner Sicht genauer zu betrachten sind. Im gegenwärtigen Zustand erscheint mir die Planung des Vorhabens oberflächlich und unzureichend. In dieser Form kann ich mich nur dagegen aussprechen.	Kenntnisnahme.
30.7		In einer weiteren Diskussion mit den Bürgern, die ihren Kiez kennen und Probleme in diesem viel besser zu erkennen in der Lage sind, weil sie hier leben, sollten die Planungseckpunkte noch einmal und vor allem aufmerksam besprochen werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.2.
30.8		Hierbei sollte die grundsätzliche Frage nach einer Bebauung und wenn ja, mit einem realistischen Verkehrskonzept (Zusätzliche Anbindung über die Marzahner Straße) im Mittelpunkt stehen.	Siehe Abwägung zu den Punkten 30.7 sowie 3.4 und 4.5 (jeweils Anbindung des Plangebiets über die Marzahner Straße)
31.1	11.12.2019	Als Anwohner der Bennostraße bin ich in besonderem Maße vom Bauvorhaben der Howoge an der Detlevstraße betroffen. So sehr ich die frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit begrüße, so habe ich den Eindruck, dass den vorgebrachten Bürgerinteressen bei der Gestaltung keinerlei Beachtung entgegengebracht wird. Jedermann kann seine Meinung und Bedenken vortragen, Einfluss auf die Bauplanung haben diese nicht. Es ist so, als handelte es sich hier um zwei Prozesse, die parallel verlaufen - die Bauplanung verläuft seinerseits autark, völlig rückkopplungsfrei bezüglich der Bürgerdiskussion. Ich bin der Hoffnung, dass es für alle Beteiligten einen Weg bei der weiteren Herangehensweise gibt, auf dem gezeigt werden kann, dass mein Eindruck nicht gerechtfertigt ist. Folgendes zu meinen Einwendungen:	Die Bedenken zum Beteiligungsprozess werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
31.2		<p>1. Lärmkontamination des potenziellen Baulandes Eine lärmtechnisch problematische Situation ergibt sich durch die unmittelbare Nähe der Bahntrassen 6012, 6160 und 6067, eines anliegenden Recyclingwerkes für Beton-Gleisschwellen, eines Güter-Rangierbahnhofs (dessen Nutzungsintensität nach Bahnangaben im Rahmen eines stärker auf die Schiene orientierten Güterverkehrs in der nächsten Zeit deutlich erhöht werden soll), sowie das Gewerbe- und Industriegebiet „berlin eastside“ mit der AWU als einen der nächsten Nachbarn. Besagte Wohnungen sollen nun in einem Block entlang der Bahntrasse, sozusagen als besiedelte Schallschutzwand, errichtet werden.</p>	<p>Die Hinweise zu den Lärmeinwirkungen auf das Plangebiet werden zur Kenntnis genommen. Die für das Plangebiet wesentlichen Schallemitenten wurden im Zuge der gutachterlichen Bestandsaufnahme erfasst. Im weiteren Verfahren erfolgt eine Aktualisierung der Schallemitenten. 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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>
31.3		<p>Die entsprechende Tag-/Nacht--Lärmsituation ist erfasst und dokumentiert. So heißt es sehr richtig auf Seite 14 der Auslobung unter 047:</p> <p><i>„Die erlaubten Schallpegel durch Straßen-/ Schienenemissionen und Gewerbeemissionen werden teilweise weit überschritten...“</i></p> <p>unter 092:</p> <p><i>„Der Standort' ist starken Immissionen ausgesetzt - die Lärm- und Erschütterungsbelastung ist bei der städtebaulichen Grundfigur, der Grundrissgestaltung sowie der Fassadengestaltung zu be-</i></p>	<p>Die Einschätzung, die immissionsschutzrechtliche Konfliktlage würde ignoriert, wird nicht geteilt. Im Rahmen des weiteren Bebauungsplanverfahrens werden entsprechend der Lärmsituation geeignete und ausreichende Immissionschutzfestsetzungen sowie Regelungen in das Bebauungsplanverfahren eingehen, um einen hinreichenden Lärmschutz zu gewährleisten.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p><i>rücksichtigen, so dass gesunde Wohnverhältnisse gesichert sind.</i></p> <p>”</p> <p>und unter 163: <i>„Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurde eine erhebliche Verlärmung des Wettbewerbsgebietes durch Schienen-, Straßen- und Gewerbelärm festgestellt. Für den Schienenlärm ist aufgrund der Distanz zu den Lärmquellen eine aktive Lärmschutzmaßnahme nicht effektiv möglich, eine aktive Maßnahme zum Schutz vor Straßenverkehrslärm ist aufgrund der Hochlage der Gehrenseestraße nur mit hohem technischem Aufwand und noch ungeprüften Effekt möglich. Der Gewerbelärm entspringt einer Vielzahl verstreuter Quellen, ein Schutz des Wettbewerbsgebietes durch aktive Maßnahmen wird als nicht möglich beschrieben.“</i></p> <p>So erschließt es sich in keinem Fall, wie auf Grund der vorliegenden Voraussetzungen, überhaupt eine Wohnbebauung, dazu noch in diesem Umfang, überhaupt in Betracht kommen kann. Hier werden zwar offensichtlich bestehende immissionsschutzrechtliche Konfliktlagen sehr wohl erkannt, jedoch komplett ignoriert.</p>	
31.4		<p>Den jetzigen Bewohnern der Gartenstadt wird die Bebauung als Vorteil offeriert, da diese für sie eine Lärminderung zur Folge haben dürfte. Es fragt sich jedoch auf wessen Kosten? So ist z.B. die Lage der geplanten Kita im nördlichsten Grundstücksabschnitt vorgesehen, wo die ermittelte Lärmkontamination am größten ist!</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.
31.5		Es erscheint unwahrscheinlich, dass unter diesen Umständen gesunde Wohnverhältnisse entstehen können. Selbst wenn man gesunde Wohnverhältnisse ausschließlich auf einen Aufenthalt in geschlossenen Räumen herunterbrechen wollte, ist dies in Zweifel zu ziehen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.15.
31.6		Sie als das zuständige Bauressort gehen offenbar davon aus, dass bei Außenpegelüberschreitungen und dem daraus resultierenden Einsatz passiver Schallschutzmaßnahmen, der bestehende Außengeräuschpegel dann nicht mehr als schädliche Umwelteinwirkung zu betrachten ist.	<p>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.</p> <p>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 Grundstückseite wirksam gegen Lärm abgeschirmt, sodass hier im Vergleich zur östlichen Gebäudeseite deutlich geringere Pegel erwartet werden.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
31.7		Der Planungsgrundsatz des Abstandsgebotes für unverträgliche Nutzungen (§ 50 BImSchG) und die Unzulässigkeit passiver Schallschutzmaßnahmen als Konfliktlösung bei anlagenbezogenem Lärm werden hier in gravierender Weise außer Acht gelassen.	Hinsichtlich der Einhaltung des Trennungsgrundsatzes nach § 50 BImSchG wird auf die gewachsene städtebauliche Struktur hingewiesen. Das Plangebiet befindet sich innerhalb einer Gemengelage aus einer räumlichen Nähe von lärmemittierenden und lärmsensiblen Nutzungen, sodass lärmsensible Nutzun-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>gen 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.</p> <p>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.</p> <p>Zur Lösung des Gewerbelärmkonfliktes wird in Erwägung gezogen, Maßnahmen außerhalb der Wohnungen zu treffen. Hierzu kommen bauliche Schallschutzmaßnahmen wie nicht offenbare Vorbauten mit einer Mindestdiefe von 0,5 m oder ein geschlossener Laubengang in Frage. Somit wird der anlagenbezogene Lärm im weiteren Verfahren Beachtung finden.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
31.8		Ist es, um auf akzeptable Pegelwerte bei Innenmessungen zu kommen, Ihrer Meinung nach opportun, den künftigen Bewoh-	Wohnungen ohne offenbare Fenster sollen durch die Planung vermieden werden. Hierfür soll insbesondere ein lärmrobuster

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>nern 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 schließen.</p>	<p>Städtebau entstehen. Es ist ein lärmabschirmender Gebäuderiegel vorgesehen, um so eine lärmabgewandte Seite zu schaffen. Auf der abgewandten Seite werden Lärmpegel erwartet, die keine Festverglasung erfordern.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
31.9		<p>Insgesamt wird deutlich, dass die Umgebungslärsituation zum geplanten Bauvorhaben zwar erwähnt aber völlig unbeachtet bleibt. Und dies obwohl Lärmbeeinträchtigungen nach WHO-Angaben in der Europäischen Region zu den führenden umweltbedingten Gesundheitsrisiken zählen. In diesem Sinne wird hier auf eine Form von Körperverletzung hingearbeitet und diese offenbar auch eingeplant.</p> <p>Die Aussage wirkt zugegebener Weise provokant. Doch im beschriebenen Fall soll eine Fläche NEU und erstmalig besiedelt werden, die bereits in der Anfangsbetrachtung alle Merkmale einer den zukünftigen Bewohner gesundheitlich abträglichen Lärmkontamination ausweist. Darauf aufbauend sollte bei einer kritischen Betrachtung nochmals geprüft werden, ob diese Fläche unter dem Aspekt des gesunden Wohnens überhaupt in Betracht kommt.</p> <p>Es ist unbestreitbar, dass in Berlin eine große Anzahl von Wohnungen benötigt wird. Rechtfertigt dieser Umstand allerdings Lärm- und Gesundheitsschutz außer Acht zu lassen und nach der Devise lieber eine laute, als gar keine Wohnstatt zu verfahren? Der Gesundheit abträglich sind beide Varianten. In der Detlevstraße sollen Wohnverhältnisse geschaffen werden, die auf Grund der vorliegenden Voraussetzungen als unsozial und diskriminierend gerade gegenüber den schwächeren Mitgliedern un-</p>	<p>Die Betrachtung des anlagenbezogenen Lärms wird im weiteren Verfahren Beachtung finden und die vorläufige schalltechnische Untersuchung fortgeschrieben.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>

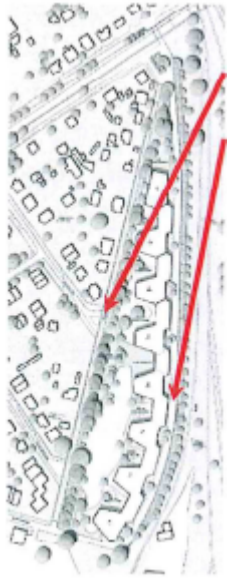
Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>serer Gesellschaft betrachtet werden müssen. Diese Sicht rechtfertigt sich aus folgendem Zusammenhang: Sobald der allgemeine Siedlungsdruck nachlässt, werden die Bürger ein höher lärmkontaminiertes Wohnumfeld verlassen, so die vorhandenen ökonomischen Voraussetzungen dies zulassen. Die wirtschaftlich schwächeren Bewohner werden dies nicht in gleichem Maße tun können, sie entrichten zwangsläufig ihren gesundheitlichen Tribut. Dies kann niemals Ziel einer ausgewogenen, gerechten Sozialpolitik sein.</p> <p>Ich appelliere an Sie, sich Ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst zu sein und das vorgesehene, lärmkontaminierte Grundstück im gesundheitlichen Interesse der Bürger nicht für den Wohnungsbau zu nutzen.</p>	
31.10		<p>2. Natur und Umweltschutz</p> <p>Das betreffende Bauland in Größe von ca. 26.000 m² ist Teil der Gartenstadt, die im Flächennutzungsplan von 11/2017 als Kleinsiedlungsgebiet mit einer GFZ bis 0,4 ausgewiesen ist. Das Teilstück, ehemals als Rieselfeld genutzt, gehört gem. dem Biotop- und Artenschutz Programmplan zu einer als sonstige bedeutsame Fläche für die Entwicklung und Sicherung der biologischen Vielfalt.</p> <p>In Anbetracht eines rasant fortschreitenden Klimawandels kommt derartigen Flächen mit ihren ausgewiesenen Puffer- und Ausgleichsfunktionen eine besondere Bedeutung zu. Bereits aus ökologischer und klimatischer Sicht erscheint es mir unverantwortlich, die Bebauung in der geplanten Weise vorzunehmen und die Schädigung bzw. Vernichtung eines bestehenden Ökosystems, das sich auf dem potenziellen Bauland über Jahrzehnte ausgebildet hat, zu zerstören.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 30.2.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Die Verdopplung der Einwohnerzahl der Gartenstadt und dies auf einem Bruchteil der zur Verfügung stehenden Gesamtfläche wird mit Sicherheit abträglich für Natur, Klima und deren Bewohner sein.	
31.11		<p>3. Verkehr, Infrastruktur Ein plausibles Verkehrskonzept ist im Zusammenhang mit der Bauplanung nicht zu erkennen. Für ca. 1000 neue Anwohner wird die Notwendigkeit bestehen, sich täglich vom und wieder zum Wohngebiet bewegen zu müssen. Da die Detlevstraße als Spielstraße nicht für einen Durchgangsverkehr zur Verfügung stehen soll, wird sich der Verkehr zum größten Teil durch die Bennostraße (verkehrsberuhigt 30 km/h) bewegen. Die Arnimstraße sowie der Teil der Gehrenseestraße, der als Einbahnstraße neben dem Brückenanlauf verläuft, dürften kaum zum Zubringerverkehr beitragen. Weiterhin ist die Verkehrssituation auf der Gehrenseestraße bereits heute mehr als angespannt.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner), 4.2 (Anbindung des Wohngebiets an den überörtlichen Verkehr), 10.4 (Verkehrsdichte Gehrenseestr.) 15.3 (verkehrliche Mehrbelastung der Detlevstraße) und 30.3 (Spielstraße).</p> <p>Zum Mobilitätskonzept: Es wird auf das vorliegende Mobilitätskonzept hingewiesen, indem alternative Verkehrsangebote aufgezeigt werden. Im weiteren Verfahren werden die verkehrlichen Gutachten und das Mobilitätskonzept fortgeschrieben und weiter ausgearbeitet.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird teilweise berücksichtigt.</p>
31.12		<p>Ebenfalls möchte ich auf die stark verbesserungswürdige Situation beim ÖPNV verweisen. Der Zugang zum S-Bahnhof der S75 und die angebotenen Zugfrequenzen Richtung Innenstadt sind unbefriedigend. Gleiches ist für den Busverkehr zutreffend. Es ist zu erwarten, dass das private Auto daher als hauptsächlichstes Verkehrsmittel genutzt werden wird.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Versorgung des Plangebiets durch öffentliche Verkehrsträger), 7.2 (Taktverdichtung bei den öffentlichen Verkehrsträgern) und 13.6 (Anbindung der öffentlichen Verkehrsträger an die Innenstadt).</p>
31.13		<p>Da die Anzahl der geplanten Stellplätze hinter der Wohnungszahl zurückbleibt, wird die Zahl wild parkender Autos in der gesamten Gartenstadt stark anwachsen, was jedoch dem Wesen der e-Mobilität widerspricht.</p> <p>Daher ist die Frage zu stellen, wie in der konzeptionellen Planung</p>	<p>Siehe Abwägung zu dem Punkt 11.3 (Parkdruck im öffentlichen Raum).</p> <p>Zu den Ladepunkten für E-Fahrzeuge: Durch den Bebauungsplan 11-157 ist keine Festsetzung von Ladepunkten oder Ladestationen für „E-Autos“ möglich. Die</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		den Anforderungen der immer mehr Raum einnehmenden e-Mobilität Rechnung getragen wird? Die zukünftigen Fahrzeuge benötigen an ihrem Abstellplatz Ladestationen. Auszugehen ist hier von 1,7 Stationen pro zugelassenes Fahrzeug, wobei der heimatische Ladepunkt am wesentlichsten ist. Bei knapper Auslegung wären das hier bei 250 Stellplätzen 125 Ladepunkte. Selbst hierzu sind keine konzeptionellen Einzelheiten entnehmbar.	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. Keine Änderung der Planung.
31.14		Für viele Bewohner der Bennostraße wird die geplante Bebauung eine Entwertung ihrer Immobilie mit sich bringen. Das erklärt sich zum einen durch den starken Verkehrszuwachs und zum anderen auf die Bebauung der privaten Grundstücke. Hier war man ursprünglich von einem verkehrsberuhigten Gebiet (Gartenstadt) ausgegangen und hat die Grundstücke, sowie die Lage der Häuser unter diesem Aspekt geplant und errichtet (z.B. Abstand zur Straße). Diese Situation soll sich nun grundsätzlich ändern, jedoch lassen sich die Bauwerke nicht mehr verschieben. Hier geht es um eine deutliche Verschlechterung der Privatsphäre betroffener Gartenstadtbewohner und einen massiven Gefährdungsanstieg für die Gebäude (Erschütterungen).	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.3 (Parkdruck im öffentlichen Straßenraum), 14.5 (befürchtete Wertminderung angrenzender Wohngrundstücke), 2.8 (Privatsphäre) und 30.5 (befürchtete Erschütterungsschäden).
31.15		Dies ist nur ein Teil der Punkte, die vor einer endgültigen Baument-scheidung aus meiner Sicht genauer zu betrachten sind. Im gegenwärtigen Zustand erscheint mir die Planung des Vorhabens oberflächlich und unzureichend. In dieser Form kann ich mich nur dagegen aussprechen.	Kenntnisnahme.
31.16		In einer weiteren Diskussion mit den Bürgern, die ihren Kiez kennen und Probleme in diesem viel besser zu lokalisieren in der Lage sind, weil sie hier leben, sollten die Planungseckpunkte noch	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.2. (ungenügende Einbeziehung des Expertenwissens der Anwohner) sowie 1.2 und 18.7 (Fortsetzung der Bebauungsstruktur der

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>einmal und vor allem aufmerksam besprochen werden. Als wesentlich erscheinen hier: Verwerfen des gesamten Bauvorhabens wegen Nichteignung der Baufläche, bzw. deutliche Reduzierung der geplanten Wohnungen, die in freier Trägerschaft im Charakter der bestehenden Gartenstadt errichtet werden</p>	<p>Gartenstadt) Hinweis: Der Vorschlag, Wohnungsbau in reduzierter baulicher Dichte auf dem Areal östlich der Detlevstraße zu avisieren, steht in Gegensatz zu den Äußerungen unter 31.2 - 31.9.</p>
31.17		<p>Tragfähiges Verkehrs- und Erschließungskonzept durch Neubau zusätzlicher Verkehrswege (Verkehrsanbindung an Marzahner Straße bzw. Brücke Richtung Bitterfelder Straße)</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 4.5 (Anbindung des Plangebiets über die Marzahner Str.) und 11.9 (Errichtung Brückenbauwerk zur Bitterfelder Str.)</p>
32.1	07.12.2019	<p>1. Rechtliche Einwände gegen die geplante Bebauung In der Begründung zum Bebauungsplan 11-157 findet sich unter dem Punkt 2.4 (Geltendes Planungsrecht) die folgende Formulierung: „Aufgrund der trennenden Funktion der Detlevstraße ist die Bebauung westlich des Straßenraums nicht maßstabbildend für das Baugrundstück.“ Die Detlevstraße hat nur deswegen eine vermeintlich trennende Funktion, da die Fläche im Bebauungsplan 11-157 früher durch die industrielle bzw. gewerbliche Nutzung eine andere Funktion hatte als die westlich der Detlevstraße liegenden Einfamilienhäuser in offener Bebauung. Diese noch nachzuweisende trennende Funktion der Detlevstraße in ihrer gesamten Länge kann nicht bis in alle Ewigkeiten festgeschrieben werden und als Argument für eine vollkommen andere Nutzung der angrenzenden im Bebauungsplan 11-157 ausgewiesenen Fläche dienen. Vielmehr kommt der Detlevstraße schon aufgrund ihrer kompletten Länge entlang der im Bebauungsplan 11-157 ausgewiesenen Fläche eine integrale Funktion zu, da die Bebauungsart aus dem Wohngebiet westlich der Detlevstraße östlich davon mit gleichem Cha-</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.2 (Fortsetzung der Bebauungsstruktur der Gartenstadt). Zu den Ausführungen zur planungsrechtlichen Beurteilung der Bestandssituation: 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 sowohl westlich der Detlevstraße als auch mit den östlich angrenzenden Anlagen der Deutschen Bahn AG sowie den südlich begrenzenden gewerbegebietstypischen Anlagen endet. Auf dem rd. 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</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		rakter weiterentwickelt werden muss. Ein solcher Entwurf mit einer behutsamen, maximal zweigeschossigen Bebauung auf separaten Grundstücken entsprechend der übrigen Bebauung der Gartenstadt ist hier zu favorisieren.	Grünlandbrache dar und ist nach bauplanungsrechtlicher Einordnung als Außenbereich im Innenbereich einzuordnen. Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
32.2		Die Errichtung von 450 Wohneinheiten an der vorgesehenen Stelle ist von der vorhandenen Infrastruktur nicht zu verkraften (siehe weitere Ausführungen unter Punkt 2 und 3). Die damit einhergehende dauernde Beeinträchtigung der Lebensqualität für die jetzigen Bewohner der Gartenstadt ist als unverhältnismäßig hoch einzustufen und kann nicht akzeptiert werden. Weiterhin werden die Bestandsimmobilien durch diese Beeinträchtigungen in ihrem Wert gemindert.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.13 (Verschlechterung der Lebensqualität) und 14.5 (Wertminderung der angrenzenden Wohngrundstücke).
32.3		Die Rechtmäßigkeit der Festlegung des Bezirksamtes Lichtenberg, der Detlevstraße eine trennende Funktion zuzusprechen, ist nachzuweisen. Insofern stellt die Formulierung in der Begründung lediglich eine Behauptung dar. Die Rechtmäßigkeit der Festlegung einer trennenden Funktion der Detlevstraße in den ausliegenden Unterlagen ist nicht erkennbar.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.1.
32.4		Der Bebauungsplan erzeugt sogar mehrere trennende Funktionen, zum einen durch die Detlevstraße zwischen dem westlich liegenden Siedlungsgebiet und dem östlichen Bebauungsgebiet und zum anderen durch die Erschließungsstraße zwischen dem neuen Bebauungsgebiet und dem Bahngelände (siehe Pfeile). Eine harmonische Weiterentwicklung des Siedlungsgebietes der Gartenstadt Hohenschönhausen ist nicht erkennbar. Die geplante Bebauung stellt einen Fremdkörper in der unmittelbaren Umgebung der Gartenstadt Hohenschönhausen dar und ist daher abzulehnen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.11 (Fremdkörper) und 32.1 (Zäsurwirkung).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			
32.5		<p>Weiterhin fehlt ein unabhängiges Gutachten, welches beurteilt, inwieweit die Detlevstraße tatsächlich eine trennende Funktion besitzt.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.1.</p>
32.6		<p>Bei einer Weiterentwicklung des geplanten Bebauungsgebietes im Charakter der westlich der Detlevstraße befindlichen Bebauung erhält sie eine integrale Funktion, die für die Zufahrten der neu zu errichtenden Wohnanlagen ohne Schwierigkeiten genutzt werden kann. Eine gesonderte Erschließungsstraße ist daher nicht erforderlich und kann somit entfallen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.1.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
32.7		 <p>In diesem Zusammenhang ist auch die erst kürzlich fertiggestellte Bebauung im Block Gehrenseestraße -Anna-Ebermann-Straße - Wartenberger Straße (rot umrandet) zu betrachten, die in ihrer Struktur überwiegend Einfamilienhäuser und Reihenhäuser aufweist. Auf der Fläche zwischen den oben genannten Straßenzügen wären mehrgeschossige Bauten ohne Schwierigkeiten in die anschließende Bebauung integrierbar gewesen. Hier wurde wertvolle Fläche für den Wohnungsneubau schlicht verschwendet. Diese Fehlplanung in der Flächenverwendung kann jedoch nicht zu Lasten der Bewohner der Gartenstadt Hohenschönhausen gehen (vorgesehene Bebauungsfläche Magenta umrandet).</p>	<p>Das in der Darstellung bezeichnete und in der Stellungnahme beschriebene Areal stellt den Geltungsbereich des B-Plans 11-35 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.</p>
32.8		<p>2. Einwände zur Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan</p> <p>In der Begründung zum Bebauungsplan 11-157 ist unter dem Punkt 2.5 (Verkehrerschließung) die folgende Formulierung zu finden:</p> <p>„Die verkehrliche Erschließung erfolgt durch die anliegende Detlevstraße, die an die Ergänzungsstraßen Lukasstraße und Bennostraße anschließt. Als Hauptverkehrsstraße dient die Gehren-</p>	<p>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.</p> <p>Die Ergebnisse der gutachterlichen Betrachtungen des Verkehrs fließen vielmehr in den zitierten Entwurf ein, der die Erschließung des geplanten Baugebietes einschl. der Stellplätze</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>seestraße, an welche beide Ergänzungsstraßen anbinden.“</p> <p>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.</p>	<p>über die Bennostraße darstellt.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
32.9		<p>Die vorliegenden Studien gehen von einer zusätzlichen Belastung von lediglich 250 privaten Kraftfahrzeugen aus. Diese Werte sind für die vorhandene, schwach entwickelte Infrastruktur in Bezug auf die umliegenden Versorgungsmöglichkeiten als zu niedrig zu bewerten. Der Motorisierungsgrad wird sich bei ca. 800 bis 1.000 neuen Bewohnern an die Werte der Gartenstadt Hohenschönhausen mit ca. 400 bis 500 zusätzlichen privaten Kraftfahrzeugen einstellen (siehe auch Punkt 3).</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Bewohner) und 2.3 (Motorisierungsgrad).</p>
32.10		<p>Mit diesem Motorisierungsgrad geht eine erhebliche Mehrbelastung der Bennostraße und des Verkehrsknotens Bennostraße - Gehrenseestraße einher. Die bereits ohnehin stark frequentierte Gehrenseestraße lässt insbesondere das Linksabbiegen aus der Bennostraße in Richtung Stadt in den Spitzenverkehrszeiten nur mit hohen Wartezeiten zu.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Auslastung der Gehrenseestr. zu Stoßzeiten) und 2.5 (Rückstaus in das Wohngebiet).</p>
32.11		<p>Infolge dieser vorhersehbaren Situation im Knotenbereich Gehrenseestraße/ Bennostraße ist davon auszugehen, dass der Individualverkehr aus dem Wohngebiet Detlevstraße zunehmend auf andere Nebenstraßen ausweicht, um die oben beschriebene Linksabbiegersituation zu umgehen. Hierfür wird vorzugsweise die Umfahrung aus dem nördlichen Bereich des Wohngebiets Detlevstraße unter der Gehrenseebrücke hindurch in den westlichen Seitenarm genutzt werden (siehe Pfeildarstellung).</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 4.2 (Sicherung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte) und 11.5 (Ausweichverkehre).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Dieser mündet im unmittelbaren Kreuzungsbereich Gehrenseestraße / Gottfriedstraße in die Gottfriedstraße ein (siehe Markierungen). Zur Einfahrt in die Gehrenseestraße in Richtung Stadt muss zunächst links in die Gottfriedstraße unter Beachtung der Vorfahrt eingebogen werden. Da aus der Richtung Gottfriedstraße die Fahrzeuge ebenfalls die Vorfahrt zur Gehrenseestraße beachten müssen, wird es zu massiven Behinderungen zur Ausfahrt aus dem Seitenarm der Gehrenseestraße kommen.</p> <p>Es reicht bereits ein Fahrzeug in der Gottfriedstraße aus, welches in der Warteposition zum Einfahren in die Gehrenseestraße steht, um die Ausfahrt aus dem westlichen Seitenarm der Gehrenseestraße zu blockieren.</p> <p>In Spitzenzeiten ist es jetzt schon schwierig bis unmöglich, vom westlichen Seitenarm der Gehrenseestraße auf die Gottfriedstraße die Gehrenseestraße zu erreichen, da laufend Fahrzeuge aus der Gottfriedstraße auf die Kreuzung Gottfriedstraße / Gehrenseestraße zufahren. Für die Anlieger der Häuser Gehrenseestraße 46 bis 57 besteht dann so gut wie keine Möglichkeit, den westlichen Seitenarm der Gehrenseestraße aufgrund der vom Wohngebiet Detlevstraße zusätzlich kommenden Fahrzeuge für Fahrten in Richtung Stadt sinnvoll zu nutzen. Ebenfalls werden sich für Fahrzeuge in der Gegenrichtung erhebliche Behinderungen ergeben, da gerade im Bereich des Grundstückes Gehrenseestraße 57 und 56 am unmittelbaren Kreuzungsbereich keine Ausweichmöglichkeiten für einen zu erwartenden Gegenverkehr aus der Gehrenseestraße in Richtung Arnimstraße vorhanden sind. Erschwerend kommt noch hinzu, dass die aus der Gottfriedstraße kommenden Fahrzeuge in überwiegender Anzahl nach links in die Gehrenseestraße einbiegen.</p>	
32.12		Die Abbildung 19 (Spätspitze Gehrenseestraße / Lukasstraße /Gottfriedstraße) in der Machbarkeitsstudie zur Erschließung des	Es erfolgt eine textliche Ergänzung zu den parallel verlaufenden Seitenarmen zur Gehrenseestraße im Kreuzungsbereich

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>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.</p>	<p>Gehrenseestraße / Lukasstraße – Gottfriedstraße, da ihre verkehrliche Bedeutung lediglich als marginal für den Knotenpunkt bewertet wird.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Machbarkeitsstudie wird ergänzt.</p>
32.13		<p>Die gesamte Machbarkeitsstudie lässt die prognostizierten Verkehrsströme nach Fertigstellung der Wohnbebauung Detlevstraße vermissen.</p> <p>Somit ist diese Studie vollkommen ungeeignet, die zukünftige Belastung der Knotenpunkte Gehrenseestraße / Lukasstraße - Gottfriedstraße und Gehrenseestraße / Bennostraße zu beurteilen.</p>	<p>Die Machbarkeitsstudie wurde im Rahmen der ersten Bearbeitungsphase erstellt. Aufgabenstellung war der Vergleich dreier Erschließungsvarianten unter Maßgabe mehrerer Kriterien (Flächenverfügbarkeit, Flächeninanspruchnahme, Wirtschaftlichkeit, Leistungsfähigkeiten). Erhoben wurde weiterhin das Parkplatzpotential der angrenzenden Gartenstadt.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>
32.14		<p>Vorbehaltlich der Rechtmäßigkeit des Bebauungsplans sind aus den dargestellten Szenarien für die weitere Planung der Verkehrsinfrastruktur folgende Aufgaben zu erfüllen.</p> <p>1. Es ist ein Gutachten in Auftrag zu geben, welches die Verkehrssituationen nach Fertigstellung der Wohnbebauung Detlevstraße unter Berücksichtigung der Bewohner im gesamten Ein-</p>	<p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		zugsgebiet einschließlich des westlich der Gehrenseebrücke gelegenen Wohngebietes beurteilt. Die Beschränkung des Untersuchungsraums auf das östlich der Gehrenseebrücke liegende Gebiet ist nicht ausreichend.	<p>Im Rahmen der weiteren verkehrlichen Untersuchungen im Bauabwägungsverfahren 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
32.15		<p>2. Die Parkplätze für die Bewohner des neuen Wohngebietes Detlevstraße dürfen sich nur innerhalb des Planungsraumes des Wohngebietes erstrecken. Die Anzahl der Parkplätze im Planungsentwurf ist zu gering dimensioniert und sollte mindestens 450 Stellplätze umfassen.</p> <p>3. Die heute bereits vorhandenen Stellplätze außerhalb des Planungsraums zur Wohnbebauung dürfen mittels einer entsprechenden Kennzeichnung des Wohngebiets nur von Anliegern der Siedlung Alt-Hohenschönhausen Gartenstadt genutzt werden können (z. B. mittels Anwohnerausweise).</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 2.3 (Motorisierungsgrad).</p> <p>Zur Idee der Anwohnerparkzone: 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.</p> <p>Die verkehrstechnische Erschließung sowie die Bereitstellung von Stellplätzen ist Gegenstand des weiteren Aufstellungsverfahrens. Hierbei werden die zuständigen Fachbehörden in die Planung eingebunden.</p> <p>Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass in Berlin keine Stellplatzpflicht besteht.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Anzahl der neu herzustellenden Stellplätze wird im weiteren Verfahren bestimmt.</p>
32.16		4. Die Stellplätze sind entgegen des Planungsentwurfs im südlichen Bereich zu konzentrieren, um eine kurze Zufahrt von	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 21.8.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		und zur Bennostraße zu gewährleisten. Zur Gewährleistung einer genügenden Anzahl von Stellplätzen ist die Errichtung einer Quartiergarage zu favorisieren.	
32.17		5. Eine Durchfahrt von und zum neuen Wohngebiet Detlevstraße über die Arnimstraße bzw. über den östlichen oder westlichen Seitenarm der Gehrenseestraße darf zur Vermeidung der Überlastung der Wohngebietsstraßen westlich der Gehrenseestraße mit ihren teilweise sehr schmalen Querschnitten nicht zugelassen werden.	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.
32.18		6. Ein Parkverbot von LKW in der gesamten Gartenstadt und im Bebauungsgebiet ist vorzusehen (siehe Punkt 4).	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.
32.19		7. Die Bennostraße als einzige Erschließungsstraße ist so zu gestalten, dass sie zweiseitig ohne Ausweichmanöver befahrbar bleibt. Aufgrund der zusätzlichen Belastungen muss der Knotenpunkt Gehrenseestraße / Bennostraße – vorbehaltlich eines Gutachtens für die Verkehrssituation nach Fertigstellung der Wohnbebauung Detlevstraße wie folgt erweitert werden: Einrichtung einer Linksabbiegerspur aus der Bennostraße in die Gehrenseestraße Richtung Rhinstraße mit ausreichender Länge, Einrichtung einer Rechtsabbiegerspur aus der Bennostraße in	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 4.2 (Ausbau des Knotenpunktes Bennostr./Gehrenseestr.) und 1.1 (Ertüchtigung des angrenzenden Straßenraums).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>die Gehrenseestraße Richtung S-Bahnhof Gehrenseestraße, Einrichtung einer Linksabbiegerspur aus der Gehrenseestraße von Richtung S-Bahnhof Gehrenseestraße in die Bennostraße mit ausreichender Länge, Bei einer weiteren steigenden Verkehrsbelastung der Gehrenseestraße Einrichtung einer Lichtsignalanlage.</p>	
32.20		<p>Der Umfang der geplanten Wohnbebauung wird bei unveränderter Beibehaltung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur zu massiven Einschränkungen der Erreichbarkeit der Anliegergrundstücke östlich der Gehrenseestraße und ebenfalls zu einer zusätzlichen Belastung der Wohngebietsstraßen westlich der Gehrenseestraße führen.</p> <p>Eine umfassende Anpassung der Verkehrsinfrastruktur an die geplante zusätzliche Bevölkerungszahl ist in der Folge zwingend notwendig.</p>	<p>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: 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>
32.21		<p>3. Einwände zu den Annahmen der Verkehrlichen Voruntersuchung und der Machbarkeitsstudie zur Erschließung der Detlevstraße.</p> <p>Die in den Gutachten angenommenen Zahlen des Individualverkehrs sind zu niedrig angesetzt, da es hier sich nicht um eine Innenstadtlage handelt und die Versorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfs aufgrund des weiten Abstandes zum nächsten</p>	<p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Versorgungszentrum (Am Storchenhof in der Hauptstraße) in aller Regel mit einem Kraftfahrzeug sichergestellt werden wird. Es ist, statt mit 250 mindestens mit 400 bis 500 zusätzlichen privaten Kraftfahrzeugen zu rechnen.</p> <p>Weiterhin werden wesentliche Bestandteile zusätzlicher Verkehre in der Studie vollkommen außer Acht gelassen, insbesondere</p> <p>Individuallieferverkehr z. B. Paketlieferungen, Lebensmittellieferungen, Anlieferung von Möbel und Großgeräten, Belieferung von eventuell in der Bebauung vorgesehene Einrichtungen,</p> <p>Entsorgungsfahrten (z. B. Abfallbeseitigung),</p> <p>tägliche Versorgungsfahrten durch Dritte (z. B. Pflegebedürftigkeit),</p> <p>Bringen und Holen der Kinder zur und von der geplanten Kindertagesstätte,</p> <p>Mögliche Abstellung von LKW in der Gartenstadt von Berufskraftfahrern in der Nähe ihrer Wohnungen analog der Situation in der nördlichen Wartenberger Straße und des westlichen Seitenarms der Falkenberger Straße.</p>	<p>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.</p> <p>Die verkehrlichen Belange der beabsichtigten KiTa-Nutzung (Hol- und Bringverkehre) sind Gegenstand der weiteren verkehrlichen Untersuchung.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
32.22		<p>4. Fazit Die Rechtmäßigkeit der Bebauungsart ist aus den Unterlagen nicht erkennbar und bedarf eines fundierten Nachweises.</p> <p>Die Vorstellung, ohne tiefgreifende Veränderungen in der umgebenden Infrastruktur eine Bebauung von ca. 450 Wohnungseinheiten zu realisieren, ist lebensfremd und wird bei einer unveränderten Umsetzung zu einer unzumutbaren Belastung der jetzigen Anlieger der Gartenstadt führen.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Gutachten werden fortgeschrieben, Abstimmungen fortgesetzt.</p>
32.23		Die vorgesehene Art der Bebauung hat die Wirkung eines Fremdkörpers in der bisherigen Siedlungsstruktur der Gartenstadt Hohenschönhausen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 11.11.
32.24		Die Art der vorgesehenen Bebauung führt zu einer Entwertung der Bestandsimmobilien in der mittelbaren und unmittelbaren Umgebung.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 14.5.
32.25		Die Bebauung der Fläche innerhalb der Straßenzüge Gehrenseestraße - Anna-Ebermann-Straße - Wartenberger Straße war für eine hochgeschossige Bauweise weitaus geeigneter und hätte dafür genutzt werden können, um der steigenden Nachfrage nach Wohnraum gerecht zu werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 32.7.
32.26		Der Entwurf „WOHNEN AN DER DETLEVSTRASSE“ des Wett-	Kenntnisnahme.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		bewerbsgewinners Büro Schindler Friede / Mettler Landschaftsarchitektur wird aus den genannten Gründen abgelehnt.	
32.27		Die Planungen zur Bebauung der Fläche zwischen Bahnanlagen und der Detlevstraße sind im Charakter der offenen Bebauung mit überwiegend Einfamilienhäusern der Gartenstadt Hohenschönhausen zu entwickeln.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 11.11.
33.1	11.12.2019	Anregung: Hiermit möchten wir Einspruch gegen den Bebauungsplanentwurf 11-157 im Bezirk Lichtenberg, Ortsteil Neu-Hohenschönhausen einlegen.	Kenntnisnahme.
33.2		Durch die Bebauung und den sich daraus resultierenden starken Zuwachs von Bewohnern und der sich daraus ergebenden Anzahl der PKWs entsteht ein stark wachsendes Verkehrsaufkommen durch die Lukasstraße, welche als Durchgangsstraße geplant ist. Die Zufahrt zur hochfrequentierten Gehrenseestraße ist bereits jetzt schwierig. Aufgrund des zunehmenden Verkehrs, der durch die Bebauung entsteht, würden chaotische Verhältnisse entstehen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.5.
33.3		Der Emissionsschutz ist durch den zunehmenden Verkehr nicht mehr gegeben.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.12.
33.4		Unser Grundstück verliert damit die Lage in einem verkehrsberuhigten Gebiet, welches einen erheblichen Wertverlust nach sich zieht.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 14.5.
33.5		Vorschlag: Ausbau der Marzahner Straße mit einer Überführung des Gleises.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.9.
34.1	12.12.2019	Nachfolgend erhalten Sie fristgemäß unsere Stellungnahme zum	Kenntnisnahme.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>o.g. Bebauungsplanentwurf. Wir bitten um Kenntnisnahme und entsprechende Bearbeitung.</p> <p>Als Anwohner der Oswaldstraße / Ecke Detlevstraße sind wir von den Auswirkungen der geplanten Bebauung direkt betroffen. Wegen der Größe des Bauvorhabens in unmittelbarer Nachbarschaft zu unserem Siedlungsgebiet und der daraus resultierenden massiven Beeinträchtigung der Wohnqualität möchten wir nachfolgend unsere Einwände gegen das Vorhaben in der geplanten Form darlegen.</p>	
34.2		<p>Rechtliche Einwände gegen die Bebauung in der geplanten Form</p> <p>Unter Pkt. 2.4 (Geltendes Planungsrecht) wird ausgeführt, dass aufgrund der trennenden Funktion der Detlevstraße die Bebauung westlich des Straßenraumes nicht maßstabbildend für das Baugrundstück ist.</p> <p>Da durch die geplante Bebauung des ehemals industriell genutzten Brachlandes die Wohnbebauung der Gartenstadt durch eine weitere Wohnbebauung erweitert wird, ist eine trennende Wirkung der Straße nicht gegeben. Daraus ergibt sich, dass sich die geplante Bebauung an den Charakter der westlichen Straßenseite anpassen muss. Bestätigt wird unsere Haltung durch einen älteren Bebauungsplanentwurf für das betreffende Gebiet. In dieser Planung wurde zur Gewährleistung des einheitlichen Charakters für das Gesamtgebiet von einer zweigeschossigen Bebauung ausgegangen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.1.</p> <p>Die anvisierte bauliche Dichte mit einer geschlossenen Raumkante zur Bahnanlage ergibt sich zum einen aus dem derzeit bestehenden erheblichen Bedarf an Wohnraum und zum anderen aus der derzeit bestehenden Lärmsituation, die insbesondere zur Bahnanlage einen lärmrobusten und damit geschlossenen Städtebau mit einer geeigneten Gebäudehöhe zur Lärmabschirmung erfordert. Etwaige ältere Bebauungsplanentwürfe entsprechen daher nicht mehr den bezirklichen Planungsabsichten.</p> <p>Die zwischenzeitlich geplante Bebauung in offener Bauweise und mit niedriggeschossigen Gebäuden wurde angesichts der bestehenden Lärmbelastung seitens des damaligen Vorhabenträgers als nicht tragfähig eingeschätzt.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
34.3		Die rechtliche Festlegung der trennenden Wirkung der Detlevstraße durch das Bezirksamt mit der Konsequenz, dass sich die Neubebauung in keiner Weise am Bestandscharakter der Siedlung orientieren muss, wird von uns bestritten. Sollte an der Argumentation festgehalten werden, fordern wir die Untersetzung durch ein entsprechend rechtskräftiges Gutachten.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.1.
34.4		<p>Zur planerischen Ausgangssituation wird unter Punkt 3.2. (Flächennutzungsplan) dargelegt, dass das Plangebiet als Wohnbaufläche W4 mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von bis zu 0,4 anzusehen ist.</p> <p>In der Begründung der Festsetzungen zum Bebauungsplan wird diese Obergrenze in Abänderung des § 17 Abs. 1 BauNVO mit einer GFZ von 1,5 massiv überschritten.</p> <p>Diese wesentliche Überschreitung ist aus unserer Sicht rechtswidrig und nicht durch einen gestiegenen Wohnbedarf in Berlin zu begründen bzw. zu rechtfertigen. Eine ausgewogene Berücksichtigung sowohl der Interessen der Stadt als auch der Anwohner ist hier aus unserer Sicht nicht gegeben.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 29.9.
34.5		Dies wird auch dadurch ersichtlich, dass bei der kürzlich abgeschlossenen Bebauung im Bereich Gehrenseestraße / Anna-Ebermann-Straße/ Wartenberger Straße eine GFZ von 0,3 festgelegt wurde. Die umliegenden Bestandsbebauten hätten hier eine höhere Bebauung zugelassen. Die somit verschenkten Wohnungen können nicht zu Lasten der Anwohner der Gartenstadt gehen.	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.7.</p> <p>Hinweis: Der Bebauungsplan 11-35 setzt hinsichtlich des Maßes der Nutzung eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,3 fest. Die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) erfolgt durch den B-Plan 11-35 hingegen nicht. Rechnerisch ergibt sich aus den Festsetzungen eine GFZ von maximal 1,2.</p>
34.6		<p>Anmerkungen zum Verkehr und zur Infrastruktur</p> <p>Die Verkehrsanbindung der neuen Bebauung soll ausschließlich</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.5 (Rückstaus) und 11.5 (Ausweichverkehre).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>über die Bennostraße erfolgen. Schon gegenwärtig ist eine Ausfuhr auf die Gehrenseestraße im Berufsverkehr nur mit erheblicher Wartezeit möglich. Bei einer Vergrößerung des Anliegerverkehrs sind größere Rückstaus im Bereich des Knotenpunktes vorprogrammiert. Es ist zu erwarten, dass sich der Anliegerverkehr durch die angrenzenden Straßen ausbreiten und auf die betreffenden Anwohner auswirken wird.</p>	
34.7		<p>Die gutachterlichen Voruntersuchungen zum Verkehr kommen zu dem Ergebnis, dass der fließende Verkehr hinsichtlich des übergeordneten Straßennetzes bei der Umsetzung der Planung als problematisch anzusehen ist. Verbesserungen bzw. Lösungen hierfür werden nicht aufgezeigt.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 10.4 (Auslastung Gehrenseeestr. im Bestand), 2.5 (Rückstaus in das Wohngebiet), 4.2 (Ausbau Knotenpunkte).</p>
34.8		<p>Bei zu erwartenden 800-1000 neuen Bewohnern ist von mindestens 400-500 zusätzlichen Fahrzeugen auszugehen. Neben den privaten Autos wird sich auch eine erhebliche Anzahl zusätzlicher sonstiger Fahrzeuge (Handwerkerautos, Lieferverkehr, Entsorgungsfahrzeuge etc.) im Wohngebiet bewegen. Konkrete Berechnungen über den Ist-Zustand bzw. die künftige Verkehrsentwicklung liegen nicht vor.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (zu erwartende Anzahl der Bewohner) und 32.21 (Stellplatzschlüssel, Lieferverkehr, Entsorgung).</p>
34.9		<p>Der zusätzliche Autoverkehr wird auch zu einem erheblichen Anwachsen von parkenden Autos in den anliegenden Seitenstraßen führen. Die hier überwiegend unbefestigten Randstreifen befinden sich teilweise in Privatbesitz bzw. sind als Parkmöglichkeit eher geduldet als hierfür vorgesehen. In der Vergangenheit hier durchgeführte Kontrollen durch das Ordnungsamt und ausgestellte Bußgeldbescheide bestätigen dies.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.1.</p>
34.10		<p>Die vorgesehene Anzahl der Schaffung von Parkplätzen für die neue Bebauung halten wir für völlig unzureichend.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.3 (Motorisierungsgrad).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
34.11		<p>Zwingend zu verbessern ist auch die Anbindung an den ÖPNV. Die fehlende Barrierefreiheit des S- Bahnhofes dürfte für viele eine Nutzung der S- Bahn verhindern.</p> <p>Darüber hinaus sollte eine Garantie für den Betrieb der S 75 gegeben werden. Ein Betrieb der Linie bis in die Innenstadt muss gewährleistet werden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestr.) und 13.6 (Anbindung der S 75 an die Innenstadt).</p>
34.12		<p>Anmerkungen zum Schallschutz</p> <p>Die schallschutztechnische Untersuchung (Pkt. 4.2.3) kommt zu dem Ergebnis, dass die Belastungen durch Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm und Gewerbelärm sämtlich die Orientierungswerte überschreiten.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Maßnahmen des vorliegenden Erschütterungsgutachten gehen in die Planung ein. Die Grundstückseigentümerin ist hierüber informiert. Die Planung wird trotz der möglichen Kosten zum Erschütterungsschutz angestrebt.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird teilweise berücksichtigt.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
34.13		<p>Dies [Baugrenze in Abstand von 5 m zur Straßenbegrenzungslinie, siehe Ausführung unter 32.12, Anm. Fb Stapl] wird für die unmittelbaren Anwohner zu einer massiven Verschattung ihrer Grundstücke führen.</p> <p>Zusammenfassend möchten wir anmerken, dass wir uns durch die derzeit geplante massive und hohe Bebauung bedrängt und in unserer Wohnqualität stark beeinträchtigt fühlen. Die Privatsphäre der Anwohner in den eigenen Gärten ist nicht mehr gegeben, da durch die Gebäudehöhe der Neubauten direkter Einblick in die Gärten gewährt wird und die Grundstücke verschatten werden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Privatsphäre), 2.12 (angenommene Verschattung der angrenzenden Wohngrundstücke) und 14.1 (bedrängende Wirkung der geplanten Bebauung).</p>
34.14		<p>Der verkehrsberuhigte Charakter der Siedlung geht verloren. Ohne tiefgreifende Veränderung der vorhandenen Infrastruktur führt die Errichtung von 450 Wohnungen mit dem einhergehenden zusätzlichen Verkehr und Parkplatzbedarf zu einer unzumutbaren Belastung der jetzigen Bewohner der Gartenstadt. Die Erweiterung unseres Wohngebietes auf der brachliegenden Fläche muss sich dem Charakter der Bestandsbebauung anpassen. Dies bedeutet eine Verringerung der geplanten Gebäudehöhen, einhergehend mit der Reduzierung der Anzahl der geplanten Wohnungen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.2 (Anpassung des Maßes der Nutzung an den Bauungscharakter der Gartenstadt), 19.2 (verkehrsberuhigter Charakter) 32.22 (unzumutbare Belastung ohne Anpassung der Infrastruktur).</p>
34.15		<p>In Abschnitt III, Pkt.2 der Begründung zum Bebauungsplan 11-157 wird richtig festgestellt: „Da die im B-Plangebiet vorgesehene GFZ von 1,5 deutlich über der GFZ des bestehenden angrenzenden Siedlungsbereiches liegt, ist eine eingehende Darlegung der städtebaulichen Verträglichkeit erforderlich.“</p>	<p>Der zitierte Abschnitt entspricht dem Abschnitt aus dem benannten Punkt III.2 der Begründung zum Bebauungsplan. Es ist keine weitere Abwägung erforderlich.</p>
35.1	13.12.2019	<p>Der vorgelegte Bebauungsplanentwurf II-157 wird, in der vorliegenden Form, von uns voll umfänglich abgelehnt.</p>	

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p><u>Begründung:</u></p> <p>Die Bebauung der vorgesehenen Fläche (durch die Fa. INTECH) ist schon einmal gescheitert, weil das Grundstück zu Wohnzwecken ungeeignet ist. Die vorhandene Lärmbelastung, die Luftverunreinigung vor allem durch die Betonmühle, sowie eine mangelnde Verkehrsanbindung haben schon einmal eine Wohnbebauung scheitern lassen. Die jetzt auf dem Grundstück vorgefundenen Gegebenheiten haben sich nicht geändert, im Gegenteil, Lärm -und Schmutzbelastung haben noch zugenommen. Jetzt ist aber nach Aussage der HOWOGE das Grundstück bestens für eine Wohnbebauung geeignet.</p> <p>Wie ist das möglich - was soll eigentlich den künftigen Mietern zugemutet werden, wenn nicht einmal ein Mindestmaß an Lebensqualität gesichert ist.</p> <p>Das von der HOWOGE erworbene Grundstück ist ein Fehlkauf, da es für den vorgesehenen Zweck nicht geeignet ist und auch im vorliegenden Bebauungsplanentwurf keinerlei Rücksicht auf die Anwohner der Gartenstadt genommen wird.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
35.2		<p>Im Bebauungsplan wird behauptet, dass die Detlevstraße eine trennende Funktion zu dem Baugrundstück hat und damit die vorhandene Bebauung nicht „maßstabsbildend“ für die vorgesehene Bebauung ist.</p> <p>In diesem Zusammenhang muss bezweifelt werden, dass die Detlevstraße, ein maroder, ca. 3,50m breiter und mit einer dünnen, löchrigen Bitumendecke überzogener, unebener „Feldweg“, eine trennende Funktion haben kann.</p> <p>Die Rechtmäßigkeit dieser Behauptung muss durch das Bezirksamt Lichtenberg nachgewiesen werden, da das anliegende</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.1.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Wohngebiet als integraler Bestandteil, allen Belastungen durch geplante 450 Wohneinheiten ausgesetzt ist und damit die Lebensqualität der Anwohner massiv verschlechtert wird.	
35.3		Die zu erwartende Grundstücksentwertung der Grundstücke der Gartenstadtanwohner, durch die geplante Bebauung, ist ebenfalls nicht hinnehmbar.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 14.5.
35.4		Die zu erwartenden Belastungen durch 800-1000 Einwohner in 450 Wohnungen ist für die Anlieger der Gartenstadt unzumutbar. Die Planungen für das Grundstück an der Detlevstraße müssen an die vorhandene Bebauung angepasst werden, d.h. eine Bebauung mit angepasster und siedlungsgerechter Geschosshöhe ist als Planungsaufgabe zu formulieren.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner), 1.2 (Anpassung des geplanten Maßes der Nutzung an die Bebauungsstruktur der Gartenstadt).
35.5		Die Verkehrsanbindung des geplanten Wohngebietes ist schon heute eine Katastrophe, da die Gehrenseestraße schon jetzt den täglichen Autoverkehr kaum bewältigen kann. Die Bennostraße, als einzige geplante Zufahrtsmöglichkeit, ist für den zu erwartenden Verkehr nicht geeignet. Den Anliegern werden unzumutbare Lärm -und Abgasbelastungen aufgebürdet.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.12 (Lärmbelastung durch induzierten Kfz-Verkehr), 9.6 (Luftbelastung durch induzierten Kfz-Verkehr) und 10.4 (bereits vorh. hohe Belastung der Gehrenseestr. zu Stoßzeiten).
35.6		Die im Bauvorhaben genannte Alternativen zum Individualverkehr, z. B. Carsharing, sind unrealistisch und beruhen nur auf nicht bewiesenen Annahmen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.4.
35.7		Die Lärmbelastung in der Gartenstadt wird durch den zunehmenden Individualverkehr weiter steigen. Das geplante Bauvorhaben wirkt in der bestehenden Bebauung wie ein Fremdkörper.	Siehe Abwägung zu 5.12/35.5 (Lärmbelastung durch induzierten Kfz-Verkehr), 11.11 (fehlende Anpassung der Planung an die angrenzende Wohnbebauung).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
35.8		Durch die geplante Mieterstruktur ist eine Ghattobildung nicht ausgeschlossen.	Die Bedenken einer Ghattobildung 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.
35.9		Die HOWOGE hat ein Grundstück ohne Bauvoranfrage (Aussage der HOWOGE) gekauft und versucht jetzt ein Bauvorhaben zur Maximalprofiterzielung mit massiver Unterstützung des Bezirks-amts durchzufeitschen. Unter diesen Bedingungen mutiert die gewünschte Bürgerbeteiligung nach unserer Meinung zu einer Farce. Es wäre schön, wenn im Interesse aller Beteiligten eine akzeptable Lösung gefunden und nicht nur auf dem Rücken der Anwohner der Gartenstadt ein in der vorliegenden Form abzulehnendes Bauvorhaben, realisiert wird.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.2.
36.1	16.12.2019	Stellungnahme und Einwendungen zum Vorentwurf (Planungsstand 02.09.2019) Hiermit nehmen wir für die DEUTAG Ost, Zweigniederlassung der Basalt-Actien-Gesellschaft, zu den ausgelegten Unterlagen zur Aufstellung des Bebauungsplans 11-157 wie folgt Stellung und erheben nachfolgende Einwendungen:	Kenntnisnahme.
36.2		Die DEUTAG Ost betreibt südlich des Plangebiets eine Asphaltmischanlage mit Nebenanlagen in der Stadt Berlin, Marzahner Straße 32, Flurstück 122. Das Grundstück befindet sich im Ei-	Die umliegenden Gewerbebetriebe werden in die weitere Erarbeitung der schalltechnischen Untersuchung eingehen.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>gentum unseres Unternehmens.</p> <p>Wesentliche Tätigkeiten sind: Betrieb Asphaltmischanlage (Leistung 240 t/h, 24 h Betrieb)</p> <p>Betrieb Lagerplatz für RC-Asphalt teerfrei</p>	Kenntnisnahme. Berücksichtigung im weiteren Verfahren.
36.3		<p>Der Betrieb erfolgt auf Grundlage bestandskräftiger immissionschutzrechtlicher Genehmigungen. Durch die vorgesehene Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets in der unmittelbaren Umgebung unseres Anlagenstandorts sind aus unserer Sicht Einschränkungen für den gegenwärtigen, bestandskräftig zugelassenen Betrieb der Asphaltmischanlage sowie der Nebenanlagen zu befürchten. Gleichzeitig führt die heranrückende Wohnbebauung dazu, dass künftige betriebliche Entwicklungsmöglichkeiten unseres Werkes abgeschnitten werden. Unserem Unternehmen geht es dabei nicht um die pauschale Ablehnung der von der Stadt Berlin vorgesehenen Bauleitplanung. Wir fordern aber eine hinreichende Berücksichtigung der wirtschaftlichen Interessen unseres Unternehmens sowie eine Planung, die ein konfliktfreies Nebeneinander von industrieller Nutzung und Wohnnutzung ermöglicht und den bestandskräftig genehmigten Betrieben ein angemessenes Entwicklungspotenzial belässt.</p>	<p>Die bestehenden Immissionsbelastungen werden der Planung zu Grunde gelegt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden auf Grundlage schalltechnischer Untersuchungen Schallimmissionsschutzfestsetzungen in die Planung eingehen, sodass die Entwicklungsmöglichkeiten der ansässigen Gewerbetreibenden durch die Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 nicht eingeschränkt werden.</p> <p>Es wird ferner hinsichtlich Schallimmissionen sowie möglichen Geruchsmissionen und Staubbelastungen darauf hingewiesen, dass unabhängig von der Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 ein Rücksichtnahmeverhältnis aufgrund der bereits bestehenden angrenzenden Wohnnutzungen nördlich der Bennostraße und westlich der Detlevstraße besteht. Die Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 rückt nicht näher an die emittierenden / gewerblichen Anlagen heran als bereits im Bestand befindliche Wohngebäude.</p> <p>Kenntnisnahme. Berücksichtigung im weiteren Verfahren.</p>
36.4		<p>I. Zum Betriebsstandort und den vorliegenden Genehmigungen</p> <p>Der Betrieb der Asphaltmischanlage nebst Nebenanlagen erfolgt auf Grundlage einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz Berlin vom 24.02.1992. Die Genehmigung beinhaltet die Errich-</p>	<p>Die Hinweise zum Betrieb werden zur Kenntnis genommen. Sie werden der weiteren Ausarbeitung der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegt. Die Ergebnisse gehen in die Planung ein.</p> <p>Kenntnisnahme. Berücksichtigung im weiteren Verfahren.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>tion und den Betrieb einer Bitumenmischanlage. Durch Änderungsgenehmigung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin vom 07.12.2004 erfolgten technische Modifikationen der Anlage. Mit Änderungsgenehmigung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin vom 17.05.2013 wurde zuletzt die Modernisierung der Asphaltmischanlage einhergehend mit einer Kapazitätserhöhung auf 240 t/h. Der Betrieb der Anlagen ist von 0-24 Uhr zugelassen.</p> <p>Hinsichtlich des Lärmschutzes ist in der Änderungsgenehmigung vom 07.12.2004 festgehalten, dass an den maßgeblichen Immissionsorten (hier: die nächstgelegenen Bürogebäude) gemäß Nr. 2.3 der TA Lärm unter Berücksichtigung der Vorbelastung ein Beurteilungspegel von tags und nachts 70 dB(A) nicht überschritten werden darf. Mit der zuletzt erfolgten Änderungsgenehmigung vom 17.05.2013 wurde die Fortgeltung dieser Bestimmung angeordnet.</p>	
36.5		<p>Für den Standort unserer Asphaltmischanlage ist im derzeit geltenden Flächennutzungsplan der Bundeshauptstadt Berlin eine gewerbliche Baufläche dargestellt. Unmittelbar nördlich an die Darstellung des Flächennutzungsplans grenzt das hier gegenständliche Plangebiet an.</p> <p>Das Grundstück, auf dem unsere Anlage betrieben wird, liegt in einem Gebiet, welches durch gewerbliche und industriegebiets-typische Nutzungen geprägt ist. Dieses gewerblich bzw. industriell genutzte Gebiet wird im Norden durch die Gehrensee-, Benno- und Detlevstraße, im Osten durch den Reichsbahnaußenring, im Süden durch das Regenrückhaltebecken an der Landsberger Allee und die Trasse der Niederbarnimer Eisenbahn (Industriebahn) sowie im Westen teilweise durch eine Einfamilienhausbe-</p>	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Keine Abwägung erforderlich.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>bauung und die Wollenberger Straße begrenzt.</p> <p>Der Standort unserer Anlage befindet sich in einem Bereich, für den der Aufstellungsbeschluss über den Bebauungsplan XXII-5d gefasst wurde. Ziel dieser Planung ist es, industriell genutzte Gewerbeflächen zu erhalten, sinnvoll zu ordnen und aufzuwerten und somit zu arbeitsplatzintensiven Produktionsstandorten auszubauen. Der Standort befindet sich weiterhin im Geltungsbereich des Stadtentwicklungsplans Industrie und Gewerbe - Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich (EpB) in Berlin (StEP Industrie und Gewerbe) vom 25.01.2011. Zentrale Zielsetzung dieser Planung ist die Sicherung der wichtigsten Industrie- und Gewerbestandorte für produktionsgeprägte Nutzungen. Das Konzept soll den bestehenden Betrieben langfristige Planungssicherheit bieten und dazu beitragen, diese am Standort zu erhalten.</p>	
36.6		<p>II. Verstoß gegen das Entwicklungsgebot</p> <p>Gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind Bebauungspläne vorbehaltlich der in § 8 geregelten Ausnahmen grundsätzlich aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Damit wird der Zweck verfolgt, die Gemeinde im Interesse einer geordneten städtebaulichen Entwicklung anzuhalten, ihre städtebauliche Entwicklung nicht nur in Teilgebieten, sondern auf der Grundlage einer in sich stimmigen Grundkonzeption für das ganze Gemeindegebiet zu steuern.</p> <p>Der derzeit geltende Flächennutzungsplan sieht für den hier gegenständlichen Planbereich eine Wohnbaufläche (W4) sowie im östlichen Bereich eine Bahnfläche vor. Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung wird eine Grundflächenzahl von bis zu 0,4 dargestellt.</p>	<p>Die Einschätzung wird nicht geteilt. Es wird auf die Ausführungen zu Punkt III.2 „Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan“ der Begründung hingewiesen. Der Bebauungsplan ist nach Angaben des Referats für Flächennutzungsplanung und städtebauliche Konzepte der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar.</p> <p>Der FNP stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans überwiegend eine Wohnbaufläche (W4) mit einer Geschossflächenzahl von 0,4 dar. Eine GFZ-Überschreitung ist in diesem Randbereich mit dem FNP vereinbar, sofern das der W4-Fläche zugeordnete Nutzungsmaß insgesamt gewahrt bleibt. Da die im B-Plangebiet vorgesehene GFZ von 1,5 deutlich über</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Der hier gegenständliche Vorentwurf weicht von diesen Darstellungen zum Teil ab. Hierin liegt sowohl hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung als auch des Maßes der baulichen Nutzung ein Verstoß gegen das Entwicklungsgebot. Dabei ist zu beachten, dass für die Frage, ob die Konzeption des Flächennutzungsplans berührt wird, es auf den engeren Bereich des Bebauungsplans ankommt, nicht auf den Flächennutzungsplan insgesamt.</p> <p>BVerwG, NVWZ 2000, 197, 198</p> <p>Insoweit ist festzuhalten, dass der Flächennutzungsplan eine ersichtlich andere Abgrenzung der Nutzungsarten (wenn auch nur für einen Randbereich des künftigen Plangebiets) vorsieht, indem dort konkret eine Bahnfläche dargestellt ist. Zum anderen zeigt die Konzeption des Flächennutzungsplans bei einem Vergleich mit der tatsächlich vorhandenen in westlicher Richtung anschließenden Wohnbebauung, dass eine Erhöhung des Nutzungsmaßes in der hier vorgesehenen Intensität nicht mehr vom planerischen Konzept des Flächennutzungsplans getragen wird. Erkennbar stünde eine hier vorgesehene mehrgeschossige und geschlossene Wohnbebauung im Widerspruch zu der durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägten Nachbarbebauung und würde mit Konflikten (Verschattung, optisch bedrängende Wirkung) verbunden sein.</p>	<p>der GFZ des bestehenden angrenzenden Siedlungsbereichs liegt, erfolgte eine eingehende Darlegung der städtebaulichen Verträglichkeit im Begründungstext.</p> <p>Die Konzeption des Flächennutzungsplans wird durch die Planung nicht berührt.</p> <p>Im weiteren Verfahren wird die überbaubare Grundstücksfläche weiter von der Detlevstraße abrücken und somit ein größerer Abstand zur westlichen Bestandsbebauung gesichert. Es wird erwartet, dass sich eine mögliche Verschattung der Bestandsbaukörper durch die geplante Bebauung im Wesentlichen auf die Morgenstunden beschränkt und ein mögliches Auftreten von Verschattungswirkungen zumutbar ist.</p> <p>Zudem wird die Planung den Abstandsvorschriften genügen, sodass von einer ausreichenden Besonnung ausgegangen wird. Weiterhin bedingt eine innerstädtische Lage grundsätzlich, dass eine optimale Sonneneinstrahlung über das ganze Jahr oder ein Schutz vor Einsichtnahme nicht erwartet werden kann. Eine Reduzierung der Geschosshöhen erfolgt daher nicht.</p> <p>Kenntnisnahme. Abrücken der Baugrenzen von der Detlevstraße. Die Begründung wird fortgeschrieben.</p>
36.7		<p>III. Unvollständige und fehlerhafte Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials</p> <p>Voraussetzung für eine rechtmäßige Bebauungsplanung ist, dass die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen werden (§ 1 Abs. 7 BauGB).</p>	<p>Die Ermittlung durch die hier durchgeführte frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und die Bewertung des Abwägungsmaterials ist Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens und noch nicht abgeschlossen. Eine unvollständige oder fehlerhafte Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials kann im Rahmen dieses Verfahrensschritts der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nicht abgeleitet</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Gemäß § 2 Abs. 3 BauGB sind die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind, zu ermitteln und zu bewerten. Dies gilt gemäß § 2 Abs. 4 BauGB auch und gerade für die Belange des Umweltschutzes.	werden. Kenntnisnahme. Die Planung wird fortgesetzt.
36.8		1. Auf das Plangebiet einwirkende Lärmimmissionen Mit der schalltechnischen Untersuchung (Stand April 2018) zu dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan soll die Ermittlung der Schallimmissionen aus den umgebenden Verkehrswegen sowie vorhandenen relevanten gewerblichen und industriellen Lärmquellen sowie eine Beurteilung der Immissionsbelastung auf den geplanten Standort erfolgen.	Die Aufgabenstellung des vorläufigen Erläuterungsberichts der schalltechnischen Untersuchung (ISU Plan, April 2018) umfasst wie benannt die Ermittlung der Schallimmissionen aus den umgebenden Verkehrswegen sowie den vorhandenen relevanten gewerblichen und industriellen Lärmquellen. Weiterhin wird u.a. die Beurteilung der Immissionsbelastung auf die geplanten Nutzungen in der Aufgabenstellung aufgeführt (siehe Seite 14 des Gutachtens).
36.9		Die schalltechnische Untersuchung ist aus unserer Sicht fehlerhaft. Der Betrachtung des Gewerbelärms liegen unzutreffende Ausgangswerte zugrunde. So findet sich der Standort unserer Asphaltmischanlage in der Auflistung der südlich angrenzenden gewerblichen Nutzungen nicht. Die immissionsschutzrechtlich zugelassene Anlage mit ihren zulässigen Lärmemissionen bleibt rechtsfehlerhaft unbeachtet. Gleiches dürfte auch mit Blick auf weitere im Umfeld unseres Anlagenstandorts befindliche Betriebe zutreffen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie werden der weiteren Ausarbeitung der schalltechnischen Untersuchung zu Grunde gelegt. Die Ergebnisse gehen in die Planung ein. Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.
36.10		Der Konflikt zwischen der bestehenden industriellen und gewerblichen Bebauung sowie der künftigen Wohnbebauung wird durch den Bebauungsplan nicht gelöst. Ausweislich der Berechnungsergebnisse der schalltechnischen Untersuchung werden die Orientierungswerte der DIN 18005 durch Gewerbelärm zur Nachtzeit überschritten. Gleichmaßen werden an der südlichen und südöstlichen Grenze des Plangebiets auch die Tag Werte überschritten. Eine Konfliktlösung lässt sich der schalltechnischen	Die zitierte vorläufige schalltechnische Untersuchung stellt eine Bestandsaufnahme hinsichtlich der Lärmemittenten dar. Im Fazit benennt sie die Möglichkeit „durch die abschirmende Wirkung der geplanten Bebauung eine Reduzierung der Lärmbelastung herbeizuführen“. Die Benennung konkreter Lösungsmöglichkeiten wird in der Fortschreibung der Untersuchung angestrebt.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Untersuchung nicht entnehmen. Diese stellt lediglich lapidar fest, dass aufgrund der Vielzahl gewerblicher Lärmquellen ein Schutz des Plangebietes nicht möglich sei.	
36.11		<p>Eingedenk dessen liegt aus unserer Sicht auch ein Verstoß gegen das Trennungsgebot des § 50 BImSchG vor. Dieses stellt eine planungsrechtliche Abwägungsdirektive im Sinne eines Optimierungsgebots vor, die bereits bei der konzeptionellen Ausgestaltung der Planung unter dem Gesichtspunkt der generellen räumlichen Zuordnung potenziell unverträglicher Nutzungen Berücksichtigung finden muss. Der Trennungsgrundsatz gilt vor allem im Verhältnis von Wohngebieten zu Gewerbe- und Industriegebieten und richtet sich in erster Linie an die Planung von unbebauten Flächen.</p> <p>OVG Lüneburg, NVWZ-RR 2002, 172</p> <p>Der Trennungsgrundsatz besagt, dass Bereiche mit emissionsträchtigen Nutzungen und solche mit immissionsempfindlichen Nutzungen räumlich so zu trennen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen so weit wie möglich vermieden werden. Eine Bauleitplanung ist regelmäßig verfehlt, wenn sie unter Verstoß gegen den Trennungsgrundsatz des §50 BImSchG dem Wohnen dienende Gebiete anderen Gebieten so zuordnet, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die Wohngebiete nicht so weit wie möglich vermieden werden.</p> <p>BVerwG, Beschluss vom 23.01.2002 - 4 BN 3/02</p> <p>Letzteres ist mit Blick auf die vorliegende Vorplanung in ihrem gegenwärtigen Stadium der Fall. Aus unserer Sicht bedarf es nicht nur einer ergänzenden Betrachtung der vorstehenden Aspekte</p>	<p>Hinsichtlich der Einhaltung des Trennungsgrundsatzes nach § 50 BImSchG wird auf 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 sowie ausreichende Maßnahmen zum Schutz vor Lärm ergriffen. Die Erforderlichkeit einer Änderung der Planung hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung oder der überbaubaren Grundstücksfläche besteht nach derzeitigem Planungsstand nicht.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		unter Zugrundelegung des tatsächlich zugelassenen Bestands, sondern müssen aller Voraussicht nach zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen, größere Abstände zur industriellen Bebauung sowie gegebenenfalls Modifizierungen bei den Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung erfolgen, um zu einem verträglichen Miteinander der bestehenden und der künftigen Bebauung zu kommen.	
36.12		<p>Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes solchen des passiven Lärmschutzes grundsätzlich vorgehen. Nur bei hinreichend gewichtigen städtebaulichen Belangen ist es zulässig, im Rahmen der Abwägung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes abzusehen.</p> <p>BVerwG, NVwZ 2007, 831</p> <p>Ein solcher Fall ist hier nicht erkennbar.</p>	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass aus gutachterlicher Sicht die Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen nur sehr eingeschränkt möglich ist. Es verbleiben zur Reduzierung der Lärmbelastungen in den Räumen der Wohnbebauung somit lediglich passive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer hochwertigen Ausbildung der Außenbauteile (Wandkonstruktionen, Fenster, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen). Es wird darauf hingewiesen, dass die Planung der Errichtung von dringend benötigten Mietwohnungen dient.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
36.13		<p>Angeregt sei insoweit die Prüfung, ob im südlichen Bereich des Plangebiets die Anlage eines naturnah gestalteten Lärmschutzwalls mit Schutzpflanzungen umsetzbar wäre. Die Anlage eines solchen Walls könnte - soweit fachlich umsetzbar - mit den offenkundig notwendigen und planungsrechtlich zwingend festzusetzenden Ersatzhabitaten für die im Plangebiet vorkommenden Zauneidechsen (dazu nachfolgend unter Ziffer IV.) verbunden werden.</p>	<p>Die Effektivität der vorgeschlagenen Maßnahme erscheint fraglich. Aufgrund der Entfernung des Grundstücks der DEU-TAG AG von über 500 m müsste eine Lärmschutzwand die Höhe der geplanten Bebauung maßgeblich übersteigen, um einen lärm mindernden Effekt für das Grundstück östlich der Detlevstraße zu entfalten.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
36.14		<p>2. Verkehrslärm Ungelöst bleiben die Konflikte betreffend den Lärmschutz auch</p>	Auch zum Schutz vor Schienen- und Straßenlärm werden im

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		hinsichtlich des Straßenlärms und Schienenlärms. Für beide Schallquellen werden in der schalltechnischen Untersuchung erhebliche Überschreitungen sowohl hinsichtlich der Tageswerte als auch der Nachtwerte nach der DIN 18005 festgestellt. Eine wirksame aktive Lärmschutzmaßnahme ist jedenfalls für den Schienenlärm nicht ersichtlich.	weiteren Verfahren passive Lärmschutzmaßnahmen entsprechend der weiteren schalltechnischen Untersuchungen getroffen. Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
36.15		Unbeachtet bleiben schließlich Lärmbelastungen auf die Umgebung des Plangebiets durch ein vermehrtes Verkehrsaufkommen sowie die Verkehrsanbindung und Verkehrsbelastungen, die während der Bauzeit entstehen. Dass bei den geplanten 450 Wohneinheiten ein mehr als nur unerheblicher Individualverkehr auch mit Auswirkungen auf die benachbarten Bereiche zu erwarten ist, liegt auf der Hand.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.12.
36.16		Aus der verkehrlichen Voruntersuchung vom 24.10.2018 sowie der Machbarkeitsstudie zur Erschließung vom 21.05.2019 ist erkennbar, dass für alle diskutierten Erschließungsvarianten ein Ausbau bestehender Straßen und Wege erforderlich ist. Damit ist eine Beurteilung des durch das Plangebiet entstehenden Verkehrslärms anhand der 16. BImSchV erforderlich. Die 16. BImSchV gilt in allen Fällen, in denen es um den Bau oder die wesentliche Änderung öffentlicher Straßen durch Bebauungsplan geht.	Hinweise zum Straßen- und Wegeausbau und der Anwendung der 16. BImSchV gehen in die weitere Planung ein. Kenntnisnahme. Berücksichtigung im weiteren Verfahren.
36.17		3. Unternehmerische Belange Dem Vorentwurf ist bislang keine Abwägung im Sinne von § 1 Abs. 7 BauGB mit Blick auf die eigentumsrechtlichen und unternehmerischen Belange der südlich angrenzenden gewerblichen und industriellen Nutzungen - insbesondere hinsichtlich des Standorts unserer Asphaltmischanlage - zu entnehmen. Auch insoweit liegen Ermittlungsfehler vor.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 36.7.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Für eine ordnungsgemäße Abwägung bedarf es insbesondere eines angemessenen und sachgerechten Ausgleichs zwischen konkurrierenden Bodennutzungsansprüchen, also im Sinne des Planungsleitsatzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB etwa der der Wirtschaft sowie der Erhaltung, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen und den damit in Zusammenhang stehenden Betriebseinheiten einerseits und dem Aspekt des mit der Planung verfolgten Wohnungsbaus andererseits. Dabei ist zu betonen, dass es sich bei diesen Planungsleitsätzen um unbestimmte Rechtsbegriffe handelt, bei deren Anwendung und Auslegung der Gemeinde kein Beurteilungsspielraum dahingehend zukommt, was etwa zu den Bedürfnissen der Wirtschaft gehört.</p> <p>So etwa BVerwGE 34, 301, 308</p> <p>Der Vorentwurf enthält diesbezüglich bislang keinerlei Aussagen. Vielmehr wird dem Wohnungsbau trotz der offenkundigen Konflikte weitgehender Vorrang eingeräumt.</p>	
36.18		<p>IV. Zwingende artenschutzrechtliche Vorgaben</p> <p>Die einschlägigen artenschutzrechtlichen Vorgaben des § 44 Abs. 1 BNatSchG stellen zwingende naturschutzbezogene Vorgaben dar, welche im Rahmen der Abwägung nicht überwunden werden können. Ist ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotsvorschriften aufgrund des durch die Bauleitplanung zugelassenen Eingriffs zu erwarten, ist die Bauleitplanung unzulässig, soweit nicht eine Ausnahme erteilt werden kann.</p> <p>Der Plangeber hat sich deshalb bei Aufstellung eines Bauleitplans durch geeignete fachliche Untersuchungen und belastbare Prognosen davon zu überzeugen, ob seine Planung überhaupt vollzugsfähig ist oder zwingende artenschutzrechtliche Vorgaben</p>	<p>Die Hinweise wurden und werden im weiteren Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Zwingende artenschutzrechtliche Vorgaben, die der Planung grundsätzlich entgegenstehen, sind aus den Ergebnissen der faunistischen Untersuchung nicht zu entnehmen.</p> <p>Im weiteren Verfahren werden im Sinne des Artenschutzes Festsetzungen und Regelungen getroffen. Zudem erfolgen Abstimmungen mit den zuständigen Naturschutzbehörden.</p> <p>Hinsichtlich der benannten Zauneidechsen wird darauf verwiesen, dass gemäß der faunistischen Untersuchung zum Bebauungsplan 11-157 im Vorfeld der Baumaßnahmen im Bebau-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>entgegenstehen. Fehlt es hieran, ist der Bauleitplan nicht erforderlich im Sinne von § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB. Ein "Konflikttransfer" auf eine nachfolgende Planungs- oder Zulassungsebene kommt insofern nicht in Betracht, unabhängig davon, dass auf der Planebene noch keine im Einzelfall notwendige Ausnahmerechtsentscheidung getroffen werden muss.</p> <p>Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 90. EL Juni 2019, § 44 BNatSchG Rn. 48 f.</p> <p>Der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist vorliegend jedenfalls mit Blick auf die unionsrechtlich geschützte Zauneidechse nicht auszuschließen. Aus der Begründung zum Bebauungsplan (Stand November 2019) geht insoweit hervor, dass trotz des aufstehenden Bewuchses immerhin 23 Exemplare im gesamten Plangebiet nachgewiesen wurden. Aufgrund der beiden letzten trockenen Sommer ist von einer weiteren Erhöhung der Population auszugehen. Der faunistischen Untersuchung vom Dezember 2018 kann ferner entnommen werden, dass das gesamte künftige Plangebiet mit seinen großflächigen Offenbereichen und lockerem Gehölzaufwuchs eine gute Habitateignung für Zauneidechsen aufweist (Seite 14).</p> <p>Ausgehend davon ist die Verwirklichung der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG ohne die entsprechenden Vermeidungs-, Minderungs- sowie vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nicht nur möglich, sondern wahrscheinlich.</p>	<p>ungsplangebiet Ersatzlebensräume für die im Plangebiet befindlichen Zauneidechsen geschaffen werden.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>
36.19		<p>Die in der Begründung zum Bebauungsplan zum Ausdruck kommende Auffassung, wonach es ausreichend sei, im Vorfeld der Baumaßnahmen Ersatzlebensräume zu schaffen, trägt rechtlich nicht. Vielmehr müssen zwingend entsprechende Vermeidungs-,</p>	<p>Im Rahmen des weiteren Bebauungsplanverfahrens werden anhand der gutachterlichen Ergebnisse Festsetzungen im Bebauungsplan und/ oder Regelungen im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan 11-157 getroffen, um die Umsetzung</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Minderungs- sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen als Festsetzungen im Bebauungsplan selbst erfolgen.	erforderlicher Artenschutzmaßnahmen sicherzustellen. Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.
36.20		V. Abwägung Der vorliegende Entwurf enthält keinerlei Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB der öffentlichen und privaten Belange. Dies gilt insbesondere für die wirtschaftlichen Belange der Grundstückseigentümer und Gewerbetreibenden, insbesondere unseres Unternehmens.	Es wird auf den Begründungstext zum Bebauungsplan 11-157 verwiesen. Zudem werden die Ergebnisse der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (gem. § 1 Abs. 7 BauGB) im weiteren Verfahren in einem gesonderten Kapitel in die Begründung aufgenommen, indem die Abwägungsentscheidung und umfassende Berücksichtigung der abwägungsrelevanten Belange zusammengefasst beschrieben werden. Kenntnisnahme. Die Begründung wird fortgeschrieben.
36.21		Anknüpfend an die vorstehenden Ausführungen unter Ziffer III.3. müssen diese Belange in die letztlich zu treffende Abwägungsentscheidung eingestellt und entsprechend ihres Gewichts bewertet werden. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass auch und gerade wirtschaftliche Interessen nach der ständigen Rechtsprechung in hervorgehobener Weise zu berücksichtigen sind. BVenivG NJW 1975, 841; NVwZ 1993, 359; ZfBR 2007, 273; OVG Magdeburg NJOZ 2008, 2560 Dies gilt namentlich für Bestands- aber auch Erweiterungsinteressen eines vorhandenen Gewerbebetriebes und Interessen von Gewerbetreibenden an der Erhaltung und Nutzung von Erwerbchancen.	Die bestehenden Immissionsbelastungen werden der Planung zu Grunde gelegt. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden auf Grundlage schalltechnischer Untersuchungen Immissionsschutzfestsetzungen in die Planung eingehen, sodass die Entwicklungsmöglichkeiten der ansässigen Gewerbetreibenden durch die Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 nicht eingeschränkt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass unabhängig von der Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 ein Rücksichtnahmeverhältnis aufgrund der bereits bestehenden angrenzenden Wohnnutzungen nördlich der Bennostraße und westlich der Detlevstraße besteht. Die Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 rückt nicht näher an die emittierenden Anlagen heran als bereits im Bestand befindliche Wohngebäude. Kenntnisnahme. Berücksichtigung im weiteren Verfahren.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
36.22		<p>"Im Hinblick darauf, dass die Betriebe im Hafengebiet - wie auch die der Antragstellerinnen - mit ihren vorwiegend industriegebietstypischen Nutzungen geeignet sind, weiträumig erhebliche Lärmimmissionen für benachbarte Grundstücke herbeizuführen, musste die Antragsgegnerin prüfen, ob für die aufgrund der Planung zugelassene störungsempfindliche (Wohn-)Nutzung (Lärm-)Immissionen bzw. mit Blick auf die Häufung geruchsintensiver Betriebe im Hafengebiet auch Gerüche zu erwarten sind, die über das als verträglich anzusehende Maß hinausgehen, und einen möglichen Konflikt gegebenenfalls planerisch lösen. Dasselbe gilt entsprechend für die Kehrseite der Problematik, nämlich den Schutz der dem Plangebiet gegenüberliegenden Industrie- und Gewerbebetriebe vor störungsempfindlicher Nutzung (Vgl. hierzu allgemein auch Hess. VGH, Urteil vom 22. April 2010 - 4 C 327/09.N -, juris Rn. 92.)."</p> <p>OVG Münster, Urteil vom 30.01.2018 - 2 D 102/14.NE</p> <p>Eine Einstellung der unternehmerischen Belange - wie Eingangs dargestellt - und daran anknüpfend adäquate Gewichtung ist dem Vorentwurf des Bebauungsplans nicht zu entnehmen. Ausgehend davon fehlt es schon an einer sachgerechten Bewertung der einzelnen Belange und anknüpfend daran im Ergebnis bislang auch an einer gerechten Abwägung der Belange miteinander und untereinander.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 36.7.
36.23		<p>Zusammengefasst leidet der gegenständliche Vorentwurf an grundlegenden Planungsmängeln und schafft ungelöste bodenrechtliche Spannungen. Dies gilt maßgeblich mit Blick auf die südlich angrenzenden industriellen und gewerblichen Nutzungen. Diesen Aspekten ist im weiteren Aufstellungsverfahren</p>	Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft (siehe Abwägung oben).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>zwingend Rechnung zu tragen. Abschließend möchten wir nochmals betonen, dass wir für eine zielorientierte Konfliktlösung im Sinne eines verträglichen Nebeneinanders unseres bestehenden Industriebetriebes und einer künftigen baulichen Nutzung im Bereich des vorliegenden Plangebietes gern zur Verfügung stehen. Aus unserer Sicht sollte insbesondere über weitere aktive Schallschutzmaßnahmen sowie eine Vergrößerung der Abstände zwischen der Bestandsnutzung und dem künftigen Planbereich nachgedacht werden.</p>	
37.1		-Errichtung von mindestens 800 Parkeinheiten auf dem Grundstück 11-157 Detlevstraße	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.3.
37.2		-Halteverbot und Durchfahrtsverbot außer Anlieger für das gesamte Siedlungsgebiet einschließlich Roderichplatz	<p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
37.3		-Errichtung einer Ampelanlage Bennostr.-Gehrenseestraße	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.2.
38	20.12.2019	<p>Nach Einsicht in die Bauunterlagen in der Anna-Ebermann-Straße</p> <p>Zum Bauvorhaben in der Detlevstraße in Hohenschönhausen Gartenstadt konnten wir nicht feststellen ob das Baugrundstück auf Munitionsrückstände aus dem Zweiten Weltkrieg untersucht wurde.</p> <p>Den Berichten unserer Großmutter konnten wir entnehmen, dass</p>	<p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Begründung wird fortgeschrieben.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>die Rüstungsfirma Hasse und Wrede mehrfach bombardiert wurde.</p> <p>Dabei kam es zu Schäden an Häusern und Straßen. In der Siedlung wurden auch Blindgänger beseitigt, die dann auf den Sammelplatz für Munition gebracht wurden.</p> <p>Bitte informieren Sie uns, ob es eine Untersuchung auf Munitionsrückstände gab und mit welchem Ergebnis.</p>	
39.1	10.12.2019	<p>Als Anwohner der Lukasstraße sind wir in besonderem Maße vom Bauvorhaben der Howoge an der Detlevstraße betroffen. Wir begrüßen die frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit und möchten ergänzend zu folgenden Aspekten Stellung nehmen:</p>	Kenntnisnahme.
39.2		<p>1. Verkehr, Infrastruktur</p> <p>In etwa 1000 neue Anwohner werden sich aus dem bzw. zum Wohngebiet bewegen müssen. Die derzeitige Planung sieht vor, dass die Bennostr. einzige Zufahrtsstraße zum neuen Wohngebiet wird. Das wird zu einem erheblichen Zuwachs von PKW-Verkehr führen und zu einem starken Anwuchs von parkenden Autos, da die geplanten Parkplätze in keinem Verhältnis zum angebotenen Wohnraum stehen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.3 (Erhöhung des Parkdrucks im öffentlichen Straßenraum) und 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Bewohner).
39.3		<p>Die Zufahrt aus der Bennostr. in die hoch frequentierte Gehrenseestraße ist bereits jetzt zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr schwierig, es ist davon auszugehen, dass es zu langen Rückstaus aufgrund des erhöhten PKW--Verkehrs kommen wird. Daneben werden die bereits existierenden Zufahrten ins Wohngebiet wie die Lukasstraße, Arnimstraße, Oswaldstraße und Norbertstraße von den neuen Anwohnern ebenfalls als Umfahrung von Verkehrsstockungen usw. genutzt werden.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.5 (Rückstaus in das Wohngebiet) und 11.5 (Nutzung von Ausweichstrecken).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
39.4		Wir haben uns vor 22 Jahren mit Bedacht eine ruhige Seitenstraße für den Bau unseres Einfamilienhauses ausgesucht. An einer stark frequentierten Straße hätten wir nie gebaut. Eine eigene Zufahrt für das neue Wohngebiet könnte Abhilfe schaffen: unsere Straßen könnten so bleiben, wie sie sind, das Geld für Parkplätze und Fußwege könnten für die neue Zufahrt genutzt werden. Unsere Grundstücke würden nicht zugeparkt und die Lärmbelästigung hielte sich in Grenzen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
39.5		Beim Bau einer Kita muss bedacht werden, dass diese nur für einen kurzen Zeitraum den Bedarf unseres Wohngebietes abdeckt. Danach müssten wir auch noch den Zufahrts- und Abfahrtsverkehr der Kita ertragen.	<p>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.</p> <p>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 angemessen ist.</p> <p>Die Verpflichtung, Kurzeitparkplätze zu errichten, die den Nutzern der Kindertagesstätte zur Verfügung stehen, wird im weiteren Verfahren geprüft.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>
39.6		Auch die Anbindung an den ÖPNV muss verbessert werden. Der S- Bahnhof Gehrenseestraße ist nicht barrierefrei. Wenn im neuen Wohngebiet Familien und Senioren einziehen werden, ist die S-Bahn für diese Personengruppe schwierig bis gar nicht nutzbar. Des Weiteren muss es eine Garantie für den weiteren Betrieb der S 75 geben, eine Verlängerung bis in die Innenstadt	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestr.) und 13.6 (Anbindung der S 75 an die Innenstadt).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		muss weiter diskutiert werden.	
39.7		<p>2. Verschattung - Besonnung Die Höhe der geplanten Gebäude wird einen direkten Einfluss auf die Einstrahlung der Sonne auf die anliegenden Grundstücke haben. Wir werden morgens und vormittags bei der geplanten Geschosshöhe mit weniger Sonneneinstrahlung zu rechnen haben. Eine Reduzierung der Geschosshöhen wäre deshalb wünschenswert.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 2.12.
39.8		<p>3. Privatsphäre Durch die derzeit geplante Höhe der Gebäude ist davon auszugehen, dass direkte Einblicke in die Gärten der Anwohner ermöglicht werden. Die Privatsphäre im eigenen Garten ist nicht mehr gegeben. Durch eine veränderte Geschosshöhe kann hier schnell Abhilfe geschaffen werden, nicht umsonst gibt es Vorschriften, die sichern sollen, dass eine neuen Bebauung Rücksicht auf Bestandsbauten nehmen soll.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.8.
39.10		<p>4. Umwelt, Klima, Schallschutz Ich bedauere sehr, dass unsere Hinweise zum Umweltschutz bisher keine Rolle gespielt haben. Wohin mit Füchsen, Fledermäusen, Kaninchen, Käuzchen und Insekten, die im verplanten Bereich heimisch geworden sind.</p> <p>Ich fordere Sie auf, den Altbaumbestand in der Detlevstraße nicht zu entfernen, dient er doch einem gewissen Sicht- und Schallschutz. Gleichzeitig werden durch Bäume auch Umweltbelastungen ausgeglichen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.6 (Wegfall des Habitats) und 29.10 (Baumbestand an der Detlevstraße).
		<p>5. Emissionsschutz Siehe Ausführungen zum Verkehr</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.10-2.13.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>6. Mehrwert für Anwohner Nahezu alle o.g. Aspekte werden einen Einfluss haben auf die Wohnqualität der derzeitigen Anwohner und auch auf den Wert der Grundstücke. Bei fehlendem Sonnenlicht, erhöhtem Verkehr, erhöhten Emissionswerten und veränderter Privatsphäre kann mit der derzeitigen Planung NICHT von einem Mehrwert für die Anwohner ausgegangen werden.</p> <p>Aus unserer Sicht sind diese Aspekte wesentlich für ein gesundes Wohn- und Lebensumfeld (Birgit Monteiro: „Wohnen ist mehr als Essen + Schlafen“). Wir gehen daher davon aus, dass die o. g. Ausführungen zu den einzelnen Aspekten in die weitere Planung des Bauvorhabens einfließen werden.</p>	
40	10.12.2019	Identisch zu Nummer 39	
41.1	16.12.2019	<p>Unser Grundstück liegt an der Ecke Gehrenseestraße zur Bennostraße.</p> <p>Zu dem oben benannten Bauvorhaben (und) veröffentlichten Unterlagen nehme ich wie folgt Stellung.</p> <p>1. Verkehr und Lärm Durch die spitzwinklig auf die Gehrenseestraße verlaufende Bennostraße sind wir in besonderer Weise von drei Seiten unseres Grundstückes vom Bauvorhaben der Howoge an der Detlevstraße durch zunehmenden Verkehr und Lärm betroffen.</p> <p>In den letzten Jahren ist nicht nur die Verkehrsbelastung der Gehrenseestraße zu allen Tageszeiten gestiegen, nein, auch die Bennostraße hat durch das im angrenzenden Gebiet befindliche Gewerbegebiet der Karl-Gruppe in Bezug auf den Straßenver-</p>	Kenntnisnahme der Beschreibung der Bestandssituation.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		kehr und damit auch hinsichtlich der Lärmbelästigung einen rasanten Zuwachs erfahren.	
41.2		<p>Seit der Umgestaltung einer ehemaligen Kantine des Gewerbegebietes zu einer Großküche kommt es sowohl in den Tag- als auch in den Nachtstunden zu Lieferverkehr über die Bennostraße, der damit verbundenen Entladetätigkeit inklusive des Lärms bei dieser Tätigkeit.</p> <p>Persönliche Hinweise an die Betreiber der Großküche stießen zwar auf Absichtserklärungen, die Hinweise an die Nacht-Lieferanten zur Lärmvermeidung bei den Liefer- und Entladetätigkeiten beinhalten sollten. Jedoch zeichnet sich in letzter Zeit keine "leisere Nacht-Liefertätigkeit" ab.</p> <p>Auch die eigene Ladetätigkeit der Großküche "Drei Köche" während der Nachtstunden ist teilweise weithin zu hören. Genannt werden kann hier der 25. November 2019, an welchem zwischen 03.15 und 03.45 Uhr laute Geräusche durch die Nacht schallten, verursacht durch die Ladetätigkeit an einem Transporter der "Drei Köche".</p> <p>Weitere Verkehrs- und Lärmbelästigungen ergeben sich in der Bennostr. durch die Zu- und Abfahrt von und zu Mietflächen des Gewerbegebietes, die sich am hinteren Ende der Bennostraße befindet. Seitdem seit einigen Monaten dort eine Containerfirma auf dem Gewerbegebiet ansässig ist, stellen wir ganztagig fest, dass Containerfahrzeuge durch die Bennostr. "brettern" und, sind sie in leerem Zustand, jede Menge laute und knallende Geräusche, bedingt durch ihre Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung und den Zustand der Fahrbahn der Bennostraße erzeugen. Auch anderer Lieferverkehr durch Lieferdienste wird hauptsächlich über die Bennostraße abgewickelt. Und da für Lie-</p>	<p>Die Hinweise zu bestehenden Verkehrs- und Lärmbelästigungen 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.</p> <p>Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung kann nicht im Rahmen des B-Planverfahrens kontrolliert werden.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>ferdienste Zeit gleich Geld ist, bedarf es sicherlich keiner großen Vorstellungsgabe hinsichtlich der erzielten Geschwindigkeiten. Nicht zuletzt "verirren" sich Sattelaufleger auf der Suche nach Firmen auf dem Gewerbegebiet Gehrenseestraße 19 in die Bennostraße.</p> <p>Diesbezüglich fragen wir uns als Anlieger, warum für den Gewerbestandort "Gehrenseestraße 19" nicht ausschließlich die Einfahrt zur Gehrenseestraße 19 genutzt wird, sondern ein Teil des Gewerbeverkehrs zunehmend über die Bennostraße zu einer "Hintereinfahrt" erfolgen muss.</p>	
41.3		<p>Schon im Sommer 2017 wandten wir uns beschwerdeführend an das Bezirksamt und baten, einen neuen Standort für die Glascontainer an der Gehrenseestraße / Ecke Bennostr. zu suchen, zumal seinerzeit durch eine Straßenbaumaßnahme die Stellfläche hätte ohnehin neu hergestellt werden müssen und andererseits im Wohngebiet (Roderichplatz) bereits ein Stellplatz für Glascontainer vorhanden war. Grund unserer Beschwerde war die Nichteinhaltung der Einwurfzeiten und die dabei verursachte zusätzliche Lärmbelästigung insbesondere an Werktagen zwischen 20 und 22 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen, nämlich zu den Zeiten, zu denen der sonstige Lärmpegel relativ niedrig ist. Zu diesen Zeiten hören wir dann die beim Einwurf entstehenden gläsernen Geräusche.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Standort der Glascontainer und die Einhaltung der Einwurfzeiten sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.</p>
41.4		<p>Und zu alledem sollen nun noch Hunderte neue Anwohner hinzukommen, die die Bennostraße als Zufahrtstraße nutzen sollen, eine KITA, deren Kinder zumindest teilweise aus anderen Gebieten kommen und der Bring- und Abholweg zumindest teilweise per PKW erfolgen wird und Verkaufsstellen, die beliefert werden müssen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.12.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Alles das trägt für die Anwohner der Bennostraße dazu bei, die Lärmentwicklung weder auf dem jetzigen Stand zu begrenzen oder zu mindern.</p> <p>Nein, der Lärm wird rund um die Uhr zunehmen und das Wohnen auf der Bennostraße gänzlich UNERTRÄGLICH machen.</p>	
41.5		<p>2. sonstige Bemerkungen</p> <p>In einer verkehrlichen Voruntersuchung zum BV Detlevstraße beschreiben die Gutachter die Anzahl der Parkstände mit 112 Stück, unterstellen die Länge je Parkstand mit 6 m und somit errechnen sie die zum Parken zur Verfügung stehende Länge der Bennostraße (beidseitig) mit 672 m. Soweit ist die Berechnung als Ist-Zustand nachvollziehbar.</p> <p>Nicht nachvollziehbar dagegen ist die im gleichen Zusammenhang erfolgte rechnerische Darstellung, bei der eine effektive Länge der Bennostraße von 420 m und, da beidseitiges Parken unterstellt wird, somit 840 m mögliche Länge zum Parken bei einem Abschlag von 40 % zur Verfügung stehen sollen. Rechnerisch ergeben sich aber nur 504 m und nicht wie vorher behauptet 672 m und damit auch nur 84 anstatt der vorher beschriebenen 112 Stück Parkstände.</p>	<p>Den Ausführungen wird zugestimmt. Die Herleitung der im Bestand vorhandenen Parkplätze der Machbarkeitsstudie zu Erschließung des Neubauvorhabens Detlevstraße wird im weiteren Verfahren überarbeitet.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung und Berichtigung im weiteren Verfahren.</p>
41.6		<p>In einer weiteren Betrachtung der Gutachter über den Ausbau/die Ertüchtigung der Bennostraße wird eine Fahrbahnbreite von 5,50 m beschrieben.</p> <p>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 $420 \text{ m} / 1,1 = 382 \text{ m}$ und das geteilt durch 6 m Länge pro Parkstand. Somit sind es rechnerisch nur noch 64 Parkstände, die nach einem Umbau der Bennostraße</p>	<p>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.</p> <p>Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass in Berlin keine Stellplatzpflicht sowie kein Anspruch auf die Bereitstellung von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum besteht.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>ße 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.</p>	<p>Kenntnisnahme. Prüfung (Ausbau der Bennostraße) im weiteren Verfahren.</p>
42	02.12.2019	<p>Das Gesamtkonstrukt aus der aktuellen Verkehrssituation auf der Gehrenseestraße, der dazukommende aktive und ruhende Verkehr durch den Neubau und die gegebene Situation bei der Anbindung an den ÖPNV und die fehlenden Mobilitätsangebote werden zu einem entsprechenden Kollaps und steigendem Stresspotential bei allen Bewohnern des Gebietes rund um den Neubau führen.</p> <p>Anzunehmen, dass durch WBS-geförderte Wohnungen keine zusätzlichen Fahrzeuge in das Gebiet ziehen werden, ist realitätsfremd, da auch günstige gebrauchte Fahrzeuge durch Menschen mit geringem Einkommen genutzt werden.</p> <p>Ein Mindestmaß an 0,75 bis 1 Stellplatz/Wohneinheit sollte angenommen werden, um kein Konfliktpotential zwischen den Eigentümern der Grundstücke in der Gartenstadt, den Stellflächen in der Bennostraße (und den daraus behinderten Verkehr) und den Bewohnern der Neubaufäche zu schüren.</p> <p>Wenn Sie nicht darauf eingehen, können Sie ansonsten mit steigenden Anrufzahlen bei Polizei/Ordnungsamt annehmen, da die</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1, 2.5 und 4.2 (jeweils zur Leistungsfähigkeit der Kfz-Infrastruktur), 2.1 und 2.3 (Stellplatzdruck im öffentlichen Straßenraum und Stellplatzschlüssel), 2.1 (Privatflächen im öffentlichen Straßenraum) und 1.1 (Versorgung des Plangebiets mit öffentlichen Verkehrsträgern).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Grundstücke bzw. Privatflächen in der Gartenstadt zugeparkt werden und die Leute sich das nicht gefallen lassen werden.	
43.1	12.12.2019	Zum geplanten Bauvorhaben möchte ich anmerken, dass es dringend notwendig ist, die Erschließung des geplanten Gebietes über die Südseite (Marzahner Straße / Gewerbegebiet) vorzusehen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5
43.2		Die Erschließung über die Nord- / Nordwestseite führt unweigerlich zu einem untragbar hohen weiteren Verkehrsaufkommen auf der Gehrenseestraße, welche schon jetzt im Bereich der Gehrenseebrücke zu Stoßzeiten über dem Kapazitätslimit ist.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1.
43.3		Auch kommt es sehr häufig zu Unfällen mit Fußgängern im Bereich der Gehrenseestraße / Bennostraße / Wollenberger Straße. Ein noch höheres Verkehrsaufkommen ist bei der derzeitigen Infrastruktur untragbar.	Kenntnisnahme. Die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger über die Gehrenseestraße wird im weiteren Verfahren geprüft. Kenntnisnahme, Prüfung im weiteren Verfahren
43.4		Es wäre sicher ratsam, wenn Sie im geplanten Gebiet eine große (<350 Plätze) Kita einplanen, um das entstandene Defizit der Olympia Siedlung und der neuen Bebauung an der Wartenberger Straße auszugleichen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 9.10.
44.1	06.12.2019	Allgemein / Vorbemerkung Eine Bemerkung zur Terminologie - seit wann ist die Gartenstadt „Neu-Hohenschönhausen“?	Die Gartenstadt befindet sich im Ortsteil „Alt-Hohenschönhausen“. Kenntnisnahme.
44.2		Durch die geplante hochgeschossige Bebauung des recht kleinen Areals wird eher eine Bebauung mit einer Innenstadt gemä-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner)

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>ßen Einwohnerdichte erreicht, die in keiner Weise dem Charakter der jetzigen Gartenstadt entspricht. Bei der geplanten Herstellung von Wohnungen für 800 bis 1000 Personen wird ein Quartier mit einer punktuellen Einwohnerdichte von 27.500 bis 34.000 Personen pro km² hergestellt (2,9 ha = 0,029 km²), was für mich in keinem Verhältnis zur Einwohnerdichte der direkten umliegenden Bebauung und auch nicht von Alt-Höhenschönhausen (ca. 5.250) steht. Es gibt in der näheren Umgebung um die geplante Baufläche Parks oder andere öffentliche Freiflächen hier in Alt-Höhenschönhausen als Ausgleich.</p>	<p>Zum Nutzungsmaß und der Einwohnerdichte: Dem Vergleich zwischen „punktueller Einwohnerdichte“ sowie Einwohnerdichte des Ortsteils Alt-Höhenschönhausen 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 m²), das durch eine vierköpfige Familie bewohnt wird, zu einer „punktuellen Einwohnerdichte“ von ca. 5000 Ew/km², die der Einwohnerdichte Alt-Höhenschönhausens entspricht.</p> <p>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.</p> <p>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 können lärmabgewandte Fassadenseiten entstehen, die die nutzungseingeschränkten „lauten“ Fassaden kompensieren.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
44.3		<p>Im Flächennutzungsplan ist dieses Gebiet als Wohnbaugebiet W4 klassifiziert (GFZ bis 0,4). Für die Einfügung in den Charakter des angrenzenden Gebietes wäre eine Überschreitung der kleinen, jetzt neuzugestaltenden Fläche zu einem Wohnbaugebiet W3 (GFZ bis 0,8) für mich vertretbar. Die Überschreitung der Klassifizierung in ein Wohngebiet Typ W2 mit Vollausrückung (GFZ nicht bis 1,5, sondern volle 1,5) stellt sich für mich als eine Vergewaltigung dar. Was nützt es also, dass es aus Schutz vor Willkür festgesetzte Pläne gibt, die mit Ausnahmeregelungen dermaßen wieder gegen den Willen von Betroffenen umgangen werden können. Selbst in der Nähe befindliche Gebiete (auch Neu-Hohenschönhausen) sind nicht so ausgereizt wie hier geplant. Kein Wunder, dass es so viele Mitmenschen gibt, die der Politik (Parteien) nicht mehr vertrauen. Es geht hier für mich nur um die Umsetzung von Populismus zum Nachteil der jetzigen Anwohner, weil die Politik in den letzten Jahren versagt hat. Was nützt eine Bürgerbeteiligung, wenn in Hinblick auf den Umfang des Projektes vom Eigentümer keine Abstriche gemacht werden. Warum eigentlich nur ein GFZ von 1,5 und nicht 2,0? Wahrscheinlich müssen wir noch froh darüber sein.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 29.9</p>
44.4		<p>Vorschlag</p> <p>Diese Planung hat mit dem Charakter der (einer) „Gartenstadt“ wohl nichts mehr zu tun, obwohl das Wort „Grün“ und die Verbindung zur „Gartenstadt“ oft genutzt wird. Bei den Eckpunkten des ersten Info-Materials gab es den Punkt „mindestens 3-geschossige Gebäude“, der dem Leser suggerierte, dass es auch 3-Geschossige gibt, was nun überhaupt nicht mehr der Fall ist. Diese wäre aber nötig, um ein gewisses Einfügen der neuen Bebauung (sanfte Angleichung) an die vorhandene Bebauung zu realisie-</p>	<p>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</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>ren. Die geplante Geschossanzahl beginnt allerdings bei 4 und für den 2. Gebäudeteil (1. Riegel) bei 5-Geschossen, trotzdem dieses auch direkt an die Detlevstraße angrenzt (5 m von Grundstücksgrenze). Direkt an die Detlevstraße angrenzende Gebäude (5 m von der Grundstücksgrenze) dürften meiner Meinung nach auch nur 3-geschossige Höhe aufweisen, welche sich mit Vergrößerung des Abstandes zur Detlevstraße erhöhen dürften (z.B. ab 12,5 m 4-geschossig; 20 m 5-geschossig). Für den südlichen Teil des Quartiers (ab Quartiersplatz) würde ich einer 6-geschossigen Bebauung der Querriegel noch zustimmen, wenn der Abstand zur Grundstücksgrenze Detlevstraße bei mindestens 27,5 m liegt und damit eine gewisse Abstandsfläche vorhanden ist. Die direkten Gebäudeteile parallel zur Bahn könnten generell dann um ein Geschoss höher ausfallen als die zur Detlevstraße zeigenden Teile (Abstufung nicht nur von Süd nach Nord, sondern auch von Ost nach West) - also erster Parallelabschnitt 4-geschossig und dann um jeweils ein Geschoss erhöht bis zu sieben (nach dem Quartiersplatz). Da könnten dann exquisite Dachterrassen-Wohnungen entstehen. Bei einer solchen Bebauung könnte man vielleicht noch von einem Einfügen in den jetzigen Charakter sprechen</p>	<p>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 Geschosszahlen (von vier bis sieben) und maximal zulässigen Gebäudeoberkanten eine Höhenstaffelung der Gebäude mit Bezug auf die Entfernung zur Detlevstraße gesichert werden.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.</p>
44.5		<u>Verschattung</u>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.12.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Durch die geplanten 5- bzw. 6-geschossigen hereinragenden Gebäude (1. und 2. Riegel) an der Detlevstraße im Bereich meines Grundstücks wird es am Vormittag zu Verschattung im Allgemeinen und speziell für die nach Osten ausgerichtete installierte Solaranlage kommen. Ich rechne mit einem Gesamtertragsverlust von mindestens 10 % oder höher. Die Verschattung wird noch durch die tieferstehende Sonne in den Wintermonaten bzw. Übergangsmonaten September bis November sowie März und April verstärkt werden (Sonnenstrahlen werden die Anlage erst kurz vor Mittag erreichen) und damit wahrscheinlich sogar zu einem bis zu 50-prozentigen Ertragsverlust in diesen Zeiten führen. Diese Beeinträchtigung kann durch die im allgemeinen Teil beschriebene Reduzierung der Anzahl der Geschosse gemindert werden.</p>	
44.6		<p><u>Privatsphäre</u></p> <p>Durch die derzeitige geplante Höhe von 6-geschossiger Bebauung seitlich gegenüber meinem Grundstück ist ein direkter Einblick in meinen Garten vorhanden und damit die Privatsphäre im eigenen Garten nur noch eingeschränkt gegeben. Eine Minderung der Beeinträchtigungen kann durch die im allgemeinen Teil beschriebene Reduzierung der Anzahl der Geschosse erreicht werden.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.8.
44.7		<p><u>Verkehr, Infrastruktur</u></p> <p>Durch die Zufahrt zum neuen Quartier über die Bennostraße wird es in jedem Fall zu einer noch höheren Belastung auf der Gehrenseestraße kommen, was im Berufsverkehr zu einem noch längeren Rückstau (bis auf die Rhinstraße und den „Schleichweg“ auf der Wollenberger Straße) führen wird. Weiter-</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 4.2 (Lichtzeichenanlage) und 10.4 (Auslastung der Kfz-Infrastruktur)

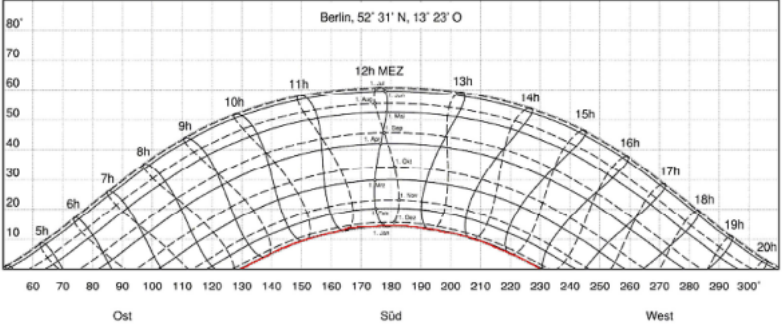
Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		hin ist die Kreuzung Bennostraße/Gehrenseestraße dann für Fahrzeuge aus der Bennostraße in Richtung Zentrum nur mit Hilfe einer neuen Ampel sicher passierbar. Das vorliegende und vorgestellte Verkehrsgutachten prognostiziert auch ohne das neue Wohngebiet einen baldigen Verkehrskollaps.	
44.8		<p>In jedem Fall ist eine verkehrsberuhigte Zone in dem Bereich der Detlevstraße und Lukasstraße zur Vermeidung einer zusätzlichen Belastung dieser Straßen notwendig. Eine Verbindung über den Quartiersplatz zur neuen „Erschließungsstraße“ darf (wie vorgesehen) auf keinen Fall erfolgen.</p> <p>Die Erschließung über die beiden Endpunkte hat einmal für die geplante Hauptzufahrt über die Bennostraße und andererseits die unteren Zufahrtsstraßen der Gehrenseestraße bzw. der Arnimstraße für die bisherigen Anwohner eine erhöhte Lärm- und Emissionsbelastung zur Folge. Auch die Arnimstraße parallel zur Bahn wird wohl als Ausweichstraße genutzt werden, was an der Engstelle am Bahndamm auch für Fußgänger und Autofahrer zu einer erhöhten Unfallquelle führen könnte.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.5 (Ausweichverkehre) und 17.1 (Erschließung des Plangebiets über die Arnimstraße).</p> <p>Zur verkehrsberuhigten Zone und der Erschließung des Plangebiets: 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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Hinweise werden im weiteren Bebauungsplanverfahren geprüft.</p>
44.9		Da die Anbindung des Quartiers an den ÖPNV nicht optimal ist (erhebliche Wege zur S-Bahn, Bus und Straßenbahn - gerade für ältere Leute; Taktzeiten - Bus alle 20 Minuten - S-Bahn abends nur alle 20 Minuten) werden viele Haushalte (soweit es ihnen	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.4.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		möglich ist) ein Fahrzeug besitzen. Das erarbeitete Mobilitätskonzept könnte bei Annahme durch die neuen Anwohner eine gute Idee sein (sind für mich aber nur hypothetisch und gegen statistische Fakten über das Leben in Berlin), geht aber bei nicht Durchsetzung zu Lasten der jetzigen Anwohner. Das Umfeld bietet z.B. Radfahrern nicht auf allen Hauptstraßen (Gehrenseebrücke, Hauptstraße, ...) an bzw. Sie entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen. Zum Carsharing -findet sich kein Betreiber, ist es auch nur eine Luftnummer.	
44.10		Damit stehen die derzeit geplanten Parkplätze meiner Ansicht nach nicht im Verhältnis zu den von den neuen Anwohnern benötigten Parkplätzen, so dass sie auf die bisher existierenden Flächen vor den jetzigen Grundstücken ausweichen werden. Damit wird für Besucher der Bewohner der „alten Gartenstadt“ keine Fläche mehr zur Verfügung stehen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 11.3.
44.11		Bei der Herstellung der neuen verkehrsberuhigten Detlevstraße sollte auf einen Gehweg auf der Seite der jetzigen Grundstücke verzichtet werden, da das Straßenniveau oft höher als das Grundstücksniveau ist und damit der jetzige abfallende Grünstreifen begradigt werden würde und damit den Unterschied an der Grundstücksgrenze erhöhen würde. Außerdem glaube ich nicht, dass die jetzigen Anwohner einen separaten Gehweg benötigen und dass diese Ausgaben unbedingt nötig sind.	Die Notwendigkeit eines Ausbaus der Detlevstraße wird im weiteren Verfahren geprüft und mit den Fachämtern abgestimmt. Sofern Maßnahmen zur Ertüchtigung oder ein Ausbau notwendig sein sollten, erfolgen diese nach den Vorgaben des Fachamtes. Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.
44.12		Auch eine Verbesserung der Anbindung an den ÖPNV muss erfolgen. Der Bahnhof sowie der Brückenabgang zum neuen Wohngebiet müssen barrierefrei werden (Fahrstühle), wenn mit Wohnungen für Senioren/Behinderte geworben wird. Die Wiederherstellung des Betriebes bis in die Innenstadt sollte gewährleis-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 3.5.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		tet werden.	
44.13		<p><u>Schallschutz</u></p> <p>In einem gewissen Maße wird sich der Lärmpegel durch die Bahn sowie des Schredderwerkes der Bahn verringern. Der Straßenlärm von der Gehrenseestraße, sowie der Lärm durch doch mehr erwartende durchfahrende Autos auf den Straßen des derzeitigen Wohngebietes und einer nicht vermeidbaren Schallpegelerhöhung durch das entstehende Quartier (z.B. Spielplätze/-flächen) werden dann eine neue Belastung darstellen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.12 (Erhöhung der Immissionen durch induzierten motorisierten Verkehr) und 10.3 (Erhöhung der Immissionen durch Folgeeinrichtungen der geplanten Wohnbebauung).
44.14		<p><u>Betrachtung zum Mehrwert (für mich und andere Anwohner im allgemeinen)</u></p> <p>Alle oben genannten Aspekte werden einen Einfluss auf die Wohnqualität der derzeitigen Anwohner haben. Erhöhter Verkehr im und um das Wohngebiet sowie Verlust des derzeitigen Charakters, erhöhte Emissionswerte und veränderte Privatsphäre sowie die angeführte Verschattung des Grundstücks und einen Blick auf eine Hochhäuserfront kann mit der derzeitigen Planung NICHT von einem Mehrwert ausgegangen werden.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.13.
44.15		<p><u>Schlussbetrachtung</u></p> <p>Die oben beschriebene Aufteilung in Bezug auf die Höhe der Gebäude ist für mich die Schmerzgrenze. Um dem neuen Quartier einen angepassten Charakter an die „alte Gartenstadt“ zu verleihen, müsste eine noch größere Absenkung der Anzahl der Geschosse und damit auch der Zahl neuer Anwohner erfolgen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 44.4.
44.16		Weiter sehe ich keine Möglichkeiten für eine Freizeitgestaltung	Ziel des B-Plans 11-157 ist hinsichtlich der Art der Nutzung die

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Senioren. Der Quartiersplatz wird als zentraler Punkt und als soziale Mitte beschrieben. Ein Bäcker und Zeitungsladen und ein oder zwei Arztpraxen sind ja nicht schlecht - bieten aber keine sozialen Kontaktmöglichkeiten (da wären eher Gaststätte, Begegnungsräume notwendig). Der zentrale Spielplatz vor dem Quartiersplatz ist auch ein Witz. Für das geplante Bauvorhaben muss doch auch ein moderner „aktiv Spielplatz“ für Schulkinder entstehen und nicht nur kleine „private Spielplätze“ für Kleinkinder. Da in der Nähe nicht mit solchem Angebot gedient werden kann, müsste die Fläche (1800 m², wenn man 4 m²/ Wohneinheit also* 450 wohl ansetzen muss) auf dem Areal mit entstehen. Damit existieren immer weniger „Grüne Flächen“ von denen in der Beschreibung gesprochen wird.</p>	<p>Ausweisung eines allgemeinen Wohngebiets gemäß § 4 Bau-nutzungsverordnung. Der Versorgung des Gebiets dienende Schank- und Speisewirtschaften aber auch Anlagen z.B für kulturelle und soziale Zwecke sind gem. § 4 Abs. 2 BauNVO in diesem Baugebiet regelmäßig planungsrechtlich zulässig.</p> <p>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 BauOBl 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.</p> <p>Im weiteren Verfahren wird ein Konzept für den Freiraum vorgelegt.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird zum Teil berücksichtigt.</p>
44.17		<p>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</p>	<p>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.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass der nördliche Teil des Plangebiets zur Gehrenseestraße nicht bebaut wird. Zudem wird</p>


Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		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.	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.
44.18		<p><u>Ergänzung Verschattung (Speziell der Solaranlage)</u> <u>[Falls Verständnisprobleme aufkommen, können gerne Rückfragen gestellt werden]</u></p> <p>Zum Punkt „... wird es am Vormittag zu Verschattung im Allgemeinen und speziell für die nach Osten ausgerichtete installierte Solaranlage kommen. Ich rechne mit einem Gesamtertragsverlust von mindestens 10% oder höher.“</p> <p>Eine Reduzierung der Sonneneinstrahlung kann aber auch eine Beeinträchtigung hinsichtlich Gesundheit und Wohlbefinden darstellen. Die Sonne hat Auswirkungen auf das physische als auch das psychische Wohlbefinden.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.12.
44.19		<p>Berechnung / Ermittlung der Uhrzeit ab der die Solaranlage erst voll mit Sonne beschienen wird</p> <p>Höhe über Boden 5 m (Mitte untere Plattenreihe - Solaranlage arbeitet erst im Normbereich, wenn alle Platten gleichmäßig mit Sonne bestrahlt werden [Reihenschaltung]).</p>	<p>Der Hinweise zu den vorhandenen Solaranlagen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.12.</p>

Nr.	Datum Stellungnahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis																																																																																				
		<table border="1" data-bbox="465 292 1272 544"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Datum</th> <th rowspan="2">Uhrzeit</th> <th rowspan="2">Sonnen-aufgang</th> <th rowspan="2">Grad-zahl</th> <th rowspan="2">Höhen-differenz</th> <th rowspan="2">Ver-schat-tung</th> <th colspan="4">mit reduzierter Geschoßanzahl</th> </tr> <tr> <th>Uhrzeit</th> <th>Grad-zahl</th> <th>Höhen-differenz</th> <th>Ver-schat-tung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>21.6.</td><td>6:50</td><td>3:42</td><td>83°</td><td>10,9 m</td><td>25 m</td><td>5:05</td><td>63,5°</td><td>5,1 m</td><td>29 m</td></tr> <tr><td>21.7. (21.5.)</td><td>7:00</td><td>4:08</td><td>86,3°</td><td>10,9 m</td><td>25 m</td><td>5:30</td><td>71,3°</td><td>5,1 m</td><td>26 m</td></tr> <tr><td>21.8. (21.4.)</td><td>6:55</td><td>5:00</td><td>92°</td><td>10,9 m</td><td>35 m</td><td>6:20</td><td>84,7°</td><td>5,1 m</td><td>25 m</td></tr> <tr><td>21.9. (21.3.)</td><td>8:00</td><td>5:50</td><td>111,5°</td><td>13,8 m</td><td>48 m</td><td>7:20</td><td>106°</td><td>10,9 m</td><td>47 m</td></tr> <tr><td>21.10. (21.2.)</td><td>9:20</td><td>6:42</td><td>140,5°</td><td>13,8 m</td><td>40 m</td><td>8:25</td><td>128°</td><td>10,9 m</td><td>46 m</td></tr> <tr><td>21.11. (21.1.)</td><td>10:25</td><td>7:38</td><td>152,5°</td><td>13,8 m</td><td>56 m</td><td>9:20</td><td>144°</td><td>8 m</td><td>43 m</td></tr> <tr><td>21.12.</td><td>10:40</td><td>8:15</td><td>160°</td><td>16,7 m</td><td>79 m</td><td>9:55</td><td>149°</td><td>8 m</td><td>49 m</td></tr> </tbody> </table> <p data-bbox="465 547 808 592"> () Annähernd gleich Uhrzeit ist generell Normalzeit (Winterzeit) </p> <p data-bbox="801 608 936 624">Sonnensstandsdiagramm</p>  <p data-bbox="454 1007 1290 1174"> Auf der nächsten Seite ist der Lageplan mit Eckpunkten und Winkeln, die für die Sonneneinstrahlung maßgebend sind, sowie des Vorschlags die Höhe der Gebäude (Anzahl Geschosse) zu verringern, um eine Reduzierung der Beeinträchtigung durch die Verschattung zu erreichen. </p> <p data-bbox="454 1209 1290 1374"> Die auf Seite 1 aufgestellte Tabelle zeigt, dass zwischen dem Zeitpunkt des Sonnenaufgangs (näherungsweise [vielleicht 10 min] Abweichung) - die Zeit zu der die Sonneneinstrahlung derzeit beginnt [natürlich nur wenn die „Sonne scheint“] - und der nach Realisierung des Bauprojektes beginnenden Sonnenein- </p>	Datum	Uhrzeit	Sonnen-aufgang	Grad-zahl	Höhen-differenz	Ver-schat-tung	mit reduzierter Geschoßanzahl				Uhrzeit	Grad-zahl	Höhen-differenz	Ver-schat-tung	21.6.	6:50	3:42	83°	10,9 m	25 m	5:05	63,5°	5,1 m	29 m	21.7. (21.5.)	7:00	4:08	86,3°	10,9 m	25 m	5:30	71,3°	5,1 m	26 m	21.8. (21.4.)	6:55	5:00	92°	10,9 m	35 m	6:20	84,7°	5,1 m	25 m	21.9. (21.3.)	8:00	5:50	111,5°	13,8 m	48 m	7:20	106°	10,9 m	47 m	21.10. (21.2.)	9:20	6:42	140,5°	13,8 m	40 m	8:25	128°	10,9 m	46 m	21.11. (21.1.)	10:25	7:38	152,5°	13,8 m	56 m	9:20	144°	8 m	43 m	21.12.	10:40	8:15	160°	16,7 m	79 m	9:55	149°	8 m	49 m	
Datum	Uhrzeit	Sonnen-aufgang							Grad-zahl	Höhen-differenz	Ver-schat-tung	mit reduzierter Geschoßanzahl																																																																											
			Uhrzeit	Grad-zahl	Höhen-differenz	Ver-schat-tung																																																																																	
21.6.	6:50	3:42	83°	10,9 m	25 m	5:05	63,5°	5,1 m	29 m																																																																														
21.7. (21.5.)	7:00	4:08	86,3°	10,9 m	25 m	5:30	71,3°	5,1 m	26 m																																																																														
21.8. (21.4.)	6:55	5:00	92°	10,9 m	35 m	6:20	84,7°	5,1 m	25 m																																																																														
21.9. (21.3.)	8:00	5:50	111,5°	13,8 m	48 m	7:20	106°	10,9 m	47 m																																																																														
21.10. (21.2.)	9:20	6:42	140,5°	13,8 m	40 m	8:25	128°	10,9 m	46 m																																																																														
21.11. (21.1.)	10:25	7:38	152,5°	13,8 m	56 m	9:20	144°	8 m	43 m																																																																														
21.12.	10:40	8:15	160°	16,7 m	79 m	9:55	149°	8 m	49 m																																																																														

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>strahlung ca. 2 bis 3 Stunden liegen. Diese könnte mit vorgeschlagener Verringerung der Geschoszahl im nördlichen Teil des Bauvorhabens auf 1,3 bis 1,6 Stunden gesenkt werden.</p> <p>Da in der ersten Stunde nur ein geringer Ertrag erzeugt wird, ist durch diese Maßnahme eine nur geringe Ertragsreduzierung zu erwarten.</p>	
44.20		<p>Auf den nächsten zwei Seiten ein Vorschlag um eine „sanftere“ Angleichung an die vorhandene Bebauung zu realisieren und im Bebauungsplan festzulegen. Die oben vorgeschlagene Geschosanzahlgestaltung basiert auf dieser Vorgabe.</p> <p>Wie schon im ersten Schreiben gesagt, ist dieser Vorschlag nur die Schmerzgrenze, wenn das Vorhaben in dem geplanten Umfang von HOWOGE, Politik und Stadtentwicklungsamt als rechtskonform bewertet wird. Ansonsten sollte die vorgeschlagene Festsetzung einer Staffelung sogar mit 2 und nicht mit 3 Geschossen beginnen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 44.5.
44.21		<p>Für mich stellt die derartige Überschreitung der im Flächennutzungsplan festgelegten GFZ von 0,4 auf 1,5 weiterhin eine Unzulässigkeit dar, die in keiner Weise ausreichend begründet ist. Der § 17 Abs. 1 BauNVO ist ja keine Begründung, dass eine Überschreitung notwendig ist, sondern nur anzuwenden, wenn eine Überschreitung vorliegt. Und nachfolgende Passagen im Dokument „Begründung zum Bebauungsplan 11-157; Abschnitt III. Planinhalt und Abwägung; Punkt 3.2.1“ enthalten auch keine Sachverhalte, die die Überschreitung der GFZ begründen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 29.9.
44.22		<p>Nach „Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Bau nutzungsverordnung - BauNVO) § 17 Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ ist selbst für all-</p>	Im weiteren Verfahren erfolgt eine vertiefende Darlegung der städtebaulichen Gründe für die Überschreitung der Orientierungswerte gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO. Der Überschreitung

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>gemeine Wohngebiete (WA) eine Überschreitung der Obergrenze der GFZ von 1,2 nur „aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.“</p> <p>Das ist für mich eine doppelte Überschreitung von vorgegebenen Kennzahlen einmal die Überschreitung des Wertes des Umfeldes und dann der nicht ohne Grund festgelegten allg. Obergrenze.</p> <p>Wenn aus diesem Grund die Überschreitung hier ein Grund sein sollte heißt das, dass alle in nächster Zeit geplanten Bauvorhaben in Berlin die Obergrenze (die hoffentlich nicht ohne Grund einmal festgelegt wurde) überschreiten sollten / werden.</p> <p>Es bringt aber glaub ich keinem etwas, das nur aus dem Grund, dass Wohnraum geschaffen werden muss, man nicht mehr gesunde Wohnverhältnisse schafft bzw. die Qualität von vorhandenen Wohnverhältnissen senkt.</p>	<p>der Orientierungswerte liegen städtebauliche Gründe zugrunde:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Begründung wird fortgeschrieben.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis												
44.23		 <p data-bbox="450 1157 607 1181">Lageplan 1:1000</p> <table border="0" data-bbox="450 1189 940 1316"> <tr> <td data-bbox="450 1189 705 1212">bis 12,5 m max. 3</td> <td data-bbox="728 1189 940 1212">Geschosse bezogen auf</td> </tr> <tr> <td data-bbox="450 1212 705 1236">ab 12,5 m max. 4</td> <td data-bbox="728 1212 940 1236">Grundstücksgrenze</td> </tr> <tr> <td data-bbox="450 1236 705 1260">ab 20 m max. 5</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="450 1260 705 1284">ab 27,5 m max. 6</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="450 1284 705 1308">ab 35 m max. 7</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="728 1284 940 1308">ab 42,5 m max. 8</td> <td></td> </tr> </table>	bis 12,5 m max. 3	Geschosse bezogen auf	ab 12,5 m max. 4	Grundstücksgrenze	ab 20 m max. 5		ab 27,5 m max. 6		ab 35 m max. 7		ab 42,5 m max. 8		Die Inhalte der Wettbewerbsverfahren (Siegerentwurf der 2.
bis 12,5 m max. 3	Geschosse bezogen auf														
ab 12,5 m max. 4	Grundstücksgrenze														
ab 20 m max. 5															
ab 27,5 m max. 6															
ab 35 m max. 7															
ab 42,5 m max. 8															

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p><u>Festlegungen/Festsetzungen</u></p> <p>Da im Vorentwurf des Bebauungsplans weder Lage noch Bezüge in Hinblick auf den Gewinnerentwurf (der in der „Begründung zum Bebauungsplan 11-157“ nur als Grundlage für die weitere Planung des Bauvorhabens angeführt ist) dargestellt sind, fordere ich die Festsetzung von textlichen Eckpunkten bzw. die Änderung der Entwurfszeichnung.</p> <p>Dazu sollen unter anderem zählen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -GFZ max. 0,8 (Projekt erfüllt damit immer noch die Förderfähigkeit nach dem „Berliner Model der kooperativen Baulandentwicklung“ [Geschossfläche > 5.000 m²] und ist damit auch weiterhin über dem Schwellwert zur Klassifizierung als „dringend im Gesamtinteresse Berlins stehendes Bauvorhaben“ [> 200 Wohneinheiten]) -Festlegung zur neuen Erschließungsstraße (parallel zur Bahn) -Festlegung zu Parkraum/Parkflächen (Anzahl) -Baufläche* (und die sich daraus ergebene Geschossfläche) [was gehört zum Bauland?] und max. Bauhöhe (Anzahl Geschosse) in Bezug auf den Abstand zur Detlevstraße („Bauhöhenzonen“ - siehe Vorschlag - bei GFZ von 0,8 sollte eine Staffelung von zwei Geschossen bis sechs Geschossen ausreichen) -Grünflächen/Spielplatzflächen -zu schützender Baumbestand (Nachpflanzung von beseitigten 	<p>Wettbewerbsphase / 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.</p> <p>An der GFZ von 1,5 wird hierbei festgehalten (siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Punkt 44.22).</p> <p>Kenntnisnahme. Wird zum Teil berücksichtigt.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Bäumen)</p> <p>-Maßnahmen aus Gutachten zur faunistischen Untersuchung</p> <p>Lärmschutzmaßnahmen</p> <p>gewerbliche Nutzung (Läden, Photovoltaikanlage)</p>	
44.24		<p>Es existieren unterschiedliche Angaben in unterschiedlichen Dokumenten.</p> <p>Begründung zum Bebauungsplan 11-157 I/Punkt 2.3: „...Die Größe des Plangebiets beträgt insgesamt ca. 2,9 ha.“</p> <p>Begründung zum Bebauungsplan 11-157 I/Punkt 2.4: „... Das ca. 2,4 ha große Grundstück</p> <p>-Begründung zum Bebauungsplan 11-157 III/Punkt 1.: „... auf dem rd. 26.770 m2 großen Baugrundstück ...“</p> <p>-VERKEHRLICHE VORUNTERSUCHUNG NEUBAUVORHABEN DETLEVSTRASSE 1.: „...rd. 2,9 ha großen Gelände umfasst eine Fläche von ca. 2,7 ha.“</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und die Angaben werden überprüft und ggf. korrigiert.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.</p>
45.1	03.12.2019	<p>Meine Frau und ich sehen das Bauvorhaben der HOWOGE (als Gesellschaft der Stadt) kritisch. Eine Hochhaussiedlung mit 450 Wohneinheiten und daraus resultierenden 5 und mehr Geschossen stehen in einem starken Kontrast zur Gartenstadt. Die Detlevstraße stellt auch keine adäquate Grenze dar, so dass das Stadtbild in dieser Region nicht erhalten bleibt und enorm leiden würde.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.11.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Planung nicht die Errichtung von Hochhäusern im Sinne der Bauordnung umfasst.</p>
45.2		<p>Ein weiterer Aspekt ist die momentan bereits überlastete Ver-</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.3</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>kehrssituation. Vor allem zu den Stoßzeiten sind S75 sowie M5 und M17 überfüllt. Auch das Auto ist keine Alternative, da die Straßen ebenfalls voll sind und sich im Berufsverkehr lange Staus bilden.</p> <p>Besonders besorgt sind wir, wenn wir an die Parksituation denken. Die Schätzungen der HOWOGE über zu erwartende Autos und deren Stellflächen erscheinen uns aus eigener Erfahrung als realitätsfern. Anwohner der Neubauten werden unserer Meinung nach keine andere Möglichkeit haben, als jeden freien Platz der Gartenstadt zum Parken zu nutzen und sie so ihrer Identität zu berauben.</p>	11.3 (Motorisierungsgrad und Mangel an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum), 7.2 (hohe Auslastung der öffentlichen Verkehrsträger im Bestand) und 1.1 und 2.5 (Kfz Infrastruktur bereits stark ausgelastet).
45.3		Es sollte auch beachtet werden, dass es bereits jetzt an wichtigen Einrichtungen mangelt. Als da wären Ärzte, Kindergärten und Schulen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.10 (Mangel an Arztpraxen) und 9.10 (Unterversorgung mit Kitas und Schulen)
45.4		Ein Weg, der einige der oben genannten Probleme, wenn auch nicht alle, verhindert, wäre eine weniger aggressive Bebauung mit der Hälfte der Wohneinheiten. Die resultierende Geschosshöhe wäre mit 2-3 akzeptabel und würde sich noch (bei 3 einigermaßen) ins Stadtbild einpassen. Obendrein könnten so mehr Parkplätze im Verhältnis zur Anzahl der Wohnungen vorgesehen werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.2 und 18.7.
46	07.12.2019	Angesichts der bisherigen Bebauung des umliegenden Wohngebietes (nahezu ausschließlich Einfamilienhäuser) und der derzeit schon stark frequentierten Gehrenseestraße/-Brücke halten wir eine zusätzliche Bebauung mit bis zu 8 geschossigen Wohnhäusern für nicht sinnvoll. Die maximale Geschosshöhe sollte 3 Etagen nicht überschreiten. Dadurch wären auch die verkehrstechnischen Probleme besser beherrschbar. Der bisherige Charakter des gesamten betroffenen Wohngebietes bliebe weitestgehend	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.2 und 18.7 (maximale Anzahl der Vollgeschosse) sowie 1.1 und 2.5 (Kfz Infrastruktur bereits stark ausgelastet).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		erhalten.	
47.1	16.12.2019	<p>Als Anwohner der Detlevstraße beteilige ich mich an dem Bebauungsplanverfahren mit der amtlichen Bebauungsplannummer 11-157 und nehme zu dem Bauvorhaben der Howoge Stellung.</p> <p>Als betroffener Anwohner und Teilnehmer an den Veranstaltungen der so genannten „frühen Bürgerbeteiligung“ muss ich mit Nachdruck erklären, dass ich mit den bisherigen Planungen in keiner Weise einverstanden bin und alle Möglichkeiten, hierauf entsprechend Einfluss zu nehmen, wahrnehmen werde.</p>	Kenntnisnahme.
47.2		<p>Grundsätzlich möchte ich klarstellen, dass ich als gebürtiger Berliner durchaus einsehe, dass den Herausforderungen der wachsenden Stadt auch durch den Neubau von Wohnungen Rechnung getragen werden muss. Warum hierzu ausgerechnet auf gewinnorientierte, kommunale Wohnungsbaugesellschaften als bevorzugter Partner der Politik zurückgegriffen wird und Genossenschaften als Garanten von Mieterinteressenwahrer systematisch benachteiligt werden, kann ich beim besten Willen nicht nachvollziehen.</p>	<p>Der Hinweis, Genossenschaften sollten bei der Wohnraumentwicklung mehr gefördert werden, wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.</p>
47.3		<p>Weiterhin gehören für mich parallel und nicht im Nachgang umzusetzen zur öffentlichen Daseinsvorsorge die Schaffung von KITA- und Schulplätzen, die Schaffung einer Einkaufsinfrastruktur in fußläufiger Nähe und insbesondere wichtig vor dem Hintergrund des demografischen Wandels die Schaffung von Einrichtungen der Gesundheitsversorgung.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 9.10 (Unterversorgung mit Kitas und Schulen).</p> <p>Zur Anregung Einkaufsinfrastruktur in fußläufiger Entfernung zum Plangebiet zu schaffen: 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 allge-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>meinen Wohngebiets gem. § 4 BauNVO angestrebt. Der Versorgung des Gebiets dienende Läden sind gem. § 4 Abs. 2 BauNVO in diesem Baugebiet regelmäßig zulässig.</p> <p>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 im gesamten Bereich Alt-Hohenschönhausen wird nicht empfohlen.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
47.4		<p>Spätestens gleichberechtigt zum Wohnungsbau muss die Realisierung einer entsprechenden Mobilitätsinfrastruktur geschaffen werden. Diese Rahmenbedingungen, ohne die verantwortungsbewusstes Bauen aus meiner Sicht unmöglich ist, sind alle am geplanten Standort nicht existent oder eine Verbesserung absehbar.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis insbesondere zu den Punkten 1.1, 2.5 und 4.2 (Anbindung an den überörtlichen Verkehr), 1.1 (Ertüchtigung des Straßenraums), 2.3 und 11.3 (Motorisierungsgrad und Stellplätze) sowie 1.1 (Versorgung des Plangebiets durch öffentliche Verkehrsträger)</p>
47.5		<p>Auch dass trotz der gerade für Berlin ausgerufenen Klimanotlage eine größere zusammenhängende Grünfläche zugebaut werden soll, halte ich nicht mit dem Anspruch, eine lebenswerte Stadt anzustreben, vereinbar.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 9.7.</p>
47.6		<p>Zum konkreten Projekt gebe ich folgende Einwände:</p> <p>1. Das geplante Vorhaben ist für die vorhandene Lokation viel zu groß und muss in seinem Gesamtvolumen an die vorhandene Anschlussbebauung angepasst werden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.2.</p> <p>Hinweis: Mit dem B-Plan 11-157 wird die planungsrechtliche Sicherung einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 1,5 angestrebt.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Die Bebauungsplanung muss sich an den vorhandenen Rahmenbedingungen der Anschlussbebauung orientieren. Gleiches war bisher auch im Bebauungsplan mit einer Geschossflächenzahl von 1,5 und einer Grundflächenzahl von 0,4 öffentlich ausgewiesen.</p> <p>Durch an die NS-Architektur im KdF-Bad Prora erinnernde monolithische Bauweise wird der Charakter der sog. Gartenstadt komplett konterkariert und ein maximal möglicher Bruch zur Nachbarschaftsbebauung geplant unter dem Vorwand, dass hier durch die Howoge ein eigenständiges Quartier geschaffen wird. Als akzeptable Anschlussbebauung kann hier nur eine Weiterführung der vorhandenen aufgelockerten Bebauungsstruktur mit einer maximalen Geschosshöhe von 2-2,5 Stockwerken erfolgen.</p>	
47.7		<p>Der bisherige Entwurf verringert massiv die Sonneneinstrahlung auf mein Grundstück von Osten aus. Weiterhin wird die gesamte Ostseite der permanenten Beobachtung durch zukünftige Mieter ausgesetzt und ist damit nicht mehr für mich nutzbar. Gleiches gilt für die Bäder und Schlafzimmer, die als Räume höchster Privatsphäre dann entsprechend von sieben Stockwerken aus einsehbar wären. Durch den massiven Baukörper, auf erneute Assoziationen hierzu verzichte ich hier, wird permanent ein Gefühl der Bedrückung und des potenziellen Übergriffs geschaffen, insbesondere mit dem vorgesehenen geringen Abstand zu meinem Haus.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (eingeschränkte Privatsphäre), 2.12 (eingeschränkte Beson- nung) und 14.1 (erdrückende Wirkung).</p>
47.8		<p>Weiterhin wird auf dem kleinen Gebiet aus unnötigem Aktionismus, der das Politikversagen der letzten Legislaturperioden kassieren soll, eine Anwohnerkonzentration von 27.500 bis 34.000 Personen pro km² geplant (2,9 ha = 0,029 km²), die in keinem Verhältnis zur Einwohnerdichte der direkten umliegenden Bebauung und auch nicht zu der von Alt-Höhenschönhausen (ca.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 44.2.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		5.250) steht.	
47.9		Im Flächennutzungsplan ist dieses Gebiet als Wohnbaugebiet W4 klassifiziert (GFZ bis 0,4). Diese Festlegungen wurden sicher nicht zuletzt auch unter Berücksichtigung der bestehenden Infrastruktur und Bestandsbebauung getroffen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 29.9.
47.10		Die Änderung dieser Vorgabe auf Betreiben eines kommerziellen Investors, auch wenn er sich in kommunaler Hand befindet, kann ich nur als „Klüngelpolitik“ wahrnehmen. Ein Durchsetzen der Planungen in der zur Debatte stehenden Geschossflächenanzahl gegen den mehrfach erklärten Willen der Anwohner wird nach meiner Einschätzung die ohnehin immer bemängelte Politikverdrossenheit der Bürger fördern. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung haben sich bisher auf den Veranstaltungen sichtbar nur Vertreter der CDU und AfD blicken lassen und ihre Übereinstimmung mit den Interessen der Anwohner kommuniziert. Was soll ich hieraus für eine Lehre ziehen?	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.2 (Expertenwissen der Anwohner wird nicht einbezogen) und 12.1 (Klüngelpolitik, Planung folgt Vorgaben des Grundstückseigentümers)
47.11		<p>2. Es existieren keine tragfähigen Planungen zur Realisierung des zusätzlichen „fließenden“ und ruhenden Verkehrs.</p> <p>Die von der Howoge auf den Bürgerbeteiligungsveranstaltungen wissentlich falsch dargestellten Annahmen bezüglich des zukünftigen Verkehrsaufkommens können nicht als Grundlage der Verkehrsplanung herangezogen werden. Ich denke, dass hier die Zahlen aus dem vorliegenden Verkehrskonzept auch nur als optimistischste unterste Grenze angenommen werden können.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.3.
47.12		Probleme bestehen hier insbesondere, dass durch die geplante KITA ein zusätzlicher PKW-Verkehr auf der Detlevstraße generiert wird. Dies primär zum sowieso schon kritischen Aufkommen insbesondere in den morgendlichen und nachmittäglichen Dau-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 und 2.5 (Auslastung der Gehrenseestraße im Bestand und Rückstaus in das Wohngebiet).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>erstaus auf der Gehrenseestraße, die sich bis zur Hauptstraße bzw. Pablo-Picasso-Straße erstrecken. Persönlich bin ich bereits jetzt gezwungen, bis zur Stadtteilgrenze nach Weißensee zusätzliche Umwege mit den PKW zu fahren, um dem Stau und der sehr schwierigen Abbiegesituation auf die Gehrenseestraße zu entgehen.</p> <p>Die Ausführungen im Mobilitätskonzept prognostizieren bereits den bevorstehenden Verkehrskollaps. Eine weitere Zuspitzung der Verkehrssituation ist ohne Zweifel mit der weiteren Ansiedlung von Unternehmen im mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kaum erreichbaren Greentech Park (an der Bitterfelder Straße) vorprogrammiert.</p> <p>Mit dem zusätzlichen Elternverkehr (Stichwort „Elterntaxis“), denke ich, wird der Verkehr noch mehr zum Erliegen kommen.</p>	
47.13		<p>Weiterhin ist das Problem des ruhenden Verkehrs nicht adäquat berücksichtigt. Die verkehrliche Voruntersuchung geht hier von ca. 400-500 Fahrzeugen je 1000 Einwohnern aus, was bei der geplanten Wohnungszahl mindestens 500-700 Fahrzeugen entsprechen dürfte. Die bisherige Parkplatzsituation ist schon bei Familienfeiern bei Nachbarn angespannt, da teilweise die Detlevstraße von der Lukasstraße bis zur Gehrenseebrücke entsprechend zugeparkt wird.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.3.
47.14		<p>Weiterhin ist auch die angesprochene Anbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr eher als Feigenblatt zu bezeichnen. Die Taktstabilität und –frequenz der S-Bahnlinie S75 ist eine der schlechtesten im gesamten S-Bahnnetz. Zugausfälle sind hier trotz des unattraktiven 10 Minuten Taktes an der Tagesordnung, bevorzugt im Berufsverkehr. Die Buslinie 294 fährt hier im 20 Minutentakt von 5:30 – 20:30 und am Wochenende nur als Taxibus und leidet entsprechend unter den verkehrlichen Behinderungen,</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.6 (Anbindung des ÖPNV an die Innenstadt) und 7.2 (Auslastung und Taktfrequenz der öffentlichen Verkehrsträger).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		sodass von einem regelmäßigen oder planbaren Busverkehr nicht die Rede sein kann.	
47.15		Unter dieser Voraussetzung ist eine ernstzunehmende und zuverlässige Mobilitätsoption nur das eigene Fahrzeug. Dafür müssen entsprechende attraktive, sprich (kostenfreie) Stellflächen auf dem Gelände geschaffen werden. Diese sind insbesondere so zu planen, dass die Nutzung der Detlevstraße als Parkareal unattraktiver als die Stellflächen auf dem Planungsfeld sind.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 21.8.
47.16		Die Schaffung von Leihangeboten gemäß Verkehrskonzept verkennet die realen Bedarfe einer berufsbedingten Pendlergemeinschaft, die relativ zeitgleich von der Wohnung zur Arbeitsstätte kommen muss.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.4.
47.17		Weiterhin sind weder die Detlev- noch die Lukasstraße für Begegnungsverkehr geeignet. Die Straßendecke besteht aus einer Überlagerung mehrerer Asphaltsschichten unterschiedlichster Erhaltungsstände und es existieren keinerlei befestigte Parkmöglichkeiten oder wenigstens Bürgersteige. Auch eine Straßenentwässerung existiert nicht und insbesondere die in den letzten Jahren vermehrt auftretenden Starkregenfälle führen zu teils sturzbachartigen Abläufen auf die privaten Grundstücke und überfordern die dortigen Versickerungskapazitäten. Es ist zu erwarten, dass bei einer Sanierung der Straßen und der Schaffung von befestigten Randstreifen das Problem durch die zusätzliche Versiegelung von Boden entsprechend verschärft wird.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1.
47.18		3. Es entsteht kein Mehrwert durch die geplanten „Begegnungsstätten“ wie Kiosk oder zentraler Quartiersplatz. Es wird eine Erhöhung der Lärmbelastung als Dauerpegel stattfinden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 10.3 (Lärmbelastung durch geplante „Anwohnerkonzentration“ und induzierten Verkehr“, Kanalisierungseffekte).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Ein Blick in das Hohenschönhausener Umfeld (Plätze um das Lindencenter und Cinemotion-Kino, Vorplatz des Storchenhofs, der ehemalige Platz am Mühlengrund) liefert hier schon jetzt eine Aussicht, was sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf dem Quartiersplatz entwickeln wird, im für mich besten Fall eine unbelebte Betonfläche, auf der sich der Müll der Passanten sammelt, im schlechteren Fall ein neuer Sammelplatz für die aktuell auf dem Parkplatz vor dem Lidl herumlungende Trinkergruppe. Die Einrichtung eines Kiosks leistet nach meiner Einschätzung nur Vorschub, zumal sich diverse anspruchsvollere Cafés oder Restaurants bisher nicht gehalten haben. Als weiteres Problem wird es zu einer zunehmenden Lärmbelästigung durch den zusätzlichen Verkehr der „Neubewohner“ kommen. Weiterhin wird sich ein durchweg hoher Lärmpegel etablieren, der schlicht durch die übermäßige Konzentration von Menschen auf zu kleiner Fläche generieren wird. Das betrifft insbesondere die Schallkanalisation durch die Innenhöfe in Richtung Detlevstraße. Ich kann Ihnen als Vergleich empfehlen mal einen Sommernachmittag in einem wesentlich lockeren besiedelten Wohngebiet (Bsp. Hansastrasse 88) auf dem Balkon zu verbringen. Dies ist schon als Mieter unerträglich. Die abgeschlossene und ungünstige Lage des geplanten Neubaus wird hier nicht zur Ansiedlung einer entsprechen gehobenen Klientel beitragen, sondern ich befürchte hier eher Menschen zu treffen, die aus einer Notlage heraus oder auf Zuweisung eines Transferleistungsgewerbers die Wohnungen beziehen müssen.</p>	<p>Die weiteren Hinweise (architektonische Qualität, befürchtete Anwesenheit sozialer Randgruppen) werden zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung im Rahmen des B-Planverfahrens ist nicht möglich.</p>
47.19		<p>4. Die bestehenden Grundstücke werden massiv an Wert verlieren und vernichten Renterrücklagen. Das Grundstück habe ich als Arbeitnehmer mit dem Vorsatz erworben, hier entsprechend meinen Lebensabend zu verbringen und ggf. im Alter keine direkte Miete mehr von der, erwartbar im-</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 14.5.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		mer niedrigen anzusetzenden, staatliche Rente zahlen zu müssen und durch eine Veräußerung des Grundstücks später den Aufenthalt im Pflegeheim bezahlen zu können.	
47.20		Dies wird durch die übergreifige Bebauungsplanung perspektivisch schlechter möglich sein, da sich hier ein völlig unpassender Wohnklotz in nur 15 m Abstand von der Grundstücksgrenze erheben soll, der die private Nutzung mindestens der östlichen Gartenseite schlicht unmöglich macht. Eine entsprechende Kompensation ist bisher nicht diskutiert worden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 44.4 (überbaubare Grundstücksfläche und Strukturierung der geplanten Gebäudehöhen) und 2.8 (Einschränkung der Privatsphäre).
47.21		Weiterhin sind die Auswirkungen des Baues durch Erschütterungen während der Bauphase und die langfristige Auswirkung des massiven Baukörpers auf den Grundwasserspiegel bisher nicht untersucht worden. Durch das vom Bauareal nach Westen abfallende Geländeprofil wird es bei der Verdrängung von Wasserschichten sicher zu Schäden an den bestehenden Bauten kommen, die die Bauherrin sicher nicht kompensieren wird.	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.
47.22		Ich gehe, ebenso wie die Mitbewohner der Gartenstadt, davon aus, dass unsere berechtigten Einwände, wenn schon nicht im frühen Bürgerbeteiligungsverfahren durch die Howoge ernstgenommenen Einwände und Vorschläge wenigstens von unseren gewählten Volksvertretern bzw. entsprechend befähigten Behörden im weiteren Planungsverfahren berücksichtigt werden und	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 47.1 bis 47.21.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>hier nicht auf Kosten der bestehenden Sozialstruktur Renditeerwartungen eines sich verspekulierenden Investors über alles gestellt werden.</p> <p>Nochmal eine entsprechende dem Charakter der Gartenstadt angepasste und fortgeführte Bebauung kann zu einer echten WIN-WIN-Situation gelingen. Es wird neuer dem Umfeld angepasster Wohnraum geschaffen und das Vertrauen der Bürger in Politik und Verwaltung wird gestärkt. Gleichzeitig besteht natürlich die Gefahr bei einer Nichtanpassung wieder darzustellen, dass Politik ausschließlich dem Kapital gerecht wird und der Wille der Bevölkerung außer an der Wahlurne irrelevant ist.</p> <p>Nutzen Sie diese Chance, um gewachsene Strukturen, Milieus und Kieze zu bewahren, so wie es auf Landesebene im Innenstadtbereich auch versucht und teils erfolgreich realisiert wird.</p>	
48.1	12.12.2019 Onlinefor- mular und E-Mail	<p>Als Anwohnerin der Detlevstraße beteilige ich mich an dem Bebauungsplanverfahren mit der amtlichen Bebauungsplannummer 11-157 und nehme zu dem Bauvorhaben der Howoge Stellung.</p> <p>Eingangs teile ich Ihnen mit, dass ich mit dem vorliegenden Entwurf und dessen Ausmaß nicht einverstanden bin. Die Gründe lege ich Ihnen im Folgenden dar:</p>	Kenntnisnahme.
48.2		Durch die Vielzahl der Wohnungen auf einer verhältnismäßig sehr kleinen Fläche mit weitaus zu wenigen Parkplätzen (450 Wohnungen auf 2,9 ha mit lediglich 100 Parkplätzen) kommt es zu diversen Problemen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.3 (angelegter Stellplatzschlüssel) und 11.3 (Parkdruck im öffentlichen Straßenraum).
48.3		1. Die Gebäude werden aufgrund der hohen geplanten Wohnungsdichte in einer für das Umfeld inakzeptablen Höhe gebaut. Gegen zweigeschossige Häuser habe ich nichts einzuwenden, aber von 4 bis 7 geschossigen Gebäuden, die sehr dicht an	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Privatsphäre), 2.12 (eingeschränkte Besonnung) und 14.1 (bedrückende Wirkung)

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		die bestehenden Einfamilienhäuser gebaut werden, kommt es automatisch zu einer Bedrückung und Einengung. Die Privatsphäre in den Gärten ist nicht mehr gegeben, da aufgrund der geplanten Höhe die Einsicht in die Gärten ermöglicht wird. Außerdem werden sämtliche Flächen verschattet.	
48.4		2. Ebenso wird es zu großen Problemen mit den Parkflächen kommen. In den angrenzenden Straßen sind definitiv nicht ausreichend Stellflächen vorhanden, um die Autos der zukünftigen Anwohner des Bauvorhabens der Howoge aufzunehmen. Bei 450 Wohneinheiten sollte von mindestens 600 Autos ausgegangen werden. Dass die Anzahl der Haushalte mit (mindestens) einem Auto rückläufig ist, ist aus meiner Sicht nicht richtig.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.3 (angelegter Stellplatzschlüssel) und 11.3 (Parkdruck im öffentlichen Straßenraum).
48.5		3. Dies birgt ein weiteres Problem: die Gehrenseestraße ist bereits ohne das geplante Wohngebiet stark überlastet. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten gibt es sehr lange, zeitintensive Staus und ein Befahren der Gehrenseestraße von der Lukasstraße oder der Bennostraße aus ist bereits jetzt in bestimmten Zeiten kaum möglich. Mit dem geplanten Wohngebiet würde sich nicht nur die Verkehrssituation in der Gehrenseestraße weiter verschlechtern, sondern würden sich auch Staus in den Straßen der Gartenstadt bilden. Die zukünftigen Anwohner werden sich schließlich auch in ihr Wohngebiet und aus dem Wohngebiet bewegen müssen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.5 (Rückstaus ins Wohngebiet), 1.1 (Auslastung Gehrenseestr. im Bestand).
48.6		Zwei weitere Punkte möchten Sie bitte bedenken: 1. Die vorhandene Infrastruktur ist auf das geplante Wohngebiet bei weitem nicht ausgelegt. Wo Wohnungen, vor allem im geplanten Ausmaß, entstehen, müssen auch weitere Versorgungseinrichtungen, Schulen und Kindergärten entstehen. Dar-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.10 (medizinische Versorgung, Versorgung mit Kindergärten und Schulen).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		über hinaus muss die medizinische Versorgung erweitert werden, da bereits jetzt sämtliche sich in der Umgebung befindenden Arztpraxen (insbesondere Allgemein- und Kinderärzte) und nachgeordnete Institutionen (z. B. Physiotherapien) überlastet sind und keine neuen Patienten mehr aufnehmen.	
48.7		2. Am 10.12.2019 wurde in Berlin die Klimanotlage ausgerufen. Für mich ist es nicht nachvollziehbar, dass bestehende Grünflächen, insbesondere Grünflächen mit reichhaltiger Flora und Fauna wie die Fläche an der Detlevstraße, zugunsten von weiterem „Beton“ vernichtet werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.6 und 9.7.
48.8		Was resultiert daraus? 1. Dass in der wachsenden Stadt Berlin Wohnraum geschaffen werden muss, lässt sich scheinbar nicht vermeiden. Dennoch ist es in der Detlevstraße definitiv angezeigt, von dem waghalsigen Plan von 450 Wohnungen abzuweichen und weniger Wohnungen dort zu bauen. Es gibt Vorschriften, dass neue Bebauungen an die sich in der unmittelbaren Umgebung befindenden Bestandsbauten orientieren müssen. Daher kann hier eine maximale Höhe von zwei Geschossen akzeptiert werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.2.
48.9		2. Attraktivere Gestaltung des ÖPNV: Die S- Bahn S 75 muss wieder bis in die Innenstadt (mindestens Zoologischer Garten) fahren, die Züge müssen auf die volle Länge aufgestockt werden. Ausfälle der S 75 sind zu minimieren. Der S- Bahnhof benötigt einen Fahrstuhl, um Barrierefreiheit zu schaffen. Der Bus 294 muss eine Taktung von mindestens 10 Minuten bekommen. Damit besteht die Möglichkeit, dass weniger Anwohner ein Auto nutzen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 7.2 (Auslastung und Takt der öffentlichen Verkehrsträger), 13.6 (Anbindung des ÖPNV an die Innenstadt) und 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestr.).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
48.10		Aus meiner Sicht sind diese Aspekte wesentlich für ein gesundes Wohn- und Lebensumfeld. Ich gehe daher davon aus, dass die Ausführungen zu den einzelnen Aspekten in die weitere Planung des Bauvorhabens einfließen werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 48.2 bis 48.9.
49.1	17.12.2019	Für uns ist nicht nachvollziehbar, warum die Obergrenze GFZ=1,2 (BauNVO § 17) für das Maß der baulichen Nutzung im Allgemeinen Wohngebiet überschritten wird. Worin bestehen die städtebaulichen Gründe, von der prägenden offenen und kleinteiligen Einfamilienhausbebauung der „Gartenstadt“ deutlich abzuweichen?	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 44.22.
49.2		Wir befinden uns in unmittelbarer Nachbarschaft. Die Lärmbelastung mit einhergehender Schallausbreitung entlang der Bahngleise wird sich bei geschlossener Bauweise besonders massiv für das nördlich angrenzende Wohngebiet verstärken. Wir gehen davon aus, dass die weitere Planung diese negativen Auswirkungen berücksichtigt und in die Schallschutzuntersuchungen auch die Bestandssiedlung einbezieht.	Die Lärmein- und auswirkungen werden im weiteren Verfahren 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.
49.3		Eine Lenkung des Verkehrs sowie die Ausweisung von Parkräumen sind unbedingt erforderlich, da jetzt schon die kleinen Wohngebietsstraßen zur Durchfahrt und zum Parken (z.B. Ziel: S-Bahnhof) benutzt werden. Das durch den Neubau zu erwartende Verkehrsaufkommen ist in der weiteren Planung derart zu bewältigen, dass für die Bestandssiedlung keine unzumutbaren Beeinträchtigungen entstehen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.3 (Parkdruck im öffentlichen Straßenraum) und 17.1 (Verkehrslenkung).
50.1	14.12.2019	Der vorliegende Bebauungsplan 11-157 Detlevstraße steht in einem krassen Missverhältnis zur angrenzenden Siedlungsstruktur der Gartenstadt Hohenschönhausen. Mehrgeschossige Bauten in dieser Höhe und Menge sind für die umgebende Infrastruktur	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		nicht verkräftbar. Die Wohngebietsstraßen in der gesamten Gartenstadt, also auch westlich der Gehrenseestraße, werden durch die zusätzlich zu erwartenden bis zu 500 privaten Kraftfahrzeuge derartig belastet, dass sie ihrer eigentlichen Funktion als Zugang für die Anlieger nicht mehr gerecht werden können. Weiterhin werden zusätzliche Verkehre zur Ver- und Entsorgung des neuen Wohnquartiers erzeugt.	
50.2		Insgesamt ist der Bebauungsplan absolut nicht akzeptabel. Eine Unterbringung von 800 bis 1.000 Menschen auf diesem engen Raum ist wegen der nicht angepassten Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur mit der damit einhergehenden erheblich verstärkten Lärmbelastung und Abgasemission weder für die Anlieger der Gartenstadt noch für die zukünftigen Bewohner des neuen Wohngebiets zumutbar. Außerdem wird die bereits heute sich an der Kapazitätsgrenze befindliche Gehrenseestraße ihrer Funktion als Verbindungsstraße zu anderen Stadtteilen mit den durch das Wohngebiet erzeugten zusätzlichen Verkehren nicht mehr gerecht werden können. Die bereits jetzt unerträglichen Staus in den Hauptverkehrszeiten werden noch weiter zunehmen und die Lebensqualität der Anlieger verstärkt beeinträchtigen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.5 (Auslastung Gehrenseestraße im Bestand), 13.1 (tatsächlich erreichte Anzahl Neubewohner), 5.12 und 9.6 (Immissionsbelastung durch induzierten Verkehr)
50.3		Einem Bebauungsplan der Fläche zwischen der Detlevstraße und dem Bahngelände stimme ich nur zu, wenn damit der Charakter des Siedlungsgebietes der Gartenstadt erhalten bleibt und die Fläche in Form einer offenen Bebauung mit Einzelgrundstücken und überwiegenden Einfamilienhäusern entwickelt wird. In dem vorliegenden Bebauungsplan 11-157 ist von einem solchen Konzept nichts zu erkennen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 21.1.
50.4		Ich lehne aus den oben genannten Gründen den Bebauungsplan 11-157 Detlevstraße ab.	Kenntnisnahme.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
50.5		Ich bitte um Bestätigung des Empfangs per E-Mail	
51	07.12.2019	Identisch zu Stellungnahme Nr. 32	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu Stellungnahme 32.
52	21.11.2019	Ohne eine neue Trassenerschließung zur Marzahner Straße ist im Bereich des Knotenpunktes Gehrenseestraße / Gottfriedstraße / Lukasstraße mit einem Verkehrsinfarkt zu rechnen, insbesondere nicht nur durch das geplante Neugebiet, sondern spätestens bei der Besiedelung des Gewerbegebietes CLEAN TECH. Da können Sie noch 20 Verkehrszählungen beauftragen, ich spreche aus über 30 Jahren Wohn- sowie Gewerbeansässigkeit. Der Verkehrs-Supergau ist NUR mit einer Erschließung zur Marzahner Straße verhinderbar.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
53.1	11.12.2019	Verkehr / Infrastruktur: Bei geplanten 450 WE und ca. 1000 bis 1350 Bewohner soll der Verkehr über die verkehrsberuhigte Straße Bennostraße geleitet werden auf die überlastete Gehrenseestraße- das ist kein vernünftiges Verkehrskonzept. Vernünftig für alle Anwohner und auch umsetzbar ist eine zu schaffende Anbindung des neuen Wohngebietes an die Marzahner Straße. Die Deutsche Bahn zeigt Bereitschaft für eine Anbindung an die Marzahner Straße. Die HoWoGe sollte Vernunft walten lassen und nicht nur die ökonomische Komponente sehen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (tatsächlich erreichte Anzahl Neubewohner), 4.5 (Anbindung des Plangebiets über die Marzahner Straße) und 15.3 (Mehrbelastung Bennostraße).
53.2		Umwelt / Klima / Schallschutz: Das jetzige Biotop trägt sehr stark zur Verbesserung und den Erhalt des Luftaustausches für die Stadt Berlin bei. Werden 7-stöckige oder höhere Häuser errichtet, wird der Luftaustausch aus Nord/Nordost unterbrochen. Insbesondere in den heißen Jahreszeiten ist das deutlich zu spüren. Die Emissionswerte steigen	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.17.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		stark an. Die Grünfläche muss erhalten werden.	
53.3		<p>Privatsphäre: Durch die sehr hohe Bevölkerungsdichte bei ca. 38.400 bis 51.900 Menschen pro Quadratkilometer wird die Privatsphäre der Bewohner der Gartenstadt sehr stark negativ beeinflusst. Durch die Reduzierung der Geschosshöhen auf 3-4 Etagen verbessert sich deutlich das Wohnklima und alle anderen Folgen für alle Wohnparteien.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.8.</p> <p>Hinweis: Eine Bevölkerungsdichte von 38.400 – 51.900 Einwohnern je Quadratkilometer ergibt sich durch die Planung nicht. Siehe hierzu auch Abwägung zu Punkt 44.2</p>
53.4		<p>Mehrwert für die Anwohner: Alle Aspekte der neuen Wohnsiedlung haben negativen Einfluss auf die Wohnqualität und Sicherheit der Anwohner der Gartenstadt. Der Dorf-Charakter einer verkehrsberuhigten Siedlung ist nicht mehr gegeben. Der Wert der Grundstücke fällt. Erhöhte Emissionswerte und die Verschlechterung der Privatsphäre verschlechtern deutlich die Wohnqualität der Anwohner. Einen sogenannten Mehrwert für die Anwohner sehe ich nicht. Ein Mitspracherecht der Bewohner der Gartenstadt ist nicht gegeben. Auf Vorschläge, Einwände oder Änderungen wird seitens der HoWoGe und Stadt Lichtenberg keine Beachtung geschenkt. Auf eine gemeinsame Klärung wird nicht hingearbeitet. Für eine Demokratie ist das sehr bedauerlich.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.4 (dörflicher Charakter der Gartenstadt), 19.2 (verkehrsberuhigter Charakter geht verloren), 14.5 (Wertminderung der Bestandsgrundstücke), 2.8 (Privatsphäre) und 5.2 (mangelnde Partizipation).</p>
54.1	07.12.2019	<p>Stellungnahme B-Plan 11-157 für das Gelände zwischen Detlevstraße und Bahnaußenring sowie für die Detlevstraße im Bezirk Lichtenberg, Ortsteil Alt-Hohenschönhausen Begründung des B-Plan Entwurfs</p>	Kenntnisnahme.
54.2		<p>2.4 Geltendes Planungsrecht „Aufgrund der trennenden Funktion der Detlevstraße ist die Bebauung westlich des Straßenraums nicht maßstabbildend für</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.1.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>das Baugrundstück. Die östlich des Geltungsbereichs befindlichen Bahnanlagen sowie das südlich gelegene Gewerbegebiet wirken ebenfalls nicht prägend. Folglich liegt das Grundstück östlich der Detlevstraße außerhalb eines im Zusammenhang bebauten Bereichs, für das es zurzeit keine verbindliche Bebauungsplanregelung im Sinne von § 30 Baugesetzbuch (BauGB) gibt. Infolgedessen ist für die Beurteilung der Zulässigkeit eines Bauvorhabens § 35 BauGB maßgeblich.“</p> <p>Die angegebene trennende Funktion der Detlevstraße kann hier nicht erkannt werden, vielmehr ist die Bebauung an der westlichen Grenze des Plangebietes durch Einfamilienhäuser als für die Umgebung und das Vorhaben prägend anzusehen. So auch der Beschluss des bayerischen VGH Beschluss vom 30.01.2013 - 2 ZB 12.198: „Nach der übereinstimmenden Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Verwaltungsgerichtshofs ist als "nähere Umgebung" im Sinn von § 34 Abs. 1 Satz 1 BauGB der das Baugrundstück umgebende Bereich anzusehen, soweit sich die Ausführung des Vorhabens auf ihn auswirken kann und soweit er seinerseits den bodenrechtlichen Charakter des zur Bebauung vorgesehenen Grundstücks prägt oder doch beeinflusst (vgl. BVerwG, U.v. 26.5.1978 – IV C 9.77 - BVerwGE 55, 369/380; B.v. 20.8.1988 – 4 B 79/98 - NVwZ-RR 1999, 105; BayVGH, U.v. 28.7.2004 - 2 B 03.54 - juris; U.v. 2.5.2006 - 2 B 05.787 - juris). Die Grenzen der näheren Umgebung lassen sich allerdings nicht schematisch festlegen, sondern sind nach der städtebaulichen Situation zu bestimmen, in die das für die Bebauung vorgesehene Grundstück eingebettet ist (vgl. BVerwG, B.v. 28.8.2003 - 4 B 74.03 – juris).“ Diese Abwägung wurde hier aus meiner Sicht fehlerhaft vorgenommen. Vielmehr wurde der Straße eine trennende Funktion zugeordnet, die so nicht gese-</p>	

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>hen werden. Dazu in der weiteren Urteilsbegründung des Bayrischen VGH „Allein das Vorhandensein einer Straße zwischen einer auf beiden Seiten zusammenhängenden Bebauung unterbricht noch nicht regelmäßig den Bebauungszusammenhang (vgl. Krautzberger in Battis/Krautzberger/ Löhr, BauGB, 11. Auflage 2009, § 34 Rn. 6). Eine trennende Wirkung einer öffentlichen Straße lässt sich nur unter Beachtung der jeweiligen Umstände des Einzelfalls annehmen (vgl. BVerwG, U.v. 12.12.1990 - 4 C 40/87 – juris), wobei auch bei unterschiedlichen Nutzungen auf beiden Straßenseiten nicht stets von einer trennenden Funktion der Straße auszugehen wäre (vgl. BVerwG, U.v. 6.7.1984 - 4 C 28/83 - NJW 1985, 1569; B.v. 10.6.1991 – 4 B 88/91 – juris).“ Soweit die trennende Funktion der Detlevstraße anerkannt werden würde und sich die Zulässigkeit des Bauvorhabens nach § 35 BauGB begründen würde, was aus meiner Sicht innerhalb des Stadtgebiets von Berlin nicht der Fall sein kann, wäre eine Bebauung des Grundstücks mit Wohnbebauung gemäß § 35 BauGB nicht zulässig. Gemäß § 35 Abs.1 BauGB zählt Wohnbebauung nicht zu den im planerischen Außenbereich zulässigen Vorhaben. In Ergänzung greift auch § 35 Abs. 2 BauGB nicht durch, da öffentliche Belange gemäß § 35 Abs.3 Nr. 1 dem Vorhaben widersprechen.</p>	
54.3		<p>2.5 Verkehrserschließung Die verkehrliche Erschließung des Wohngebietes kann nicht als zweifelsfrei gesichert angesehen werden. Insbesondere die Anbindung an den ÖPNV (hier S-Bahn) ist nicht barrierefrei. Die Ergänzungsstraße Lukasstraße ist für den hinzukommenden Verkehr baulich nicht ausgelegt.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestr.) und 1.1 (Ertüchtigung Wohngebietsstraßen).</p>
54.4		<p>3.2 FNP Der Entwurf des B-Plans widerspricht den Festlegungen des</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 29.9.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		FNP, welcher eine Geschossflächenzahl von 0,4 festlegt.	
54.5		<p>3.3. Landschaftsprogramm und Landschaftspläne</p> <p>Die für das Gebiet maßgeblichen Zielsetzungen des Teilplans Biotop- und Artenschutz werden in dem vorliegenden Entwurf nicht ausreichend berücksichtigt. Die geplante Abholzung eines großen Teils des bestehenden Baumbestandes (Pappeln, Birken) entlang der Detlevstraße widerspricht dem Ziel des Erhalts, der Pflege und Wiederherstellung der kulturlandschaftlichen Elemente (z.B. Hecken, Feldgehölze, Gräben, Pfuhe, Frischwiesen, Alleen und Straßen mit unbefestigtem Seitenstreifen). Darüber hinaus kann bei der vorgesehenen Bebauung mit einer Geschossflächenzahl von 1,5 zweifelsfrei nicht vom Erhalt und der Entwicklung von Dorfkernbereichen mit typischer Begleitflora (z.B. Bauerngärten oder großkronige gebietstypische Bäume) ausgegangen werden.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 30.2 (LaPro – Biotop- und Artenschutz).
54.5		<p>Ebenso widerspricht der B-Plan den Zielen des Teilplans Landschaftsbild: 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 vorhandene Landschaftsstruktur unter Erhalt eines hohen Anteils landschaftstypischer Freiflächen; Entwicklung charakteristischer Grünstrukturen. Man könnte vielmehr zu dem Schluss gelangen, dass die Zielsetzungen des Teilplans Landschaftsbild in den Abwägungen außen vorgelassen wurden. Die lapidare Begründung, dass in der Gesamtbetrachtung den Belangen des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung ein Vorrang gegenüber den Zielen des Klimaschutzes eingeräumt wurde, kann aus mei-</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		ner Sicht nicht gefolgt werden.	<p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
54.6		<p>3.6.1 Bereichsentwicklungsplanung Hohenschönhausen-Süd (BEP) 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.</p>	<p>Die Vorgabe des Bereichsentwicklungsplans mit einer maximalen GFZ von 0,4 wird im Rahmen der Abwägung aufgrund des erheblichen Bedarfs an Mietwohnungen einschl. sozial geförderten Wohnungsbaus zurückgestellt.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
54.7		<p>III. Planinhalt und Abwägung</p> <p>2. Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan Gemäß AV-FNP Kap. A 2.3 wird dem Typ Wohnbaufläche W 4-Flächen eine GFZ von bis zu 0,4 zugeordnet. Für den Bebau-</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 29.9.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>ungsplan 11-157 wird eine GFZ von 1,5 festgesetzt. Damit wird im Bebauungsplan 11-157 eine Bebauungsdichte ermöglicht, die die mit den Darstellungen intendierte Bebauungsdichte signifikant überschreitet.</p> <p>Die im Entwurf vorgetragenen Abwägungen greifen nicht durch. Der dringende Wohnraumbedarf generiert keine Zulässigkeit der Überschreitung der Geschossflächenzahl um nahezu das Vierfache.</p>	
54.8		<p>Auch kann das Argument des lärmrobusten Städtebaus nicht durchgreifen, da im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens keinesfalls die Notwendigkeit der geplanten Geschosshöhe dargelegt wurde. Die Notwendigkeit der zusammenhängenden Bebauung entlang des Schienenweges wird hier nicht Frage gestellt. Vielmehr wurde insbesondere der Schienenlärm als eine maßgeblich schalltechnisch relevante Quelle identifiziert, welche in 4 m Höhe einen deutlich geringeren Immissionsbeitrag aufweist, sodass sich die Notwendigkeit der höheren Bebauung aus schallschutztechnischer Sicht nicht erschließt. Darüber hinaus sind aktive Schallschutzmaßnahmen entlang der Schienenwege durchaus effektiv, welche im Rahmen des Gutachtens nicht erwogen wurden. Aus der schalltechnischen Untersuchung lässt sich aus meiner Sicht keine Zulässigkeit der Erhöhung der Geschossflächenzahl ableiten.</p>	<p>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).</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
54.9		<p>Im Übrigen sei auf die fehlende Betrachtung der optisch bedrängenden Wirkung durch den Planzustand, sofern dieser umgesetzt werden sollte, hingewiesen. Abwägungen hinsichtlich der Bestandsbebauung sind zwingend erforderlich.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 14.1.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
54.10		Die schalltechnische Untersuchung weist fachliche Mängel auf, u.a. wurden Korrekturfaktoren nicht korrekt angesetzt. Auch wurde die zukünftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens nicht berücksichtigt.	Kenntnisnahme. Die Hinweise werden im weiteren Verfahren geprüft. Ferner geht die zukünftige Entwicklung des Verkehrsaufkommens ein. Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.
54.11		Die Abwägungen der Erschließung über die Bennostraße/Lukasstraße zu Gunsten der Marzahner Straße sind unzureichend.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
54.12		Das vorgelegte Mobilitätskonzept verkennt die Tatsache, dass das Angebot von Carsharing und e-Mobilität außerhalb des Berliner Rings quasi nicht existent ist.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.4.
55.1	14.12.2019	Vorab sei angemerkt, dass entgegen der „vollmundigen“ Ankündigung am 13.12.2019 keine Einsichtnahme in den gen. Bebauungsplan im KIEZTREFF Stadtteilzentrum Anna-Ebermann-Str. 26 erfolgen konnte. Eine frühzeitige Beteiligung ist uns deshalb und unter Beachtung einer Schwerbehinderung stark eingeschränkt worden. Nachfolgend unsere Bedenken, Anregungen und Einsprüche zum Entwurf mit der Aufforderung um Beachtung:	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.
55.2		1. Verkehr und Infrastruktur Das bisherige Wohngebiet ist seit fast 100 Jahren historisch gewachsen und überwiegend mit Ein- bzw. Doppelhaushälften be-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner), 1.1 und 2.5

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>baut. Es handelt sich durchgängig um eine verkehrsberuhigte Zone. Durch die angedachten Baumaßnahmen und die spätere Ansiedlung von sicherlich über 1000 neuen Anwohnern ohne eine separate Zufahrt wird sich die Verkehrssituation im bisherigen Wohngebiet zu Lasten der Bewohner stark verschlechtern. Dies trifft auch auf die Parkplatzsituation zu. Aussagen zu eventuellen Straßenbaumaßnahmen und die Folgen für die Anwohner sind nicht bekannt.</p> <p>Nicht oder nur ungenügend bedacht ist die Verkehrssituation zur Zufahrt auf die schon heute fast kollabierende Gehrenseestraße. Ebenso unbeachtet wurden der Zustand der Gehrenseebrücke und der nicht barrierefreie Zugang zum S-Bahnhof. Weitere verbindliche Aussagen zum ÖPNV sind nicht erkennbar.</p>	<p>(Rückstaus ins Wohngebiet und Auslastung Gehrenseestr.), 1.1 (Ertüchtigung des Straßenraums), 4.5 (Erschließung über Marzahner Str.) und 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs).</p> <p><u>Ausbau der Gehrenseebrücke:</u> 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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
55.3		Die Aussagen zur weiteren Infrastruktur (medizinische Versorgung, Einkaufsmöglichkeiten, KiTa und Schulen) sind mehr als vage und unverbindlich.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.10 (medizinische Versorgung, Einzelhandelsangebote und KiTas und Schulen).
55.4		Zum Ausbau der sicherlich erforderlichen telekommunikativen Infrastruktur sind keine verbindlichen Aussagen erkennbar. Auswirkungen für Internet u.a. sind damit vorprogrammiert.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, gehören jedoch nicht zu den Regelungsinhalten des Bebauungsplanes. <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
55.5		<p>2. Umwelt- und Emissionsschutz Unberücksichtigt sind die Lärmbelastung durch das Schredderwerk der Bahn für die geplanten Neubauten sowie die dann Lärmrückstrahlung von der stark frequentierten Gehrenseestraße auf die Bestandsbewohner.</p>	<p>Die Hinweise werden im Rahmen der Fortschreibung der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>
55.6		<p>Dass eine größere Fläche für Fauna und Flora versiegelt wird, ist auch unter Beachtung der ausgerufenen Klima-Notlage für Berlin mehr als fraglich.</p>	<p>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.</p> <p>Die Alternative zu innerstädtischem Wohnungsbau ist ferner die Zersiedelung des Umlandes, die zum Verlust erheblich klimawirksamerer Freiflächen führt.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
55.7		<p>Zu wenig beachtet ist der Grundwasserzustand. Beim Bau unseres Hauses war 1997 eine „weiße Wanne“ und eine Sicherung gegen Auftrieb verbindlich gefordert worden. Wie wird der Zustand beim Bau und dem Betrieb der angedachten 7- bis 8-stöckigen Häuser dann sein und welche Garantien werden gegeben, dass es zu keinen dauerhaften Schäden an den Bestandsbauwerken kommt?! Hierzu fordern wir eine verbindliche Aussage.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 47.21.</p>
55.8		<p>3. Mehrwert für die Bewohner Eine 2018 anlässlich eines Bürgergesprächs durch einen Vertreter der HOWOGE getätigte Äußerung, spätere Mieter (wörtlich also Polizisten und Krankenschwestern) hätten eh kein Auto und würden die Verkehrssituation nicht verschärfen, macht sicherlich ernsthafte Bemühungen der HOWOGE zu einem Ausgleich der</p>	<p>Die Bürgergespräche wurden außerhalb des Bebauungsplanverfahrens durch den Grundstückseigentümer veranlasst.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass innerhalb des Plangebiets Stellplätze errichtet werden und die verkehrlichen Auswirkungen</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		jeweiligen Interessen obsolet.	gen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens Bestandteil weiterer Verkehrsuntersuchungen sind, die der Planung zu Grunde gelegt werden. Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung
55.9		Einschränkungen und Belastungen/Belästigungen bei der Realisierung des geplanten, jedoch aus unserer Sicht noch nicht umfassend kritisch und selbstkritisch (s. unsere Anmerkungen) geprüften Bauvorhabens sind für uns sicherlich zu erwarten.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 55.1-55.8
55.10		Zu erwarten ist aber auch die Angst um unsere Kinder und Enkelkinder insbesondere durch den Baustellenverkehr durch das Wohngebiet „Gartenstadt Hohenschönhausen-Süd“.	Die Hinweise zum Baustellenverkehr werden zur Kenntnis genommen, gehören jedoch nicht zu den Regelungsinhalten des Bebauungsplanes. Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.
55.11		Unberücksichtigt wird auch der zu erwartende Wertverlust und die sich sicherlich verschlechternde Wohnsituation und –qualität für die Bestandsanlieger.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 14.5 (Wertminderung angrenzender Wohngrundstücke) sowie 2.8, 2.12, 2.10 und 2.13 (Verschlechterung der Wohnqualität).
55.12		Eine Beachtung berechtigter und rechtlich verbindlich gesicherter Interessen Behinderter ist generell nicht erkennbar.	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.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
56.1		Ich fordere, die Bebauungshöhe auf 5 Geschosse zu begrenzen, um eine langanhaltende Beschattung unseres gegenüberliegenden Grundstückes auszuschließen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.12.
56.2		Des Weiteren fordere ich die Verkehrsanbindung des Straßenverkehrs über die Marzahner Str. und das Gewerbegebiet zu führen, da die Zufahrt über die Gehrenseestraße schon jetzt regelmäßig zugestaut ist.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
57.1	16.12.2019	Der Charakter der Siedlung sollte beibehalten werden; der Hochhauswahn hat Alt-Hohenschönhausen schon zu DDR-Zeiten veranstaltet, m.E. war damals auch die Howoge dabei.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.11.
57.2		keine 8-etagige Wohnmauer, besser 4-etagige Gebäude-Gruppen mit max. 300 Wohnungen passen besser zur Wohnsiedlung wie z. B. die Neubauten an der Wartenberger Straße (zw. Wartenberger und Bahntrasse; Ziel: Erhalt der Gartenstadt Hohenschönhausen gegr. 1918!	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 18.7.
57.3		Das Teilsiedlungsgebiet wird mit 450 WE sehr überlastet; es werden nicht 1000 Personen wohnen, sondern eher 2000, denn es werden eher junge Familien internationaler Herkunft bzw. verdrängt aus dem Berliner Zentrum mit mehr als 2-3 Kindern einziehen - siehe o.g. Wartenberger Straße.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 13.1.
57.4		Hinzu kommen die angekündigten 10.000 WE im geplanten Quartier Rhinstraße / Gehrenseestraße / Wollenberger Straße mit ca. 20.000 Einwohnern - verkehrstechnisch leidet das Siedlungsgebiet schon jetzt unter der enormen Belastung, Parkraum wird mit Lkws, Transportern und Wohnwagen belegt, der gesamte Pendlerverkehr aus den Wohngebieten an der B158 wälzt sich	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau S-Bhf Gehrenseestr.), 1.1 (Auslastung Gehrenseestr.), 11.5 (Ausweichverkehre), 11.3 (Parkdruck, durch induzierte Nachfrage nach Stellplätzen), 11.9 (Errichtung eines zusätzlichen Brückenbauwerks) und 55.2 (Ausbau der Gehrenseebrücke).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>täglich über die Gehrenseebrücke /-str. stadteinwärts resp. -auswärts, viele Fahrer glauben sich Zeitvorsprung zu verschaffen, in dem sie die engen Seitenwege nutzen - Rallye Monte Carlo pur. Notwendig: Bau einer weiteren Brücke zw. Marzahner und Boxberger Str. vor allem für den Güterverkehr; Ausbau der Gehrenseebrücke mit breitem Radweg (wenn möglich beidseitig), auch zum besseren Anschluss an das gute Netz von Radwegen in Richtung Feldmark und der umliegenden Wohn- und Erholungsgebiete, Ausbau des S-Bahnhofes f. Behinderte und Senioren, Schaffung von Parkplätzen auf der Bahntrassenseite neben der Tankstelle, auch gebe es dort Platz für Wohnungen</p> <p>-Verkehrsberuhigung in der Gartenstadt (Ampeln, Ü-wege, Durchfahrtsverbote) - Erhaltung und Pflege, auch Entrümpfung der vorhandenen und Ausbau der Naturoasen entlang der Bahntrasse bis hin zum Kiessee - u.a.m.</p>	Hinweis: Das genannte zukünftige Wohngebiet westlich der Wollenberger Straße ist Gegenstand des B-Planverfahrens 11-165. Nach aktuellem Stand sind dort gem. Berliner Modell ca. 1300 Wohneinheiten geplant. Dies lässt eine Einwohnerzahl von ca. 2600 erwarten.
58.1	02.12.2019	Als Anwohnerin der Theobaldstraße 9a möchte ich anbei eine Stellungnahme zum Bauborhaben "Bebauungsplan 11-157, Detlevstraße" abgeben, da wir unmittelbar von dem Vorhaben betroffen sein werden.	Kenntnisnahme.
58.2		Davon abgesehen, warum das letzte grüne Stück bebaut werden muss, erachte ich als eines der größten Probleme den Umstand der nicht vorhandenen Infrastruktur und des anzunehmenden stark zunehmenden Verkehrs.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 und 2.5 (Auslastung Verkehrsinfrastruktur), 11.3 (Parkdruck und Stellplätze), 7.2 (Auslastung der öffentlichen Verkehrsträger), 9.10 (medizinische Infrastruktur und Einzelhandel), 9.10 (Folgebedarfe, KiTas und Schulen) und 9.7 (Eingriff in das vorhandene Biotop).
58.3		Das Land Berlin beschloss 2008 bzw. 2009 einen Aktionsplan mit einer Vielzahl von Lärminderungsstrategien und -konzepten. U.a. Entwicklungsansätze für eine lärmarme Stadtentwicklung.	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 kurz-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>So heißt es in der Begründung zum Bebauungsplan: „Eine lärmarme Stadtentwicklung zeichnet sich durch eine verträgliche Zuordnung von Nutzungen (einschließlich Verkehrsnutzungen) im Sinne des Trennungsgrundsatzes gemäß § 50 BImSchG sowie durch Ansätze für die Entwicklung verkehrsvermeidender Strukturen („Stadt der kurzen Wege“) aus.“ (Begründung zum Bebauungsplan 11-157 2019, S. 12). Eine solche lärmarme Stadtentwicklung kann ich für das geplante Vorhaben beim besten Willen nicht erkennen. Ganz im Gegenteil. Wenn von einem Anwohner*Innenzuwachs von 800 bis 1100 Personen auszugehen ist (und das dürfte bei 450 geplanten Wohneinheiten durchaus der Fall sein), verwundert mich die geringe bis gar keine Rücksichtnahme auf den Umstand nicht eingeplanter Parkplätze für das Bauvorhaben, die Berücksichtigung von zwei schmalen Zufahrtsstraßen (Bennostraße, Lukasstraße) und damit einhergehend keine wirklichen Ideen zur Entlastung der bereits jetzt stark belasteten Gehrenseestraße (zu bestimmten Uhrzeit ist das Wohngebiet nur schwer mit dem Auto zu verlassen).</p>	<p>en Wege“ berücksichtigt und ein Verzicht auf motorisierte Verkehrsmittel ermöglicht. Folglich werden somit günstige Bedingungen für eine Verringerung von Lärm geschaffen.</p> <p>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.</p> <p>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 stadtsociologische Ziel der räumlichen Nähe und Einheit von Wohnen, Arbeit und Freizeit (Stadt der kurzen Wege) relativiert.</p> <p>Der Gewinnerentwurf wird im weiteren Verfahren ausgearbeitet und der Planung zum Bebauungsplan 11-157 zu Grunde gelegt.</p> <p>Die Berücksichtigung einer geeigneten Erschließung sowie die Bereitstellung von Stellplätzen innerhalb des Bebauungsplan-gebiets 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 Bebauungsplanverfahrens.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
58.4		Zwar scheint man sich Gedanken zu einem Mobilitätskonzept gemacht zu haben, mit dem Ziel „den neu induzierten motorisierten Individualverkehr möglichst gering zu halten“ (Berlin Lichtenberg Mobilitätskonzept Vorabzug, S. 4). Allerdings wird schnell klar, dass unter den gegebenen Rahmenbedingungen „eine Integration von Maßnahmen in bereits bestehende Angebote kaum möglich“ ist (Berlin Lichtenberg Mobilitätskonzept Vorabzug, S. 6). Wie wollen Sie bzw. die HOWOGE das Ziel erreichen, „dass die zukünftigen Bewohner möglichst ohne ein eigenes Auto in das Gebiet ziehen“ (Berlin Lichtenberg Mobilitätskonzept Vorabzug, S. 7)? Nur an solche Personen vermieten, die angeben kein Auto zu besitzen?	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.4.
58.5		Die Idee, mehr Fahrräder in die Nachbarschaft zu bringen, freut mich als Fahrradfahrerin sehr. Ich sehe aber auch, wie schlecht die tatsächliche Fahrradinfrastruktur in Hohenschönhausen-Lichtenberg und darüber hinaus ausgebaut ist. Das Angebot von Fahrradabstellplätzen wird hier nicht ausreichend sein. Car-Sharing, Bike-Sharing... nette Ideen, aber mir fehlt neben der tatsächlichen Umsetzbarkeit/Machbarkeit insbesondere die Sinnhaftigkeit.	Die erforderliche Anzahl der Fahrradabstellplätze ist gemäß der AV Stellplätze nachzuweisen, indem zwei Fahrradstellplätze für jede Wohneinheit hergestellt werden. Kenntnisnahme. Wird im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens bzw. Genehmigungsfreistellungsverfahrens berücksichtigt.
58.6		Die Anbindung mit dem ÖPNV ist stark verbesserungswürdig. So hat es die Deutsche Bahn bis heute nicht geschafft den S-Bahnhof Gehrenseestraße barrierefrei zu gestalten. Für uns als Familie ist die S-Bahn nicht zu nutzen. Das geplante Bauvorhaben soll auch familien- und seniorengerecht ausgestattet werden. Es nutzt aber nichts, wenn alles andere nicht als solches nutzbar gemacht wird. Sehr schwierige Startbedingungen für Alteingesess-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 3.5.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		sene und Neuanwohner*Innen.	
58.7		Der Gewinnerentwurf passt meiner Meinung nach überhaupt nicht in das Wohngebiet hinein, das in der Regel aus Einfamilien- und Reihenhäusern besteht (vereinzelt auch Mehrfamilienhäuser). Gelten sonst die Vorschriften, dass bei einer Neubebauung auf Bestandsbauten Rücksicht genommen werden muss, scheint das in dem Bauvorhaben Detlevstraße nicht der Fall zu sein. Das zerstört das bisher angenehme Wohnklima.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.11..
58.8		<p>Dass durch den Gewinnerentwurf der Lärmpegel der Bahn eingeschränkt werden soll – zumindest für die umliegenden AnwohnerInnen, nicht aber für die Neubewohner*Innen selbst, die ja zur Gleisseite gelagert sind – ist für mich kein ausreichender Grund für die Art des geplanten Gebäudes.</p> <p>Es stellt sich hier gerade hier die Frage, ob der Lärm für die Altingesessenen so gering wie möglich zu halten ist, während die Neuanwohner*Innen dann mit dem Lärm zu leben haben (oder sind zur Gleisseite keine Fenster geplant?) Der zunehmende Straßenlärm auf der Gehrenseestraße, der Lärm durch durchfahrende Autos auf den nicht instandgesetzten Straßen im Wohngebiet oder der stärker zunehmende Fluglärm sind Einschränkungen, die hier viel schwerer wiegen und die durch den Neubau – mit Ausnahme des Fluglärms – deutlich verstärkt werden (siehe auch Emissionsschutz).</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 31.3 und 54.8.</p> <p>Hinweis: Durch die erloschene Betriebserlaubnis des Flughafens Tegel, an dessen Einflugschneise das Plangebiet angrenzte, ist eine deutliche Reduktion des Fluglärms zu erwarten.</p>
58.9		Abschließend möchte ich festhalten: Ich bin nicht grundsätzlich gegen eine Bebauung. Ich bin aber gegen eine Bebauung komme was wolle. Meiner Ansicht nach muss zwingend Rücksicht auf die umliegende Umgebung und die vorhandenen Rahmenbedingungen genommen werden. Das betrifft neben den Bestands-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 58.2 bis 58.8.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>bauten die vorhandene Infrastruktur (da nicht davon ausgegangen werden kann, dass diese mit dem Neubau gleichzeitig ausgebaut wird), d.h. die Berücksichtigung ausreichender Parkplätze, Schulen, Kindergärten, ÄrztInnen, Einkaufsmöglichkeiten, ÖPNV Anbindung und damit eingeschlossen die zu vermutende Zusammensetzung der Neuanwohner*Innen. Ohne deren Berücksichtigung laufen die noch so schönen Konzepte ins Leere. Konflikte zwischen Neubewohner*Innen und Alteingesessenen sind dann vorprogrammiert. Um dies zu vermeiden, gehe ich daher davon aus, dass die oben genannten Ausführungen in die weitere Planung des Bauvorhabens einfließen werden.</p>	
59.1	17.12.2019	<p>Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf 11-157 Detlevstraße in Berlin-Lichtenberg</p> <p>Gemäß den Unterlagen wird mit dem B-Planentwurf beabsichtigt, ein allgemeines Wohngebiet mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,5 festzusetzen. Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans jedoch überwiegend Wohnbaufläche W4 mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) bis 0,4 dar. Dies spiegelt folglich eine GFZ-Überschreitung der momentan im Flächennutzungsplan (FNP) festgeschriebenen GFZ wider. Eine GFZ-Überschreitung ist aber nur dann vereinbar, sofern das der W4-Fläche zugeordnete Nutzungsmaß insgesamt gewahrt bleibt. Da die im B-Plangebiet vorgesehene GFZ von 1,5 deutlich über der GFZ des bestehenden angrenzenden Siedlungsbereichs liegt, ist in der Begründung zum Bebauungsplan eine eingehende Darlegung der städtebaulichen Verträglichkeit erforderlich.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 29.9.
59.2		<p>Letzteres ist gerade für die Bewohner des Siedlungsgebiets Gartenstadt mit momentanem Stand des Bebauungsplanentwurfs</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu 13.1 (zu erwartende Anzahl an Bewohnern), 5.12 und 10.3 (erhöhte Lärmbe-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>11-157 nicht gegeben. Eine GFZ von 1,5 und die damit einhergehend geplanten 450 WE auf 40.000qm Wohnfläche bedeuten, dass auf einem Fünftel der Gartenstadtfläche ein Vielfaches der bisherigen Einwohnerzahl (>1000) neu angesiedelt werden sollen. Der Charakter des Wohnkieses würde damit nachhaltig verändert bzw. zerstört werden. Darüber hinaus ergeben sich aus der erhöhten GFZ strukturelle Anforderungen (Lärmkontamination, Entwässerungsproblematik, Verkehrserschließung, etc.), deren Bewältigung unklar und im B-Planentwurf nicht ausreichend Rechnung getragen ist. Die im Zusammenhang mit der städtebaulichen Verträglichkeit im B-Planentwurf aufgestellte Behauptung, dass sich die Überschreitung der Obergrenzen durch einen lärmrobusten Städtebau begründet, ist nicht nachvollziehbar. Es fehlen zum Beispiel in diesem Zusammenhang Gutachten und Betrachtungen zu Frischluftschneisen/Frischluftbahnen. Durch die kompakte und mehrgeschossige Bauweise wird die bisher zirkulierende Luft für das bestehende Wohngebiet der Gartenstadt unterbrochen und beeinflusst die Klimaregulierung negativ, womit eine städtebauliche Verträglichkeit nicht gegeben ist.</p>	<p>lastung durch induzierten Verkehr und Mehrzahl an Bewohnern), 9.7 (Frischluftschneise), 1.1 (Auslastung vorhandener Kfz-Infrastruktur), 47.21 (Entwässerung) und 54.8 (Notwendigkeit geschlossener Bebauung aus Ansprüchen des Schallschutzes).</p>
59.3		<p>Auch wurden Betrachtungen hinsichtlich Auswirkungen der geplanten kompakten Bauweise auf die Schichtwässer vernachlässigt. Da zusätzlich eine Versiegelung der zu bebauenden Fläche erfolgt, besteht die Gefahr von Überschwemmungen sowie Überflutung von Kellern durch Starkregen im bisherigen Wohngebiet der Gartenstadt. Diesem Umstand ist im momentanen B-Planentwurf nicht ausreichend Rechnung getragen. Im weiteren Verfahren sind geeignete Maßnahmen vorzusehen, die Überschwemmungen sowie Überflutungen von Kellern aufgrund des neuen Bauvorhabens verhindern.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 47.21.</p>
59.4		<p>Das B-Plangebiet wird ausschließlich von Nebenstraßen um-</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>grenzt. Über diese erfolgt die Anbindung an die Gehrenseestraße als Hauptverkehrsstraße, wodurch verkehrliche Probleme entstehen können. Vorwiegend sind daher Rückstaus in den Wohngebietsstraßen und bei der bestehenden Straßengestaltung Beeinträchtigungen auch auf der Gehrenseestraße durch verkehrsbedingtes Halten von zukünftig häufigeren Linksabbiegern anzunehmen. Die Beeinträchtigungen für die Anwohner der Gartenstadt durch entstehende Rückstaus im Rahmen des Einfädelerkehrs auf die Gehrenseestraße wurde unter Emissions- und Lärmgesichtspunkten und der damit einhergehenden Verschlechterung der Wohnsituation im Bestandsgebiet der Gartenstadt nicht ausreichend berücksichtigt. Auch prognostiziert die Machbarkeitsstudie zur Verkehrserschließung eine Überlastung des Knotenpunktes Gehrenseestraße, Lukasstraße, Gottfriedstraße, welche nicht im momentanen B-Planentwurf berücksichtigt wurde. Eine Erschließung des B-Plangebiets über die Lukasstraße ist auf Grund der prognostizierten Überlastung des Knotenpunktes daher abzulehnen.</p> <p>Es ist darüber hinaus festzuhalten, dass der gegenwärtige Ausbaustandard der geplanten HAUPTerschließungsstraßen für das zukünftige Wohngebiet, die Detlevstraße, die Bennostraße und die Lukasstraße, den verkehrlichen Anforderungen einer geordneten Erschließung nicht gerecht wird und ausgebaut werden müssten. Dies muss unter anderem schlaglochfreie und lärmgedämmte Fahrbahnen umfassen, die auch ein Überholen / Vorbeifahren an Lkws ermöglichen sowie die notwendigen Flächen zur Mulden-Rigolen-Versickerung von 3 m für nicht an die Entwässerung angeschlossene Straßen (wie z.B. die Lukasstraße). Ebenfalls wären beidseitige Rad- und Fußwege herzustellen, die auch für Rollstühle und Rollatoren problemlos benutzt werden können. Aber auch ein Ausbau der Gehrenseestraße wäre in diesem Zusammenhang zwingend notwendig. Dies umfasst geeignete</p>	<p>(Ertüchtigung des Straßenverkehrsraums), 2.5 (Rückstaus in das Wohngebiet), 4.2 (Ausbau der Knotenpunkte Bennostr./Gehrenseestr. und Gottfriedstr./Gehrenseestr./Lukasstr.), 43.3 (Querungsmöglichkeiten Gehrenseestr.) sowie 5.12 und 9.6 (Immissionsbelastung durch induzierte Verkehre).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Maßnahmen wie das Schaffen separater Linksabbiegefahrstreifen auf der Gehrenseestraße für alle Einmündungen, das Schaffen von Mittelinseln zum erleichterten Queren von Fußgängern insbesondere zu den Bushaltestellen Bennostraße und Gottfriedstraße und die Einrichtung sicherer Radverkehrswege.	
59.5		Angesichts der umfassend notwendigen Ausbaumaßnahmen der Straßen in der gesamten Gartenstadt ist die Erschließung des B-Plangebiets über die Gartenstadt abzulehnen und das künftige Wohngebiet über eine Stichstraße ausgehend von der Marzahner Straße zu erschließen. Auch auf Grund der geplanten höheren GFZ von 1,5 im Vergleich zu 0,4 in der bestehenden Gartenstadt ist eine verkehrliche Trennung beider Gebiete anzustreben (ausgenommen Rettungswege mit versenkbaren Pollern). Dies würde auch maßgeblich zur Entlastung der Gehrenseestraße und der oben genannten Knotenpunkte beitragen, die nach allen gutachterlichen Erkenntnissen bereits jetzt überlastet sind.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
59.6		Auch geht der Bebauungsplan leider auf die Belange des ÖPNV und den Stellenwert des ÖPNV in einem funktionierenden Mobilitätskonzept nur sehr unzureichend ein. Anforderungen an die Erreichbarkeit von durchaus vorhandenen ÖPNV-Zugangspunkten, mit S-Bahn und Bus sowie die Bushaltestellen Bennostraße und Gottfriedstraße wurden vernachlässigt und sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Den nicht barrierefreien Entfernungen zu den Zugangsstellen des ÖPNV (Haltestellen und Bahnhöfe) ist nicht ausreichend Rechnung getragen worden im aktuellen Verfahren. Das Defizit fehlender Radverkehrsanlagen entlang der Gehrenseestraße zwischen dem KP Bitterfelder Straße/Hohenschönhauser Straße/Gehrenseestraße ist ebenfalls vernachlässigt worden und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die problembehafete Verknüpfung zwischen geplantem Baugebiet und dem ÖP-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 7.2 und 13.6 (Einbeziehung der öffentlichen Verkehrsträger in die Planung), 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bhf Gehrenseestr.), 55.2 (Ausbau Gehrenseebrücke – Radverkehr) und 13.1 (Anzahl zu erwartender Einwohner)

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		NV (kein barrierefreier S-Bahnzugang, keine gesicherten Fußwege zu den Bushaltestellen Gottfried- und Bennostraße) gegen die Entwicklung eines Wohngebiets mit 450 neuen Wohneinheiten und somit über 1000 neuen Bewohnern spricht.	
59.7		Vielmehr ist das B-Plangebiet im Charakter der offenen Bebauung mit überwiegend Einfamilienhäusern der Gartenstadt Hohenschönhausen zu entwickeln.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.2 und 11.1.
59.8		Ich fordere, dass oben angeführte Punkte im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 59.1 – 59.7
60.1	15.12.2019	Als Anwohner der Oswaldstraße ... sind wir in besonderem Maße vom Bauvorhaben der HOWOGE an der Detlevstraße betroffen. Wir begrüßen die frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit und möchten ergänzend zu folgenden Aspekten Stellung nehmen:	Kenntnisnahme.
60.2		<p>1. Verkehr</p> <p>Das aktuelle Verkehrsaufkommen auf der Gehrenseestraße stößt schon heute an die Grenzen der Belastbarkeit und macht ein Überqueren bzw. ein Links-einbiegen auf diese zu Stoßzeiten kaum möglich.</p> <p>Die Verkehrszählung aus 2014 ist bereits 5 Jahre alt und entspricht demnach nicht dem aktuellen Aufkommen, da in dem seither vergangenen Zeitraum in näherer und unmittelbarer Umgebung eine Vielzahl an Gewerbe angesiedelt wurde und Wohnraum entstanden ist.</p> <p>Mit dem Erschaffen von ca. weiteren 450 Wohneinheiten und einem möglichen Zuzug von weiteren ca. 1000 Menschen, welche täglich aus dem Wohngebiet und wieder hineinmüssen, verschlechtert sich die aktuelle Verkehrslage noch weiter. Auch unter Beachtung des Sanierungsbedarfes der Brücke an der Geh-</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Auslastung Gehrenseestr. im Berufsverkehr), 1.1 (Ertüchtigung Wohngebietsstraßen), 2.6 (Methodik Verkehrsgutachten, veraltete Daten), 4.2 (Funktionssteigerung Knotenpunkte), 55.2 (Ausbau der Gehrenseebrücke) sowie 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		renseestraße und dem Fehlen von geeigneten Radwegen zum Passieren ist eine Benutzung dieser Straße für aktuelle und zukünftige Anwohner kaum mehr tragbar.	
60.3		Die geplanten Parkplätze stehen in keinem Verhältnis zum geplanten Wohnraum. Den Aspekt zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist nachvollziehbar, meines Erachtens nach aber doch sehr unrealistisch. Dinge des alltäglichen Lebens, wie z.B. Arztbesuche oder Einkäufe sind, besonders für Personen mit Einschränkung der Mobilität oder Großfamilien, stets mit einem weitläufigen Fußweg verbunden. Auch die Modelle des Carsharings sind in unserem Bereich nicht vertreten. Sodass aufgrund der fehlenden Infrastruktur der Besitz eines PKW unabdingbar scheint. Des Weiteren fehlt auch der Bedacht, dass zukünftige Anwohner nicht nur über eigene, sondern auch über mögliche Dienstfahrzeuge verfügen, durchaus auch Besucher empfangen (welche nicht mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihnen gelangen) und für das Bringen und Holen der Kinder in der Kindertagesstätte sowie das Parken der Mitarbeiter.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.3
60.4		<p>2. Privatsphäre</p> <p>Die derzeit geplante Höhe des Bauvorhabens steht in keiner Relation zu meinem 1-geschossigen Einfamilienhaus, welches sich nur wenige Meter entfernt zur Detlevstraße befindet. Es ist davon auszugehen, dass zukünftige Mieter direkte Einblicke in meinen Garten erhalten und somit meine Privatsphäre nicht mehr gewährleistet ist.</p> <p>Die derzeit geplante Bebauungshöhe nimmt keine Rücksicht auf die unmittelbaren Bestandsbauten und pflegt sich somit nicht in die Nachbarschaft der sogenannten „Gartenstadt“ ein.</p> <p>Ein Gebäude, welches die 7-fache Höhe des nebenstehenden Gebäudes aufweist, wirkt nicht nur bedrückend, sondern erdrü-</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Privatsphäre) und 14.1 (bedrängende Wirkung der geplanten Bebauung).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		ckend.	
60.5		<p>3. Umwelt, Klima, Schallschutz Durch die Errichtung des Bauvorhabens soll teilweise eine Verbesserung des Schallschutzes durch den Lärm der Bahn entstehen. Dies jedoch war ein Faktor, der bereits bestand als wir unsere Immobilie erwarben und von dem wir Kenntnis hatten. Jedoch entsteht mit dem Bauvorhaben eine massiv erhöhte Frequentierung des Personen- und Kraftverkehrsaufkommens und einem damit verbundenen neuen Lärmpegel sowie erhöhtem Schmutz und Emissionswerten.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.12 (Lärmemissionen durch den induzierten Verkehr) und 9.6 (CO2-Belastung durch den induzierten Verkehr).
60.6		<p>4. Bestandsimmobilie Unsere Immobilie (sowie auch viele der unmittelbaren Nachbarn) entstand bereits Anfang der 1930 Jahre. Das Mauerwerk wurde mit einem damals üblichen Hohlwandmauerwerk errichtet. Wir finden es bedenklich, was bei und mit der Errichtung des Bauvorhabens, sowie der dazu benötigte Transport» und Lieferverkehr folglich mit der Struktur unseres Hauses geschieht. Ebenfalls fraglich, ist das jetzt schon erhöhte Schichtenwasser und die Folgen einer weiteren Steigerung.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis sowie der Hinweis zum Punkt 47.21.
60.7		Wir wählten unsere Immobilie, um dort einen Ort der Erholung zu haben, entfernt von Lärm und Stress. Jedoch sehen wir unsere derzeitige Wohn- und Lebensqualität, mit jetzt schon unzureichender Infrastruktur, durch o.g. Aspekte stark gefährdet, sowie auch unsere körperliche und geistige Gesundheit. Das Bauvorhaben bildet für uns in Bezug auf zukünftige Wohn- und Lebensqualität keinen Mehrwert.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.13.
61.1	12.12.2019	Es ist wichtig und richtig, dass in Berlin Wohnungen, die bezahlbar sind, gesucht werden. Warum jedoch müssen es 7-8 ge-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.2.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>schossige Wohnhäuser sein, die Sie einer gewachsenen Einfamilienhaussiedlung entgegenstellen?</p> <p>Reichen nicht auch 2-geschossige Häuser? Das fügt sich dann auch geschmeidiger in den vorhandenen Bestand ein - und der Blick in die Eigenheimgärten ist dann auch kaum möglich - bisschen Privatheit muss es doch geben!</p>	
61.2		Warum nehmen Sie in Kauf, dass die vielen Kinder, die ja bei 450 geplanten Wohneinheiten sicher mit einziehen, keine Kita, keine Schulen oder Freizeistätten haben?	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 9.10.
61.3		Im Mobilitätskonzept steht, dass der Knotenpunkt Gehrenseestraße/Gottfriedstraße in den Morgenstunden extrem belastet ist. Wie sollen die Kinder heil hinübergelangen?	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 43.3.
61.4		Wo sollen die neuen Mitbewohner ihre Autos abstellen? Vor die Einfahrten der bestehenden Eigenheime? Wo bleibt die Verantwortung der Planer für diese Fragen?	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.3
61.5		Auch die Straßen auf der anderen Seite der Gehrenseestraße sind extrem schmal und es steht zu befürchten, dass wir dann kaum aus unseren Ausfahrten hinauskommen. Wenn es ein geplantes Neubaugebiet geben soll, dann mit der entsprechenden Infrastruktur!	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1.
61.6		<p>Nehmen Sie sich ein Beispiel an der Planung des Neubaugebietes Hohenschönhausen.</p> <p>Hier wurden von Anfang an Straßenbahnen, Kindergärten, Krippen, Schulen mit Sporthallen, Kaufhallen, Restaurants und Jugendklubs mit entworfen und den neu in die Wohnungen gezo-</p>	Kenntnisnahme.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		genen Menschen zur Verfügung gestellt. So kann Wohnungsbau funktionieren.	
62.1	17.12.2019	<p>Bevor so ein großes Bauvorhaben begonnen wird, sollt erst einmal die Infrastruktur im Gebiet verbessert werden.</p> <p>Die Straßen sind in einem schlechten Zustand, dazu noch Anliegerstraßen, die einen höheren Durchfluss von Fahrzeugen nicht bewältigen können, die Straßen sind viel zu schmal, dazu noch ständig zugeparkt. Es ist jetzt schon problematisch, die Bennostr. zu befahren, links und rechts parken Fahrzeuge, wie in allen Straßen hier in unserem Gebiet ist es kaum möglich, dass zwei Fahrzeuge nebeneinander fahren können, man kann auch nicht mal schnell nach links oder rechts ausweichen.</p> <p>Die Straßen werden kollabieren, selbst die Gehrenseestraße ist zu Stoßzeiten weit über Ihre Grenzen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Auslastung Gehrenseestr. Im Bestand), 1.1 (Ertüchtigung des Straßenraums) und 15.3 (verkehrliche Erschließung des Plangebiets über die Bennostr.).</p>
62.2		<p>Die neuen Bewohner werden alle auf einem PKW angewiesen sei denn der ÖPNV ist eine Katastrophe, die Buslinie verkehrt nur im 20min Takt, wenn überhaupt, an den Wochenenden verkehrt die Linie nur verkürzt, was Umsteigen und Zeitverlust bedeutet.</p> <p>Die Straßenbahnen sind zum Teil für Menschen mit Behinderung bzw. für Familien mit Kind nicht nutzbar, da auf der einen Linie keine Niederflurbahnen eingesetzt werden, man ist mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl auf fremde Hilfe angewiesen. S-Bahn ist nicht zuverlässig und mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl nicht nutzbar, da kein Aufzug vorhanden. Ständige Ausfälle auf der S75, überfüllte Bahnen, wer das umgehen kann, macht es und bleibt beim Auto.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Versorgung des Plangebiets durch öffentliche Verkehrsträger), 3.5 (barrierefreier Zugang zu den öffentlichen Verkehrsträgern) und 7.2 (Taktfrequenz der öffentlichen Verkehrsträger).</p>
62.3		<p>Des Weiteren fehlt es an Kitaplätzen, Schulen, Ärzten. Es gibt schon jetzt keinen Arzt mehr im Umfeld, der neue Patienten aufnimmt, vor allem bei Fachärzten ist die Lage besonders schlimm.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.10 (Versorgung des Gebiets mit Arztpraxen und Versorgung mit KiTas und Schulen).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
62.4		Mein Vorschlag wäre, das Bauvorhaben so umzusetzen, dass die Bewohner der Gartenstadt, die sich mit viel Mühe und hohen Kosten eine sichere und ruhige Existenz aufgebaut haben, nicht belastet werden, das heißt kein Durchgangsverkehr zum neuen Quartier über die Detlevstraße, Lukasstraße und Bennostraße, sondern von der anderen Seite über die Marzahner Straße.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
62.5		Wir leben hier in einer ruhigen Einfamilienhaus-Siedlung, die durch das Bauvorhaben zerstört wird, die Grundstückspreise werden sinken, da nun keine ruhige Anliegerstraße mehr, keine Einfamilienhaussiedlung mehr, mehr Lärm, weniger Natur.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 14.5.
62.6		<p>Ich freue mich überhaupt nicht, gegenüber Wohnblöcke vor die Nase gesetzt zu bekommen, es war so schön die Bäume, Sträucher, die Natur, man hörte die Vögel, das alles wird vorbei sein. Ab dann nur noch Lärm, Durchgangsverkehr, wild parkende Autos, weniger Sonnenlicht, Einschränkungen bei der Nutzung des eigenen Grundstückes, Steigerung der Kriminalität. Durch das Bauvorhaben wird nicht nur mir, sondern den ganzen Bewohnern der Detlevstraße die Lebensqualität genommen. Wir haben keinen Nutzen von dem neuen Quartier, wir leben hier schon länger und wir werden damit leben müssen, ob wir wollen oder nicht.</p> <p>Unser Stadtteil ist nicht in der Lage, ohne drastische Veränderungen so viele neue Bewohner zu verkraften, es muss von Seiten der Stadt mehr gemacht werden und das vor Baubeginn.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Einschränkungen der Privatsphäre durch Einsichtnahmemöglichkeiten auf angrenzende Wohngrundstücke), 2.12 (eingeschränkte Besonnung auf angrenzenden Wohngrundstücken), 9.7 (Rückbau der Grünbrache vermindert Qualität des vorhandenen Biotops), 5.12 und 10.3 (Zunahme an Lärm bei Umsetzung der Planung).</p> <p>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.</p>
63.1	16.12.2019	Wir sind direkte Betroffene dieser geplanten Bebauung der Detlevstraße in Gartenstadt. Wir, die Bewohner der Gehrenseestraße 51, erheben offiziell Einspruch gegen den Bebauungsplan in der geplanten Form.	Kenntnisnahme.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
63.2		<p>Unbestritten ist, das Berlin Wohnraum benötigt. Jedoch muss eine solche Bebauung dieser Größenordnung auch zumutbar für den Charakter der vorhandenen Bebauung sein, ein ganzheitliches in sich geschlossenes Konzept vorhanden sein und umgesetzt werden. Weitere in unmittelbarer Nachbarschaft geplante Bauvorhaben dieser Größenordnung und größer müssen essenziell in die Planung einbezogen werden. All das ist in dem vorliegenden Konzept absolut nicht vorhanden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.11</p> <p>Zur Einbeziehung weiterer Wohnbauvorhaben im näheren unmittelbaren Umfeld: 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 Koordination 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren</p>
63.3		<p>Der Bebauungsplan und das Verkehrskonzept berücksichtigen in keiner Weise die geplante Bebauung des Areals der ehemaligen Vietnamesen Wohnheime Gehrenseestraße Ecke Rhinstraße. Hier spricht man von weit über 500 WE!!!</p>	<p>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.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass den im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erstellten Verkehrsgutachten aktuelle Pro-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>gnosebetrachtungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu Grunde liegen.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
63.4		<p>Vorab grundsätzliche Bemerkungen zur vorhandenen Infrastruktur ohne weitere Bebauungen:</p> <p>-es gibt keine Ärzte weder Allgemeine noch Spezialisten. Die vorhandenen sind völlig überlastet. Bei den vorhandenen Ärzten bekommt man so gut wie keine Termine bzw. wird überhaupt nicht mehr als Patient angenommen, was soll das bei den zu erwartenden steigenden Einwohneranzahlen aller Bauvorhaben werden????</p> <p>-es gibt für den heutigen Bestand weder ausreichend Kita Plätze noch Schulen. was soll das bei den zu erwartenden steigenden Einwohneranzahlen werden????</p> <p>-die Einkaufssituation im Lebensmitteleinzelhandel ist jetzt schon verheerend, egal ob bei Lidl, Kaufland oder Netto. Und das nicht nur zu den Wochenenden</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.10 (Unterversorgung des Gebiets mit Arztpraxen, Einzelhandelsangeboten und fehlende KiTa- und Schulplätze).</p>
63.5		<p>Die Folge, Aggressivität, die sich schon jetzt zwischen den unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen / Migranten erschreckend intensiv entwickelt.</p>	<p>Die Einteilung in Bevölkerungsgruppen unter Heraushebung von Migranten und sowie eine beklagte „verheerende Einkaufssituation im Einzelhandel“ sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung und entsprechen nicht den Werten einer weltoffenen Stadt.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			Keine Abwägung im Rahmen des B-Planverfahrens möglich.
63.6		Das aktuelle Verkehrsaufkommen kann die Gehrenseestraße bereits heute, täglich beginnend ab ca. 13.00 Uhr, nicht mehr bewältigen. Der Rückstau geht jeden Tag in die anliegenden Kreuzungsbereiche der Rhinstraße rein und sorgt für massive Behinderungen bis weit in das Gebiet Hauptstraße/ Rhinstraße und Umgebung. Das geht dann bis ca. 19.00 Uhr so. Morgens beginnt der Verkehr in umgedrehter Richtung ab 05.00 Uhr, man kann kein Fenster aufmachen. Vor Radau und Abgasen. Unvorstellbar, wenn der Anliegerverkehr der geplanten Bauungen dazukommen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1.
63.7		Die aktuelle Lärmemission und Luftverschmutzung durch die vorhandene Verkehrssituation ist bereits jetzt für die Anwohner unerträglich, nach Bebauung und dem zu erwartenden Anliegerverkehr wird diese weit außerhalb der zulässigen Grenzwerte liegen. Wir Bewohner müssen und werden uns mit Rechtsmitteln dagegen wehren, wenn man uns dazu zwingt.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 9.6
63.8		Sollte das Bauvorhaben verwirklicht werden, gibt es nur eine Lösung: die Anbindung über die die Marzahner Straße!	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
63.9		Zum Projekt Detlevstraße: 1.) Verkehrssituation und Lärmemission: -die angeführten Gutachten kann ich als Anwohner in seiner vorliegenden Form in fast allen Aussagen nur anzweifeln. -der vorhandene Verkehrslärm von Bahn und Fahrzeugverkehr wurde meines Wissens bei den letzten Messungen durch das	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.6 (zugrundeliegende Daten der verkehrlichen Voruntersuchung), 5.12 (Schallimmissionen Verkehr).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Land Berlin bereits vor drei Jahren als gesundheitsschädlich eingestuft, daher können die Anlieger der Gehrenseestraße teilweise Schallschutzfenster einbauen.</p> <p>-das bereits vorhandene Verkehrsaufkommen, das über die Gehrenseestraße geführt wird, bringt diese in den Hauptverkehrszeiten an ihre Grenzen. Ich zweifel die Zahlen der Verkehrszählung an. Ich erlebe täglich anderes.</p>	
63.10		-die Zufahrt zum geplanten Wohngebiet über die Gehrenseestraße führt, egal welche Variante man wählt, zum Verkehrschaos, daher muss die Anbindung zwingend über die Marzahner Straße erfolgen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5 / 63.8
63.11		<p>2.) Parkplatzsituation: Als ich hier in Gartenstadt gebaut habe, musste ich drei Stellplätze auf meinem Grundstück für Autos nachweisen. Wo finde ich die mindestens 450 Stellplätze in diesem Bebauungsplan? Den Planern und Bauherren ist sicherlich bewusst, was mangelnde Parkplätze für ein Konfliktpotential mit der Bestandsbebauung und den Alteinwohnern von der Gartenstadt in sich birgt.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.3
63.12		<p>3.) Art der Bebauung - Anzahl der Geschosse: Die geplante Bebauung mit 7 Etagen zerstört den Charakter der Gartenstadt. Anliegende Grundstücke müssen einen erheblichen Wertverlust hinnehmen, den Irgendjemand ausgleichen muss.</p> <p>Wenn überhaupt, sollte man über maximal 4-geschossige, variable, lockere Bauweise nicht hinausgehen. Nur so kann man einigermaßen den Charakter der Gartenstadt erhalten.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 14.5 (Wertminderung Anrainergrundstücke), 18.7 (Reduktion auf max. 4 Geschosse), 11.11 (bauliche Struktur der Gartenstadt wird durch die Planung nicht aufgegriffen).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
63.13		<p>5.) Soziale und Gemeinschaftseinrichtungen: ich kann in der Planung weder Einzelhandelsflächen noch Arztpraxen oder Kita Einrichtungen finden, geschweige denn die einer Schule. Einrichtungen wie ein Jugendfreizeitzentrum gehören in eine solche Planung ebenso. Ohne diese Einrichtungen werden wir die einzelnen Jugendgruppen rivalisierend unter der Gehrenseebrücke finden. Selbst bei der Erbauung von Marzahn oder Hellersdorf wurde darauf geachtet. Ja, die HOWOGE ist nicht das Sozialamt aber sie gehört der Stadt Berlin und trägt somit diese Verantwortung</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.10 (Unterversorgung mit Arztpraxen, Einzelhandel sowie Kitas und Schulen),</p> <p>Zur angeregten Jugendfreizeiteinrichtung: Die Errichtung eines Jugendfreizeitzentrums ist nach dem derzeitigen Planungstand nicht vorgesehen. Allerdings werden Frei- und Grünflächen für verschiedene Altersgruppen (Kleinkinder/Kinder/Jugendliche) in das Quartier integriert.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>
63.14		<p>6.) vorhandene Flora und Fauna -in den vergangenen über dreißig Jahren haben sich in diesem Gebiet diverse Wildtiere angesiedelt. Gehen Sie dort abends spazieren, sie werden Füchse, Fledermäuse, kleine und größere Greifvögel sehen. Weiterhin habe ich Salamander und seltene kleine und sehr große Frösche fotografiert. Auch diese Tatsache muss bei der Planung berücksichtigt werden. Diesen Tieren muss entsprechend genügend Raum als Rückzugsfläche zum Beispiel hin zur Gehrenseebrücke gegeben werden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 3.6.</p>
63.15		<p>Fazit: Ja, unsere Stadt braucht dringend Wohnraum, aber nicht auf Biegen und Brechen und um jeden Preis, nur um ehrgeizige Ziele von Landespolitikerinnen zu erreichen. Ich bin echt erschüttert, dass die Linken und Grünen sich so vor deren Karren spannen lassen. Das wird in den Köpfen der Bevölkerung bleiben. Wenn Bebauung, dann mit Sinn und Verstand!</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung im Rahmen der Bauleitplanung ist nicht möglich.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
63.16		<p>Umwelt- und sozialverträglich. Der Charakter von der Gartenstadt muss erhalten bleiben. Keine Bebauung ohne Einbeziehung aller, in der unmittelbaren Nachbarschaft geplanten Bauvorhaben!!!! Nur so kann Alt- Hohenschönhausen und die Gartenstadt für die nächsten Generationen ein attraktiver Wohnstandort bleiben. Die vorliegende angedachte Planung hat leider viel Potential, die Gartenstadt in ein Stadtrand-Ghetto zu verwandeln.</p> <p>Ich / Wir regen an, die derzeitige Planung zum Bauprojekt grundlegend zu überdenken</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 63.9 - 63.14 und 35.8 (Ghettobildung).
64.1	13.12.2019	<p>Als Anwohner der Oswaldstraße bin ich in besonderem Maße vom Bauvorhaben des Eigentümers des Grundstücks östlich der Detlevstraße, die HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH (HOWOGE), betroffen. Daher möchte ich ergänzend zu folgenden Aspekten Stellung nehmen:</p>	Kenntnisnahme.
64.2		<p>Bauvorhaben</p> <p>Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die vorgesehene Bebauungsdichte nur unter Festlegung einer willkürlichen Geschossflächenzahl (GFZ) realisierbar wäre. Alle damit verbundenen Auswirkungen gehen zu Lasten der bisherigen Anwohner oder werden in der Begründung weitestgehend bagatellisiert.</p> <p>Rahmengebend für den vorliegenden Bebauungsplan ist allein das Entwicklungsinteresse des Grundstückseigentümers HOWOGE, auf dem rd. 26.770 m² großen Baugrundstück eine Bebauung durch Geschosswohnungsbau in einer Größenordnung von 40.000 m² Brutto-Grundfläche zu realisieren. Diese Bebauungsdichte ist nur mit einer notwendigen Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,5 umzusetzen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 12.1.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
64.3		<p>-Die Überschreitung der Obergrenzen für die Größe der Geschossfläche ist in der städtebaulichen Konzeption der geplanten Wohnanlage begründet, die einen lärmrobusten Städtebau ermöglichen soll. Die Nähe zum Gewerbe und zur Bahnanlage erfordert eine höhere bauliche Dichte, um eine Abschirmung zu ermöglichen.</p> <p>Auch dieser Grund ist wenig stichhaltig und nicht herausragend, da die Geschossflächenzahl grundsätzlich nur die Bebauungsdichte regelt, nicht aber die Bebauungshöhe. Es wird auch nicht dargelegt, was unter einer "ausreichend hohe Bebauung" zu verstehen ist. Im Gegensatz zu der hier aufgeführten Begründung wäre auch mit der im FNP vorgesehenen GFZ von 0,4 eine lärm-schutzgerechte Bebauung in Verbindung mit zusätzlichen primären Lärmschutzmaßnahmen, die zusätzlich auch dem bereits bestehenden Siedlungsgebiet zugutekommen würden, möglich. Darüber hinaus ist es dem Bürger schwer zu vermitteln, dass der Verletzung einer Obergrenze (Lärm) nur mit der Verletzung einer anderen Obergrenze (GFZ) begegnet werden kann.</p> <p>-"... Das Plangebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum S-Bahnhof Gehrenseestraße und schließt an bestehende Wohnstrukturen an. Damit zeichnet sich das Gebiet durch eine besondere Eignung zur Entwicklung eines Wohnstandorts aus, der über eine bauliche Dichte, wie sie Einfamilienhausstrukturen eigen ist, hinausgeht. ..."</p> <p>Es ist schon erstaunlich, wie die sowohl von den Gutachten als auch im Rahmen des Architektenwettbewerbes herausgearbeiteten Nachteile des Baugebietes (hohe geplante Bebauungsdichte, Infrastruktur-, Verkehrs- und Lärmproblematiken) ignoriert bzw. argumentativ ins Gegenteil verkehrt werden können. Das</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 29.9.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Baugebiet weist insbesondere keine Eignung zur Entwicklung eines Wohnstandorts aus, der deutlich über eine bauliche Dichte, wie sie Einfamilienhausstrukturen eigen ist, hinausgeht.</p> <p>Zusammenfassend wurden keine herausragenden Gründe für eine Nutzungsmaßüberschreitung dargelegt. Eine eingehende Darlegung der städtebaulichen Verträglichkeit erfolgt somit nicht. Es ist also eine GFZ von bis zu 0,4 anzusetzen.</p>	
64.4		<p>Weiterhin wird in der Begründung zum Bebauungsplan darauf verwiesen, dass aufgrund der trennenden Funktion der Detlevstraße die Bebauung westlich des Straßenraums nicht maßstabbildend für das Baugrundstück ist. Diese Feststellung ist nicht sachgerecht und hat offensichtlich nur das Ziel, Vorgaben zur maßstabsgerechten Bebauung kreativ zu umgehen. Die Detlevstraße mit seiner angrenzenden Vegetation und erhaltenswertem Baumbestand (s. Gutachten) war bisher integraler Bestandteil der Gartenstadt mit seiner typischen offenen Einfamilienhausbebauung. Folglich liegt das Grundstück östlich der Detlevstraße innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Bereichs, für das es zurzeit eine verbindliche Bebauungsplanregelung im Sinne von § 30 Baugesetzbuch (BauGB) gibt.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.1.
64.5		<p>Verkehr</p> <p>Der Bebauungsplan geht von mindestens 800 neuen Anwohnern aus. Der einzige Zugang zum neuen Wohngebiet kann aufgrund der gewählten ungünstigen Randlage nur über das angrenzende Siedlungsgebiet erfolgen. Alternative Zugangswege sind nicht geplant. Das wird u.a. zu einem erheblichen Zuwachs von PKW-Verkehr führen und zu einem starken Anwuchs von parkenden Autos auch auf den Grundstücken vor den existierenden Häusern, die z.T. Privatbesitz sind, da die geplanten Parkplätze in</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.12 und 9.6 (Zunahme Lärm / Luftbelastung durch induzierten Verkehr), 11.3 (Stellplätze) und 2.1 (Abstellen von Kfz auf Privatbesitz)

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		keinem Verhältnis zum angebotenen Wohnraum stehen. Insbesondere ist davon auszugehen, dass es dadurch für die zur Detlevstraße führenden Straßen, wie z.B. Oswaldstraße, und deren Anwohnern zu zusätzlichen unverhältnismäßig hohen Belastungen in den Bereichen Verkehr, Lärm, Emission und Umwelt kommen wird.	
64.6		<p>Die Ausfahrt aus dem Siedlungsgebiet in die hoch frequentierte Gehrenseestraße ist bereits jetzt zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr schwierig, wodurch zusätzlich lange Rückstaus in das bestehende Siedlungsgebiet aufgrund des erhöhten PKW-Verkehrs zu erwarten sind. Anstelle der konkret bestehenden Infrastruktur und statistisch belegte Fakten bei der Planung im ausreichenden Maße zu berücksichtigen, werden vorrangig weitgehend fiktive Annahmen, offensichtlich basierend auf ökonomisch basierenden Forderungen des Grundstückseigentümers, dem Bebauungsplan zugrunde gelegt.</p> <p>Der zunehmende Verkehr durch das Siedlungsgebiet lässt eine deutlich erhöhte Lärm- und Emissionsbelastung für die bereits hier wohnenden Anwohner erwarten. Dies spielt in der Begründung zum Bebauungsplan und den hinzugezogenen Gutachten bisher keine Rolle.</p> <p>All diese Probleme ließen sich mit einer geringeren als geplanten Bebauungsdichte deutlich verringern.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.5 (Rückstaus ins Wohngebiet), 5.12 und 9.6 (Zunahme Lärm / Luftbelastung durch induzierten Verkehr) 12.1 (Forderungen des Grundstückseigentümers bilden Grundlage der Planung).
64.7		<p>Besonnung</p> <p>Die Höhe der geplanten Gebäude wird einen direkten Einfluss auf die Einstrahlung der Sonne auf mein Grundstück haben. Da sich das Baugrundstück in unmittelbarer Nähe östlich von meinem Grundstück befindet, ist entsprechend der derzeit geplanten siebengeschossigen Riegelbebauung davon auszugehen, dass es zu einer Einschränkung der Morgen- und Vormittagssonne kom-</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.12.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		men wird. Durch die Einhaltung einer GFZ von 0,4 und eine darauf aufbauend geringere Geschssßhöhe kann hier Abhilfe geschaffen werden.	
64.8		<p>Privatsphäre Durch die derzeit geplante Höhe der Gebäude ist davon auszugehen, dass direkte Einblicke in die Gärten der Anwohner der Oswaldstraße an der Einmündung zur Detlevstraße ermöglicht werden. Die Privatsphäre im eigenen Garten ist nicht mehr vollständig gegeben. Auch hier kann durch eine verringerte Geschosshöhe schnell Abhilfe geschaffen werden, nicht umsonst gibt es Vorschriften, die sichern sollen, dass eine neue Bebauung Rücksicht auf Bestandsbauten nehmen soll.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.8.
64.9		<p>Klima Entsprechend dem Klimamodell Berlin und den daraus abgeleiteten Planungshinweisen für Stadtklima (Ausgabe 2016) wird für das geplante Bebauungsgebiet die thermische Gesamtsituation explizit als "ungünstig" ausgewiesen. (Quelle: FIS-Broker der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Kartenanzeige Klimamodell Berlin: Planungshinweise Stadtklima 2015 - Hauptkarte (Umweltatlas); Zugriff am 13.12.2019). Entsprechend der Planungshinweiskarte Stadtklima der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sind insbesondere für die Bewertungsklasse „ungünstig“ proaktive Maßnahmen zur Verbesserung der Situation sowie ein Verzicht auf weitere Bebauung dringend anzuraten. Eine Bebauung derartig ausgewiesener Flächen führt zu zusätzlichen erheblichen negativen Auswirkungen auf der Fläche selbst sowie auf das bereits bestehende angrenzende Siedlungsgebiet. Zumal bereits jetzt auch das von der geplanten Baumaßnahme unmittelbar betroffene Siedlungsgebiet zwischen Oswald-, Detlev- und Bennostraße bzgl. der thermischen</p>	<p>Die Pläne des Klimamodells Berlin basieren auf einem groben Raster und können daher nicht auf eine kleinräumige Maßstabsebene übertragen werden, ohne eine kritische und detaillierte Betrachtung vorzunehmen.</p> <p>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.</p> <p>Hingegen ist das Plangebiet im Wesentlichen unversiegelt und begrünt. Weiterhin erstreckt sich das Plangebiet entlang einer benachbarten Bahnanlage sowie entlang der Gartenstadt Alt-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Gesamtsituation als "ungünstig" ausgewiesen wird. Bei einer Bebauung, insbesondere in dem vorgesehenen Umfang, ist mit einer nachhaltigen deutlichen Verschlechterung der Lebensqualität der Anwohner in der Gartenstadt und darüber hinaus zu rechnen. Eine klimagerechte Berliner Stadtentwicklung ist nicht im Ansatz zu erkennen.</p> <p>Hierzu sei auch auf die Leitlinien des Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen verwiesen: "Stadtentwicklung muss zum einen übergeordnet einen Beitrag zum Klimaschutz leisten und zum anderen vor Ort die Auswirkungen der zu erwartenden Klimaveränderungen berücksichtigen. Zur Verminderung der unvermeidlichen Folgen des Klimawandels -vor allem zunehmende extreme Wetterereignisse wie Hitzewellen und Starkregen -sind stadtklimatisch relevante Freiräume wie Frischluftschneisen zu erhalten." Mit Blick auf Extremwetterereignisse sowie den Klimawandel der letzten Jahre ist vollkommen unverständlich, dass dieser Aspekt weitestgehend ignoriert wird.</p>	<p>Hohenschönhausen. Insbesondere östlich des Plangebiets besteht mit den Bahnflächen ebenfalls ein relativ großer Anteil an unversiegelten und begrüneten Flächen, sodass sie begünstigend auf das lokale Klima und thermische Situation wirken können.</p> <p>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.</p> <p>Die Alternative zu innerstädtischem Wohnungsbau ist ferner die Zersiedelung des Umlandes, die zum Verlust erheblich klimawirksamerer Freiflächen führt.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
64.10		<p>Naturschutz In der Begründung zum Bebauungsplan wird darauf verwiesen, dass Arten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie oder „streng geschützte“ nach § 7 BNatSchG nicht als Brutvögel vorkommen. Diese Aussage kann nicht nachvollzogen werden, da im Planungsbereich im Erhebungszeitraum z.B. Sperber und Eulen (mit Jungvögeln) beobachtet werden konnten. Eine nochmalige Prüfung und gutachterliche Bewertung des Baugrundstückes in der Brutzeit ist daher dringend angeraten, bevor auf Grundlage eines unvollständigen und wohlmöglich fehlerhaften Gutachtens Fehlentscheidungen getroffen werden.</p>	<p>Es wird auf das Wort „Brutvögel“ im benannten Satz der Begründung hingewiesen:</p> <p>„ [...] Arten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie oder „streng geschützte“ nach § 7 BNatSchG kommen nicht als Brutvögel vor. [...]“</p> <p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Der Sperber wurde ferner im Rahmen der 6 Begehungen nicht festgestellt.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
64.11		<p>Mehrwert für Anwohner Nahezu alle o.g. Aspekte werden definitiv einen Einfluss auf die Wohnqualität der derzeitigen Anwohner und voraussichtlich auch auf den Wert der Grundstücke haben. Bei eingeschränkter Sonneneinstrahlung, erhöhtem Verkehr, erhöhten Emissionswerten und veränderter Privatsphäre kann mit der derzeitigen Planung nicht von einem Mehrwert für die Anwohner ausgegangen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung. Siehe Abwägung zu den Punkten 64.2 – 64.10</p>
64.12		<p>Beteiligungsverfahren In der Begründung zum Bebauungsplan wird hervorgehoben, dass eine Bürgerbeteiligung stattfand. Leider bleibt festzuhalten, dass die konstruktiven Vorschläge der Anwohner zur Entwicklung eines Wohnungsneubaus mit einem für alle Beteiligten gesundem Wohn- und Lebensumfeld bei der Projektentwicklung in keiner Weise ihren Niederschlag gefunden</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.2.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		haben. Im Gegenteil. Der Grundstückseigentümer blockierte wiederholt insbesondere jegliche Diskussion zur geplanten Bebauungsdichte und beharrte von Anfang an auf der Position, dass wie geplant maximal dicht und hoch gebaut wird, mögliche Einwände der Anwohner keinen Sinn machen und jedem Anwohner doch freistehe gegen das Vorhaben zu klagen.	
64.13		Zusammenfassend kann aus meiner Sicht dem Bebauungsplan grundsätzlich nicht zugestimmt werden. Inwieweit die Einzelinteressen des Grundstückseigentümers HOWOGE bzgl. einer möglichst dichten, hohen, klima- und umweltunverträglichen Bebauung eines anhand der vorliegenden Gutachten ausgewiesenermaßen ungünstigen Baugrundstücks vor den Gemeinwohlin-teressen der Anwohner und des Bezirks Lichtenberg Vorrang haben sollen, ist dem Grunde nach nicht zu erkennen. Es bleibt zu hoffen, dass die Bezirksverordneten von Lichtenberg in ihrer Funktion als politisches Korrektiv der geplanten Baumaßnahme nicht zustimmen.	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.
65.1	27.11.2019	Zu den schalltechnischen Untersuchungen Auf dem Gelände zwischen den Bahngleisen ist eine Firma ansässig, die sich vermutlich mit dem Recycling alter Gleiselemente der Bahn beschäftigt. Dabei kommt es sporadisch, aber häufig, zu einer starken Geräuschentwicklung, vermutlich durch das Zermahlen von Betonschwellen. Öfter ist auch ein Stöhnen stark beanspruchten Stahls (vermutlich Schienen) zu hören. Diese Geräuschbelastungen sind in den Untersuchungen nicht beachtet worden.	Die Hinweise werden im Rahmen der Fortschreibung der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.
65.2		Zum Mobilitätskonzept Vermutlich wird in die neu zu bauenden Häuser eine mit dem ge-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.3.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		genüber liegendem Wohngebiet an der Anna-Ebermann-Straße vergleichbare Mieterschaft einziehen. Hier parken außer einer großen Anzahl von Privat-PKW auch etliche Kleintransporter mit und ohne Firmenlogo. Sogar ein großer LKW wird hier regelmäßig abgestellt. Unter diesem Aspekt erscheinen die Ausführungen zum ruhenden Verkehr völlig unrealistisch. Ergebnis wird sein, dass die umliegenden Straßen, die schon jetzt keine lockere Parksituation haben, völlig zugeparkt sein werden. Dies wird auch für die geschützte Anlage des Roderichplatzes gelten.	
65.3		Der geplante Ausbau der Lukasstraße mit Gehwegen wird das Angebot an Stellflächen weiter verringern. Die geplante Straßbreite der zukünftigen Lukasstraße und ggf. auch der Detlevstraße lässt das Passieren eines anderen fahrenden oder haltenden LKW durch andere Fahrzeuge nicht zu. Dies wird bei zu erwartendem regen Ver- und Entsorgungsverkehr zu Staus und unständlichen Fahrmanövern führen.	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.
65.4		Die Auffahrt auf die Gehrenseestraße aus dem Wohngebiet ist in den Hauptverkehrszeiten zeitaufwändig und mitunter auch riskant. Bei höherem Verkehrsaufkommen ist eine LSA zwingend. Leider habe ich im Mobilitätskonzept nichts (mehr) davon gelesen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.2.
66.1	16.12.2019	Nach Durchsicht der Unterlagen nehmen wir folgt Stellung: <u>Allgemein:</u> Die HOWOGE plant auf dem o. g. Gelände (ca. 2,4 – 2,9 ha) Wohnraum mittels ca. 450 Wohneinheiten zu schaffen. Dafür ist lt. vorliegender Planzeichnung die gesamte Fläche vorgesehen, bzw. lt. Beschreibung nach den Ergebnissen ein Riegel entlang der Bahnanlagen.	Kenntnisnahme.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
66.2		Momentan stellt sich die brachliegende Fläche lt. Fauna-Gutachten als bedeutendes Nahrungshabitat für Fledermäuse und Waldohreule sowie als sehr gut ausgestatteter Lebensraum für Zaun-eidechsen und gefährdete Vögel (z. B. Sumpfrohrsänger) dar.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 3.6.
66.3		Auch wenn es überwiegend öffentliches Interesse an Wohnraum gibt, darf das nicht zu Lasten sämtlicher brachliegender, grüner Flächen gehen. Die Verdrängung von Tieren und Pflanzen in Berlin aufgrund der Neuversiegelung und Bebauung hat in den letzten Jahren so exponentiell zugenommen, dass nicht nur die Nischen und Lebensräume der Tiere und Pflanzen enorm zurückgegangen sind, sondern auch mehr und mehr das Schutzgut Mensch (menschliche Gesundheit) gefährdet wird. Wir bauen immer mehr Lücken zu, die bisher als Rückzugsorte für seltene Arten, aber auch für Menschen zur Verfügung standen. Wir unterbrechen Kaltluftbahnen, die Luft in die Innenstadt transportieren und dort diese gegen aufgeheizte Luft austauschen, somit die Abkühlung und den Sauerstoffgehalt verbessern und den Feinstaub und andere belastende Stoffe hinaustransportieren. Wir fällen immer mehr alte Bäume, ohne sie tatsächlich 1:1 auszugleichen und entziehen uns damit die Sauerstoffproduzenten, Verdunster, CO ² - und Feinstaubbinder sowie Schattenspenden. Das alles geht nicht nur zu Lasten von Flora und Fauna, sondern immer mehr auch zu Lasten der menschlichen Gesundheit. Der Einfluss andauernder erhöhter Tag- aber vor allem Nachttemperaturen ist so enorm, dass die Statistiken der Sterberaten das deutlich zeigen, wie das Robert-Koch-Institut in diesem Jahr berichtet, aber auch wie es der Deutsche Wetterdienst auf seiner Webseite wiederholt beschreibt.	<p>Die Planung der derzeitigen Grünlandbrache dient der Schaffung von dringend benötigtem preisgünstigem Wohnraum. Dem Ziel der Schaffung von preisgünstigem Wohnraum kommt in der Abwägung aller Belange ein großes Gewicht zu.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die bauliche Entwicklung von innerstädtischen Siedlungsgebieten zum Schutz der wesentlich klimawirksameren Bereiche außerhalb von Siedlungsgebieten ohne Alternative ist. Ferner werden im weiteren Verfahren Maßnahmen zum Erhalt und zur Schaffung von begrünten Freiräumen zugunsten des Kleinklimas Eingang in die Planung finden.</p> <p>Zur Bewertung der Bedeutung des Plangebiets für die Flora und Fauna wurden Gutachten erstellt, die in die Planungen eingehen. Um mögliche Betroffenheiten der o. g. Artengruppen bzw. Arten abzuklären und Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG aufzuzeigen, wurde eine faunistische Untersuchung erstellt. Im Rahmen der faunistischen Untersuchung wurde ferner festgestellt, dass der Artenreichtum der kartierten Vögel durchschnittlich und die Siedlungsdichte gering ist. Ebenfalls können die im Plangebiet bestehenden Jagdhabitats für Fledermäuse bestehen bleiben bzw. durch Maßnahmen zur Begrünung/ Bepflanzung wiederhergestellt werden. Lediglich für die im Plangebiet nachgewiesenen Zaun-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>eidechsen wird die Herrichtung eines Ersatzhabitats außerhalb des Plangebiets erfolgen.</p> <p>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.</p> <p>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 Fläche für die Fauna vorhanden.</p> <p>Die Hinweise zum Schutzgut Mensch einschließlich der Anforderungen an die Luftreinhaltung (Feinstaub) sowie den Klimaschutz werden im weiteren Verfahren insbesondere im Rahmen der Erstellung des Umweltberichts in die Planung eingehen.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>
66.4		Wir plädieren für einen größtmöglichen Erhalt für Wasser-, Boden-, Arten- und Gesundheitsschutz, um somit den Zielen des LaPro zu folgen.	<p>Die Anforderungen des Wasser-, Boden-, Arten- und Gesundheitsschutzes sind Bestandteil der Planung. Die Ziele des LaPro gehen in das Bebauungsplanverfahren ein. Die Ergebnisse können der Begründung entnommen werden. Die Begründung wird fortgeschrieben.</p> <p>Die Anforderungen des LaPro können nur im Zusammenhang</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>mit der baulichen Absicht des FNP betrachtet werden.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
66.5		<p><u>Fauna</u> Beim Vorkommen streng geschützter Arten ist die Handlungsabfolge: Vermeidung – Minderung – Ersatz konsequent vorher abzuarbeiten. Den vorliegenden Unterlagen ist dies bisher nicht zu entnehmen und scheint auch von Anfang an nicht vorgesehen gewesen zu sein, obwohl bekannt ist, dass auf bahnnahen Flächen Zauneidechsen nahezu grundsätzlich vorkommen. Jedoch zeigt das Ergebnis des Vorwettbewerb, dass von vornherein davon ausgegangen wurde, dass diese Tiere einfach umgesiedelt werden können, ohne den o. g. Handlungsablauf durchführen zu müssen. Umsiedlungen müssen lt. § 45 (7) immer das allerletzte Mittel der Wahl sein und dürfen nicht von vornherein als gegeben angenommen werden, ohne die möglichen Alternativen zu prüfen.</p>	<p>siehe Abwägung zu Punkt 3.6</p> <p>Für eine erste Einschätzung der Fläche erfolgte eine Potenzi-aleinschätzung hinsichtlich zu berücksichtigender Arten bzw. Artengruppen. Die zu untersuchenden Arten und Artengruppen sowie der jeweilige Untersuchungsumfang wurden im Ergebnis dessen mit dem FB Naturschutz im Vorfeld der faunistischen Kartierungen 2018 abgestimmt.</p> <p>Die vorliegenden Unterlagen umfassen hinsichtlich der Fauna die „Ersteinschätzung der Belange des besonderen Artenschutzes und Ausweisung des Untersuchungsbedarfs“ sowie die „Faunistische Untersuchung 2018“. Hierbei handelt es sich um eine Bestandserfassung, in welcher lediglich erste Hinweise auf mögliche Auswirkungen gegeben werden (um ggf. auch von der Weiterverfolgung der Planung abzusehen).</p> <p>Die konkrete Ermittlung der Auswirkungen auf die Fauna erfolgt nach Vorliegen einer Planung im Artenschutzfachbeitrag.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Hier werden Maßnahmen zur Vermeidung/Minderung sowie CEF und FCS-Maßnahmen entwickelt.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>
66.6		<p>Für eine Umsiedlung von Zauneidechsen innerhalb Berlins gibt es keine adäquaten Ausgleichsflächen mehr. Umsiedlungen, die bisher stattfanden, waren überwiegend erfolglos und es kam zu massiven Rückgängen bei dieser Art. d. h., der Fokus muss auf Vermeidung und Minderung vor Ort gelegt werden.</p>	<p>Im Artenschutzfachbeitrag werden Maßnahmen zur Vermeidung/ Minderung sowie CEF und FCS-Maßnahmen entwickelt. Eine Suche/ Prüfung von Ausgleichsflächen erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 11-157. Diese wird im weiteren Bebauungsplanverfahren in Zusammenarbeit mit der Unteren und Oberen Naturschutzbehörde erfolgen.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>
66.7		<p>Die Schlussfolgerungen des Büro Kramer und Partner bzgl. Zauneidechsen in der faunistischen Untersuchung sind unzureichend. Nur weil sie wenige adulte bzw. subadulte Tiere gesichtet haben, schlussfolgern sie eine „<i>schlechte Bestandsgröße</i>“. Dabei ist die Vegetation auf der Fläche von Brombeere und anderen Stauden (Sträuchern) durchsetzt. D. h. sind diese Tiere kaum zu sichten, nutzen diese aber verstärkt, besonders bei hohen Temperaturen und zum Schutz gegen Prädatoren. Jedoch zeigt der Nachweis an Schlüpflingen in recht hoher Zahl, dass hier eine stabile Population vorhanden ist. Eine Schlussfolgerung von der Anzahl der gesichteten Tiere auf die tatsächlich vorhandene Anzahl an Individuen ist selbst für Experten nahezu unmöglich. Daher ist die Hochrechnung der Individuen-Anzahl und der damit verbundenen Größe an Flächenausgleich im Faunistischen Gutachten reine Vermutung und nicht anerkennbar (s.</p>	<p>Die relative Populationsgröße wurde entsprechend den Methodenvorgaben „Bewertung des Erhaltungszustandes der Arten nach Anhang II und IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie in Deutschland, Überarbeitete Bewertungsbögen der Bund-Länder-Arbeitskreise als Grundlage für ein bundesweites FFH-Monitoring, Im Auftrag des Bundesamtes für Naturschutz (BfN)“ bewertet.</p> <p>Auf die schwere Nachweisbarkeit im Untersuchungsgebiet, die voraussichtlich zu einer Unterschätzung der Populationsgröße im Untersuchungsgebiet führt, wurde an verschiedenen Stellen im faunistischen Gutachten hingewiesen.</p> <p>Gemäß Fachliteratur ist die Ermittlung oder Berechnung „wahrer Bestandsgrößen“ nicht möglich. Die Versuche, Populationsgrößen zu benennen, sind daher stets nur grobe Hinweise, die</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Pkt. 5.4 S. 17). Auf Grund dessen, dass auch in anderen Bauvorhaben die hochgerechneten Zahlen immer extrem von den tatsächlich vorhandenen Individuenzahlen abgewichen, ist man dazu übergegangen, den Ausgleich nach der Größe des Eingriffs in den jeweiligen Lebensraum festzulegen. Bei einer idealen Ausstattung der Ausgleichsflächen könnte bspw. der flächige Ausgleich 1:1 anerkannt werden, bei verminderter Ausstattung jeweils größer. Daher ist jedoch zu bedenken, dass sich in der Vergangenheit in anderen Vorhaben mit Zauneidechsen-Umsiedlungen (bspw. Gleislinse Schöneweide, Herzberge) wiederholt gezeigt hat, dass Maßnahmen zur Entwicklung neuer bzw. Verbesserung / Aufwertung vorhandener Lebensräume erst nach mehreren Jahren wirksam werden und somit erst dann der Zustand zum Ursprungshabitat (1:1) erreicht werden kann. Demzufolge muss, wenn Vermeidungs- und Minderungsmöglichkeiten nach intensiver Prüfung ausgeschlossen werden müssen, rechtzeitig mit der Planung und Herstellung der Ausgleichsflächen begonnen werden. Allein das überwiegend öffentliche Interesse an Wohnraum reicht nach Ausrufung des Klimanotstandes durch den Senat von Berlin nicht mehr, um Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen auszuschließen.</p>	<p>in Berlin jedoch übliche Praxis darstellen.</p> <p>In Berlin ist es gängige Praxis, die Populationsgrößen zu schätzen und für jedes Individuum eine Ersatzfläche von 80 m² bereit zu stellen. Vorgaben von Schneeweiß et al. (2014) fordern einen mindestens gleich großen Lebensraum, der ausreichend vernetzt, noch nicht durch Zauneidechsen besiedelt, nachhaltig gesichert ist und alle essenziellen Habitatstrukturen für die Art aufweist. Im weiteren Verfahren werden mögliche Ersatzlebensräume im Artenschutzfachbeitrag in Abstimmung mit Unterer und Oberer Naturschutzbehörde geprüft.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>
66.8		Für eine Umsiedlung streng geschützter Arten sowie Vernichtung deren Lebensraumes bedarf es einer gesonderten Ausnahmegenehmigung .	<p>siehe vorheriger Absatz</p> <p>Im faunistischen Gutachten (Bestandserfassung) wurde auf die Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 BNatSchG hingewiesen.</p>
66.9		Bei den Begehungen bzgl. der Brutvögel wurde u. a. die Waldohreule nachgewiesen. Ein Nistplatz wurde ausgeschlossen. Dem können wir folgen. Unklar ist, bei welcher der 6 Begehungen die Waldohreule erfasst wurde. Demzufolge ist auch unklar, ob es ggf. einen Schlaf- bzw. Winterruheplatz der Waldohreule	Die Waldohreule wurde am 02.07.2018 (im Rahmen einer Fledermauserfassung) registriert. Es handelte sich um flügge Jungtiere, die sich entlang der Untersuchungsgebietsgrenze bewegten und riefen. Ein Hinweis auf einen Tages- oder Winterschlafplatz kann daraus nicht abgeleitet werden. Tradierte,

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		vor Ort gibt. Diese liegen von den Nistplätzen ein Stück entfernt, werden aber über mehrere Generationen (bis zu 100 Jahre) genutzt. Demzufolge müssen diese auch geschützt und erhalten werden. Das Nicht-/Vorhandensein eines Schlaf- / Winterruheplatzes vor Ort ist nochmals zu prüfen und zu dokumentieren.	geschützte Schlafbäume sind im Untersuchungsgebiet nicht bekannt und wurden bei der Kartierung nicht nachgewiesen - die ersten Kartiergänge erfolgten bei beginnender Belaubung; auf Horste, Greif- und Eulenvögel wurde dabei geachtet. Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
66.10		Amphibien wurden gar nicht untersucht, obwohl in ca. 1 km Entfernung das Papenpfuhlbecken vorhanden ist. Auch wenn dieses Gewässer momentan in einem sehr desolaten Zustand ist (Müll, Veralgung, Siedlungsfläche für Obdachlose, Verunreinigung des Wassers) bedeutet das nicht, dass dieses Gewässer nicht von Erdkröten oder Unken genutzt wird. Das Vorkommen von bspw. Erdkröten, die bis zu 2 km wandern, muss im Gebiet untersucht und ggf. rechtswirksam ausgeschlossen werden.	Die zu untersuchenden Arten und Artengruppen sowie der jeweilige Untersuchungsumfang wurden mit dem Fachbereich Naturschutz im Vorfeld der faunistischen Kartierungen 2018 abgestimmt. Ein Hinweis zur Untersuchung der Amphibien erfolgte nicht. Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
66.11		Der Lebensraum und die Brutreviere der vorkommenden Sumpfrohrsänger gehen lt. vorliegender Planung verloren. Ein Ausgleich vor Ort ist selbst bei der Umsetzung von Minderungsmaßnahmen u. E. nicht möglich, da dieser, wie auch andere Vögel vor Ort, eine hohe Fluchtdistanz aufweisen. Möglicherweise könnte jedoch mit der Entmüllung des Papenpfuhlbeckens, der Beräumung der Uferbereiche (Unterbindung der Besiedelung) sowie Aufwertung der Umgebung mittels extensiver Pflege zur Förderung der Krautschicht den Tieren in der Nähe neue Nistmöglichkeiten geschaffen werden.	Die konkrete Ermittlung der Auswirkungen auf die Fauna erfolgt nach Vorliegen einer Planung im Artenschutzfachbeitrag. Hier werden Maßnahmen zur Vermeidung/Minderung sowie CEF und FCS-Maßnahmen entwickelt. Der Hinweis zur Entwicklung am Papenpfuhlbecken wird dankend aufgegriffen und in der weiteren Planung mit der zuständigen Fachbehörde erörtert. Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.
66.12		<u>Dachnutzungen</u> Um Vermeidung bzw. Minderung vor Ort zu ermöglichen, bietet es sich in dieser frühen Phase des B-Plans an, individuelle Dachnutzungen zu prüfen und einzuplanen. d. h. Freizeitaktivitäten, Sport und Erholung, Gärten mit Wasseraufbereitung, aber	Im Sinne des Naturhaushalts und des Umweltschutzes sollen Dachflächen begrünt werden. Der Grundstückseigentümer sieht zudem eine Kombination mit Photovoltaikanlagen vor.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>auch Kitas können auf Dächer verlegt werden, wie es Beispiele aus anderen Städten wie Wien, München, usw., aber auch innerhalb Berlins aufzeigen. In Zeiten des erklärten Klimanotstandes in Berlin sind solche Möglichkeiten in jede Planung einzubeziehen. Wenn Nutzungen, wie Sport, Spiel und Freizeit auf Dächer verlegt werden, können Flächen für Versickerung von Regenwasser, Luftreinhaltung, Abkühlung, Erhalt der Bodengesellschaften, Tiere und Pflanzen bestehen bleiben. Dabei gilt es von Anfang an, den Aufbau der Dächer ausreichend zu planen. Ein Bodenauftrag von 10 cm dient lediglich der Ansaat niedrigwachsender Pflanzen, wie Sedum, was keinen adäquaten Ausgleich zur geplanten Versiegelung darstellt und von uns nicht anerkannt wird. Dieser Mindestaufbau dient nur eingeschränkt als Nahrungsgrundlage für eine geringe Bandbreite von Fluginsekten und ggf. noch zur Dachdämmung, bietet aber weder einen Erholungswert noch schafft es einen adäquaten Lebensraum für Insekten oder Vögel. Um Lebensraum für Insekten zu schaffen, wird ein Mindestbodenauftrag von 20 – 30 cm zur Ansaat hochwachsender, krautiger Pflanzen benötigt.</p>	<p>Es wird drauf hingewiesen, dass aus Gründen der Sicherheit und Qualität der Außenräume für Kindertagesstätten, Kita-Außenanlagen lediglich im begründeten Fall auf eingeschossigen Gebäuden zulässig sind. Generell wird eine Begehbarkeit durch die zukünftigen Anwohner mit der Planung nicht fokussiert, um die Dächer im Sinne des Naturhaushalts und Umweltschutzes auszubilden.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird teilweise berücksichtigt.</p>
66.13		<p>Da lt. Unterlagen die umliegenden Bebauungen keinen prägenden Einfluss auf das Vorhabengebiet haben, ist eine Geschossbebauung möglich. Daher sollte es auch möglich sein, die Geschosszahl zu erhöhen, mehr als es in der Begründung sichtbar ist (s. S 41). So kann eine größere Flächensparnis erreicht werden. Ebenso kann mit einer veränderten Anordnung der Baukörper, eine ausreichend breite Fläche entlang der Bahnanlagen für Zauneidechsen erhalten bleiben, statt diesen Bereich komplett zu bebauen. Der Altbaumbestand entlang der Detlevstraße sollte dabei jedoch nicht außer Acht gelassen werden. Auch ist die Schaffung bahnseitig gelegener Parkplätze zu überdenken, um auf dieser Seite den Lebensraum für die vorhandenen Arten zu</p>	<p>Die angestrebte städtebauliche Struktur einschließlich der Geschossigkeit ging aus einem städtebaulichen Wettbewerbsverfahren unter Beteiligung von Sachverständigen für Umweltbeurteilung hervor. Der anvisierte Städtebau nimmt einen Abstand zur Baumreihe entlang der Detlevstraße ein, sodass voraussichtlich ein großer Anteil der Bestandbäume entlang der Detlevstraße erhalten werden kann.</p> <p>Unabhängig von der Stellplatzplanung entlang der östlichen Grundstücksgrenze ist durch die geplante Bebauung eine Verschattung zu erwarten, die ein Zauneidechsenhabitat ausschließt. Es wird daher gemäß faunistischer Untersuchung zum</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		erhalten.	<p>Bebauungsplan 11-157 erforderlich, dass im Vorfeld der Bau- maßnahmen Ersatzlebensräume für die im Plangebiet befindli- chen Zauneidechsen geschaffen werden. Ausgehend von den Ergebnissen der faunistischen Untersuchung kann mit Verzicht der Stellplätze entlang der östlichen Grenze ebenfalls kein we- sentlicher Erhalt von Brutplätzen von Vögeln abgeleitet wer- den.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
66.14		<p><u>Fassadenbegrünung</u> Zusätzlich zu den Planungen für die Dächer sollten Fassadenbe- grünungen vorgesehen werden, da diese die klimatischen Ver- hältnisse vor Ort positiv beeinflussen. Bei ausreichender Fassa- denbegrünung kann die Umgebungstemperatur signifikant ge- senkt, die Luft aufgrund der Verdunstung befeuchtet, CO² und Feinstaub gebunden sowie verstärkt Sauerstoff produziert wer- den. Gleichzeitig werden die Heiz- und Kühllasten von Gebäuden gesenkt. Das führt u. a. zu Schaffung gesunder Arbeits- und Le- bensverhältnisse innerhalb des Areals und zur Verbesserung des Landschaftsbildes. Wenn die Gebäudestruktur eine direkte Fas- sadenbegrünung nicht hergibt, gibt es andere Systeme, mit der eine Begrünung ohne Eingriff in die Fassade stattfinden kann. Zum Beispiel gibt es ein Kalksandstein-Bauelement „Biolit Ver- tical Green“ für eine individuelle Fassadenbegrünung, welche vom Fraunhofer UMSICHT (Fraunhofer-Institut für Umwelt-, Sicher- heit- und Energietechnik) in Zusammenarbeit mit UNIKA GmbH entwickelt wurde, aber auch weitere Möglichkeiten.</p>	<p>Im Rahmen des weiteren Bebauungsplanverfahrens wird ge- prüft, welche Grünfestsetzungen in die Planung eingehen. Ei- ne Begrünung wirkt sich positiv auf die örtlichen klimatischen Verhältnisse aus.</p> <p>Grundsätzlich werden die Festsetzungen des Bebauungspla- nentwurfs Fassadenbegrünungen nicht verhindern.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Bebauungsplanverfah- ren geprüft.</p>
66.15		<p><u>Regenwasser</u> Die Planung eines Regenwassermanagements ist aufgrund an-</p>	<p>Es wird im weiteren Verfahren ein Entwässerungskonzept er- stellt und in die Begründung zum Bebauungsplan eingearbei-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		haltender Trockenperioden unumgänglich. Dabei sollte nicht nur die „verzögerte“ Ableitung des Regenwassers in die Kanalisation, sondern eine Weiterverwendung des Wassers für bspw. Bewässerung, Grauwasser, Kühlung der Gebäude, etc. eingeplant werden. Das Kooperationsprojekt von Berliner Senat, Fraunhofer UMSICHT, TU-Berlin, etc. ROOF WATER FARM untersuchte die diesbezüglichen Möglichkeiten	tet. Für die Regenwasserbewirtschaftung ist in Abhängigkeit der Belastung des Regenwassers die Versickerung des Regenwassers über die belebte Bodenzone anzustreben (§ 36a Berliner Wassergesetz). Die weiteren Hinweise für ein Regenwassermanagement und die Weiterverwendung von Regenwasser werden an den Grundstückseigentümer weitergegeben. Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.
66.16		<u>Biotopverbund</u> Im Kapitel 2.2.1 der Begründung zum B-Plan wurde zwar die biologische Vielfalt in Bezug auf Bäume untersucht und bewertet, jedoch begründet sich dieses Schutzgut nicht nur auf Bäume, sondern der Gesamtbetrachtung des IST-Zustandes unter Einbeziehung aller vorkommenden Arten. Nicht umsonst sind die angrenzenden Flächen als potenzielle Kern- und Verbindungsflächen bzw. eingetragene Verbindungsflächen für den Biotopverband im Umweltatlas von Berlin ausgewiesen. Das wird so von uns nicht akzeptiert und muss nachgearbeitet werden.	Im Kapitel 2.2.1 heißt es weiterhin, dass die untersuchte Fläche keine Überschneidung mit Schutzgebieten nach Naturschutzrecht aufweist und geschützter Biotopbestand nicht betroffen ist. Im Weiteren werden die Biotoptypen unter Angabe des Biotopcodes und der Gesamtbewertung beschrieben. Gemäß Teilplan Biotop- und Artenschutz liegt das Baugebiet innerhalb der Kennzeichnung für die Entwicklung/ Sicherung von sonstigen, für die biologische Vielfalt bedeutsamen Flächen und Artenreservoirs. Kenntnisnahme. Es wird auf die Begründung hingewiesen.
66.17		<u>Beleuchtung / Betriebsbedingte Auswirkungen auf die Fauna durch Licht:</u> Aufgrund des allgegenwärtigen Artenrückgangs, aber auch zum Schutz der menschlichen Gesundheit sowie im Sinne der Stromersparnis sollte bei der Beleuchtung der Gebäude und der Umgebung darauf geachtet werden, Lichtverschmutzung zu minimieren. Dafür sollten nicht nur insektenfreundliche Lampen	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 vorge-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>(warmweißes Licht mit möglichst geringem Blaulichtanteil) verwendet werden. Bspw. könnte die Beleuchtungsstärke an die zeitliche Nutzung mittels Dimmungstechnologie angepasst werden. Licht sollte möglichst nur auf die zu beleuchtende Fläche scheinen (Lampenausrichtung, Abschirmung, etc.) Vollabgeschirmte Leuchten, die nur Licht unterhalb der Horizontalen abstrahlen und möglichst wenig blenden z. B. entsprechend einer Lichtstärkeklasse G6, bieten bisher die nachhaltigste Form für Außenraumbeluchtungen. Wir empfehlen die Nutzung von Natriumniederdruckdampflampen. Natriumhochdruckdampflampen sowie LED-Leuchtmittel eignen sich zwar auch, sollten aber gut abgeschirmt und mit geringer Beleuchtungsstärke verwendet werden. Bei LED-Leuchtmitteln kann es sonst zu ungewollten Aufhellungen und Blendwirkungen für Menschen während der Nachtruhe und somit zur Störung der menschlichen Gesundheit kommen.</p> <p>Die Bewertung weiterer Auswirkungen fehlt bisher. Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf Fauna und Flora müssen untersucht und bewertet werden.</p>	<p>sehen, indem sich der Grundstückseigentümer die HOWOGE dazu verpflichtet, „insektenfreundliche“ Leuchten zu verwenden, um Beeinträchtigungen möglichst zu minimieren.</p> <p>Weitere Ausführungen können der Begründung unter Punkt II.2.2.2 entnommen werden.</p> <p>Ein weiterer Untersuchungsbedarf besteht darüber hinaus nicht.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im Bebauungsplanverfahren und im Rahmen des städtebaulichen Vertrags berücksichtigt.</p>
66.18		<p>Bezüglich der nachgewiesenen Fledermäuse und Vögel sollten in die Fassaden Niststätten eingebaut werden, um den Verlust der Nistplätze vor Ort auszugleichen.</p>	<p>Für das Anbringen von Nistkästen für Vögel und Fledermäuse besteht nach den Ergebnissen der faunistischen Untersuchung kein Erfordernis.</p> <p>Das Plangebiet besitzt nach gutachterlicher Einschätzung in der faunistischen Untersuchung bislang keine Quartierfunktion für Fledermäuse. Die im Plangebiet bestehenden Jagdhabitats für Fledermäuse können bestehen bleiben bzw. durch Maßnahmen zur Begrünung/ Bepflanzung wiederhergestellt werden. Kästen für Fledermäuse werden nicht erforderlich.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			Kenntnisnahme. Wird nicht berücksichtigt.
66.19		Wir lehnen die vorliegende Planung ab.	Kenntnisnahme.
67.1	17.12.2019	<p>Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf 11-157 Detlevstraße in Berlin-Lichtenberg</p> <p>Die Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,5 des geplanten Wohngebiets überschreitet in einem nicht hinzunehmenden Maß die momentan im Flächennutzungsplan (FNP) festgesetzte GFZ von 0,4. Diese Überschreitung verlangt eine eingehende Darlegung der städtebaulichen Verträglichkeit, welche im aktuellen B-Planentwurf nicht ausreichend Rechnung getragen ist und somit diese erhöhte GFZ nicht rechtfertigt.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 29.9.
67.2		<p>Eine GFZ von 1,5 und die damit einhergehend geplanten 450 WE auf 40.000qm Wohnfläche bedeuten, dass auf einem Fünftel der Gartenstadtfläche, ein Vielfaches der bisherigen Einwohnerzahl (>1000) neu angesiedelt werden sollen. Der Charakter des Wohnkieses würde damit nachhaltig verändert bzw. zerstört werden. Die geplanten 450 WE sind auch vor dem Hintergrund in Frage zu stellen, da diese in starker Abweichung zum im Monitoringverfahren 2018 ermittelten Wohnungsbaupotential mit 300 WE (lt. WoFIS-Angaben, Stand Juni 2018; W1102_014) steht.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.11 (Veränderung des Siedlungscharakters) und 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner).</p> <p>Zum Wohnbauflächen-Informationssystem (WoFis): Die Daten im Wohnbauflächen-Informationssystem (WoFIS) wurden im Rahmen der Abstimmungen mit dem Land Berlin aktualisiert.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung</p>
67.3		<p>Darüber hinaus wird das geplante Wohngebiet ausschließlich von nicht ausgebauten Nebenstraßen umgrenzt, deren Ausbaustand den verkehrlichen Anforderungen einer geordneten Erschließung nicht gerecht werden und ausgebaut werden müssten. Dies muss unter anderem schlaglochfreie und lärmgedämmte Fahrbahnen umfassen, die auch ein Überholen / Vorbeifahren</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Ertüchtigung des Straßenverkehrsraums), 4.2 (Maßnahmen zum Ausbau der Knotenpunkte) und 43.3 (Querungsmöglichkeiten Gehrenseestr.).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>an Lkws ermöglichen sowie die notwendigen Flächen zur Mulden-Rigolen-Versickerung von 3 m für nicht an die Entwässerung angeschlossene Straßen (wie z.B. die Lukasstraße). Ebenfalls wären beidseitige Rad- und Fußwege herzustellen, die auch für Rollstühle und Rollatoren problemlos benutzt werden können. Aber auch ein Ausbau der Gehrenseestraße wäre in diesem Zusammenhang zwingend notwendig. Dies umfasst geeignete Maßnahmen wie das Schaffen separater Linksabbiegefahrstreifen auf der Gehrenseestraße für alle Einmündungen, das Schaffen von Mittelinseln zum erleichterten Queren von Fußgängern insbesondere zu den Bushaltestellen Bennostraße und Gottfriedstraße und die Einrichtung sicherer Radverkehrswege.</p>	
67.4		<p>Darüber hinaus prognostiziert die Machbarkeitsstudie zur Verkehrserschließung eine Überlastung des Knotenpunktes Gehrenseestraße, Lukasstraße, Gottfriedstraße, welche nicht im momentanen B-Planentwurf berücksichtigt wurde. Eine Erschließung des B-Plangebiets über die Lukasstraße ist auf Grund der prognostizierten Überlastung des Knotenpunktes daher abzulehnen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.2 (Ausbau Knotenpunkt).</p> <p>Zur Erschließung des Plangebiets über die Lukasstraße:</p> <p>Es ist geplant, die Erschließung der Stellplätze an die Bennostraße anzubinden.</p> <p>Die Einmündung Gehrenseestraße / Bennostraße bietet nach Angaben der Verkehrsstudie (Freie Planungsgruppe Berlin GmbH: Machbarkeitsstudie zur 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 und können.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
67.5		<p>Zudem ist angesichts der umfassend notwendigen Ausbaumaßnahmen der Straßen in der gesamten Gartenstadt, die Erschließung des B-Plangebiets über die Gartenstadt vom Grundsatz her abzulehnen und das künftige Wohngebiet über eine Stichstraße ausgehend von der Marzahner Straße zu erschließen. Auch auf Grund der geplanten höheren GFZ von 1,5 im Vergleich zu 0,4 in der bestehenden Gartenstadt, ist eine verkehrliche Trennung beider Gebiete anzustreben (ausgenommen Rettungswege mit versenkbaren Pollern). Dies würde auch maßgeblich zur Entlastung der Gehrenseestraße und des oben genannten Knotenpunkts Gehrenseestraße, Lukasstraße, Gottfriedstraße beitragen, die nach allen gutachterlichen Erkenntnissen bereits jetzt überlastet sind.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.</p>
67.6		<p>Auch geht der Bebauungsplan leider auf die Belange des ÖPNV und den Stellenwert des ÖPNV in einem funktionierenden Mobilitätskonzept nur sehr unzureichend ein. Anforderungen an die Erreichbarkeit von durchaus vorhandenen ÖPNV-Zugangspunkten, mit S-Bahn und Bus sowie die Bushaltestellen Bennostraße und Gottfriedstraße wurden vernachlässigt und sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Die nicht barrierefreien Entfernungen zu den Zugangsstellen des ÖPNV (Haltestellen und Bahnhöfe) ist nicht ausreichend Rechnung getragen worden im aktuellen Verfahren. Das Defizit fehlender Radverkehrsanlagen entlang der Gehrenseestraße zwischen dem KP Bitterfelder Straße/Hohenschönhauser Straße/Gehrenseestraße ist ebenfalls vernachlässigt worden und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die problembehafte Verknüpfung zwischen geplantem Baugebiet und dem ÖPNV (kein barrierefreier S-Bahnzugang, keine gesicherten Fußwege zu den Bushaltestellen Gottfried- und Bennostraße) gegen die</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Ertüchtigung des Straßenraums), 1.2 (Fortsetzung der Bebauungsstruktur der Gartenstadt), 3.5 barrierefreier Zugang zum S-Bhf. Gehrenseestr.), 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner) und 55.2 (Ausbau Gehrenseebrücke).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Entwicklung eines Wohngebiets mit 450 neuen Wohneinheiten und somit über 1000 neuen Bewohnern spricht. Vielmehr ist das B-Plangebiet im Charakter der offenen Bebauung mit überwiegend Einfamilienhäusern der Gartenstadt Hohenschönhausen zu entwickeln.	
67.7		Aber auch aus Umweltgesichtspunkten spricht einiges gegen die geplante Bebauung mit 450 neuen Wohneinheiten an der Detlevstraße. Das betreffende Bauland, ehemals als Rieselfeld genutzt, gehört gemäß dem Biotop- und Artenschutz Programmplan zu einer als „sonstige bedeutsame Fläche für die Entwicklung und Sicherung der biologischen Vielfalt“. In den letzten Jahrzehnten konnten sich hier Flora und Fauna in besonderer Weise entwickeln, da das Gelände durch Einzäunung durch Betreten gesichert war.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 30.2.
67.8		In Anbetracht eines rasant fortschreitenden Klimawandels kommen derartigen Flächen mit ihren Puffer- und Ausgleichsfunktionen eine besondere Bedeutung zu. Bereits aus ökologischer und klimatischer Sicht erscheint es unverantwortlich, eine solche durch Bebauung zu opfern. Dem Stadtklima ginge ein nicht unbedeutendes, über Jahrzehnte gewachsenes Ökosystem unwiederbringlich verloren.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 8.2.
67.9		In dem Gutachten zum geschützten Baumbestand vom März 2018 des Ingenieurbüro Kramer und Partner, sind sieben Stiel-Eichen (Quercus robur; Baum-Nr. 36, 43, 50, 51 und 54-56) als besonders schützenswert eingeschätzt. Diese Bäume sind zu erhalten und in der Planung zu berücksichtigen. Die Eichen sind einerseits aus artenschutzrelevanten Gründen (hohes Artenspektrum in allen Lebensphasen) zu erhalten andererseits sind Eichen höherwertige langlebige Bäume, die innerhalb des B-Plan-	Der Erhalt der Stiel-Eichen wird angestrebt. Zitter-Pappeln haben eine durchschnittliche Lebenserwartung von ca. 100 Jahren. Mit 153 cm Stammumfang 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.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>gebietes selten vertreten sind. Des Weiteren wächst auf der Fläche eine Zitter-Pappel (Populus tremula, Baum-Nr. 47), die auch besonders erhaltenswürdig ist und in der Planung zu berücksichtigen. Im Planungsgebiet existieren nur sehr wenige Zitter-Pappeln wie im gesamten Bezirk Lichtenberg. Die beschriebene Pappel wächst solitär, wodurch ein sehr großes Entwicklungspotential besteht. Auch die Pappeln entlang der Detlevstraße (öffentlich und privat) weisen eine gute Vitalität auf. Der feldgehölzartige Reihenbestand übernimmt eine Funktion als Sicht- und Lärmschutz und trägt so neben seinem ästhetischen Wert zu einer Qualitätssteigerung des Wohnfeldes bei. Des Weiteren weisen Pappeln eine recht hohe Lichtdurchlässigkeit auf, wodurch sich eine Heckenartige Begleitvegetation entwickeln kann, welche die genannten Funktionen weiter verstärkt. Eine Beseitigung der Pappelkulisse würde das Landschaftsbild maßgeblich verändern. Daher sind neben den Eichen auch die Pappeln entlang der Detlevstraße zu erhalten.</p>	<p>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.</p> <p>Unabhängig von der Planung zum Bebauungsplanverfahren 11-157 wird darauf hingewiesen, dass ein straßenbegleitender Baumbestand keinen wesentlichen, tatsächlichen Schallschutz bietet.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird teilweise berücksichtigt.</p>
67.10		<p>In der Ersteinschätzung der Belange des besonderen Artenschutzes und der Ausweisung des Untersuchungsbedarfes durch das Ingenieurbüro Kramer und Partner vom März 2018 fehlen in der Artengruppe Säugetiere die Kleinsäuger, wie Igel, Eichhörnchen, Kaninchen. Auch wenn diese nicht streng geschützt sind, so unterliegen sie dennoch dem Tötungsverbot. Deshalb sind Maßnahmen zur Vermeidung des Tötens auch für diese Arten im weiteren Verfahren zu berücksichtigen, da sie im bisherigen B-Planentwurf nicht ausreichend berücksichtigt wurden.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird teilweise berücksichtigt.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
67.11		<p>Sollten ganze Brutreviere bzw. Standorte unvermeidbar im Rahmen des Vorhabens in ihrer ökologischen Funktionsfähigkeit beeinträchtigt oder zerstört werden, sind für die betroffenen Tiere bzw. Pflanzen vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz zu schaffen. Diese vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen müssen schon zu Beginn der Beeinträchtigung nachweislich vollumfänglich ökologisch im räumlichen Zusammenhang in ihrer Funktion wirksam sein.</p> <p>Darüber hinaus sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die lokale Population der unvermeidbar zu beeinträchtigenden Ruhe- und Fortpflanzungsstätten bzw. Standorte von Tieren bzw. Pflanzen zu untersuchen und geeignete Maßnahmen im B-Plan festzusetzen.</p>	<p>Die Auswirkungen des Vorhabens auf die lokale Population und die Beeinträchtigungen von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten waren Bestandteil der vorliegenden Artenschutzuntersuchungen.</p> <p>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 Habitatsprüche 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.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird berücksichtigt.</p>
67.12		<p>Aufgrund der erlaubten Bauhöhen und Lage des Baukörpers ist das signifikant erhöhte Tötungsrisiko durch Glasanflüge von Vögeln nicht ausreichend Rechnung getragen im aktuellen B-Planentwurf. Vögel können an Glas verunglücken, weil sie ein Ziel hinter der transparenten Scheibe anfliegen wollen, oder eines, das sich in der reflektierenden Scheibe spiegelt. Die Größe des Problems hängt von der Dimension der Durchsichten und Spiegelungen ab, aber auch von der direkten Umgebung, insbesondere von Vegetationsbeständen. Beleuchtung kann das Problem unter Umständen verstärken.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>Weitere Ausführungen können der Begründung unter Punkt II.2.2.2 entnommen werden.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im Bebauungsplanverfahren und im Rahmen des städtebaulichen Vertrags berücksichtigt.</p>
67.13		<p>Zum Schutz nachtaktiver Insekten und anderer nachtaktiver Lebewesen, sollte die geplante Beleuchtung aus sogenannten „insektenfreundlichen“ Lichtquellen, die möglichst wenig Lichtsmog erzeugen, bestehen. Wird das Kollisionsrisiko für Vögel deutlich erhöht, müssen diese Gefahrenstellen entschärft werden, weil das Tötungsverbot in § 44 Abs. 1 Nr. 1 Bundesnaturschutzgesetz ausgelöst wird. Diesem Umstand ist im weiteren Verfahren entsprechend Rechnung zu tragen.</p> <p>Ich fordere, dass oben angeführten Punkte im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.</p>	<p>Die verwendeten Leuchtmittel besitzen keinen städtebaulichen Bezug, sondern sind Gegenstand der Planungsumsetzung. Ein Hinweis zur bevorzugten Verwendung insektenfreundlicher Lichtquellen wird in die Begründung aufgenommen.</p> <p>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.</p> <p>Weitere Ausführungen können der Begründung unter Punkt II.2.2.2 entnommen werden.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im Bebauungsplanverfahren und im Rahmen des städtebaulichen Vertrags berücksichtigt.</p>
68.1	24.11.2019	<p>Der Bebauungsplanentwurf ist für uns unzumutbar.</p> <p>1. Er führt in der vorgelegten Form zu erheblichem Mehrverkehr auf nicht instandgehaltenen Anwohnerstraßen, die nicht für 800-1000 zusätzliche Bewohnerinnen und Bewohner ausgelegt sind. Die Kreuzung Bennostraße/Gehrenseestraße ist bereits jetzt dem Verkehr aus der Gartenstadt nicht mehr gewachsen; Mehrverkehr kann sie nicht verkraften, es wird dann nicht mehr möglich sein, die Gartenstadt mit dem Auto in Richtung Innenstadt zu verlassen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 4.2 (Leistungsfähigkeit Knotenpunkt Bennostr./Gehrenseestr.), 1.1 (Ertüchtigung der Anliegerstraßen) und 13.1 (Anzahl zu erwartender Einwohner).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
68.2		2. Der Bebauungsplan geht von Alternativen zum mobilisierten Individualverkehr aus, die aber tatsächlich nicht bestehen (wie auch vorgelegte Gutachten bestätigen). Der S-Bahnhof Gehrenseestraße ist nicht barrierefrei und damit für einen erheblichen Teil der potenziellen Nutzer nicht erreichbar (Familien mit Kinderwagen, Senioren, Gehbehinderte). Angebote für Carsharing, Elektromobilität etc. bestehen nicht. Die Tramhaltestelle Gehrenseestraße ist nicht mehr fußläufig erreichbar, die Buslinie 294 unzuverlässig und zur Erschließung nicht ausreichend (u.a. kein Umstieg zur S-Bahn möglich mangels naheliegender Straßenüberquerung in Richtung S-Bahn) und wegen ständiger Anschlussverluste.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.4 (Carsharing Konzept), 3.5 (barrierefreier Ausbau S-Bhf. Gehrenseestr.), 1.1 (Versorgung des Plangebiets durch öffentliche Verkehrsträger).
68.3		3. Die geplante Bebauung zerstört den gewachsenen, von Einfamilienhäusern geprägten Charakter der Gartenstadt mutwillig. Das ist nicht notwendig; eine Bebauung des Nordrands der Detlevstraße mit Einfamilien-/Reihen- oder auch niedrigeren Mehrfamilienhäusern, die zum Charakter der Siedlung passen, wäre ohne Schwierigkeiten möglich.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.2 (Bebauung mit Einfamilienhäusern bzw. Reihenhäusern) und 11.11 (gepl. Bebauung widerspricht der gewachsenen Struktur).
68.4		4. Die geplante hohe Bebauung bedeutet einen Eingriff in die Privatsphäre der Anlieger, weil Grundstücke von oben einsehbar werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.8.
68.5		5. Die geplanten Parkplätze stehen in keinem sinnvollen Verhältnis zur Zahl der erwarteten Bewohnerinnen und Bewohner – hier wird von Alternativen ausgegangen, die nicht bestehen (s.o.).	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.3.
68.6		6. Erhebliche Zusatzemissionen durch den Mehrverkehr werden nicht zu vermeiden sein, sie sind insbesondere für Kin-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.12 und 9.6.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		der und ältere Menschen hochproblematisch.	
69.1	16.12.2019 E-Mailtext, als E- Mailan- hang der selben E- Mail und Onlinefor- mular	<p>Als Anwohner der s.g. Gartenstadt sind wir unmittelbar vom Bauvorhaben der Howoge an der Detlevstraße betroffen und möchten daher zu folgenden Aspekten Stellung nehmen.</p> <p>Aufgrund der derzeitigen Planung ist im neu entstehenden Wohngebiet mit ca. 1000 neuen Bewohner zu rechnen was unweigerlich zu einem erheblichen Zuwachs des PKW-Verkehrs führen wird. Bereits schon jetzt ist der Bereich um die Gehrenseestraße an der maximalen Leistungsfähigkeit.</p> <p>Für die zu erwartenden Zunahme durch das neue Wohngebiet sowie des geplanten Ausbaus der Gewerbestandorte an der Marzahner Straße und Bitterfelder Straße und des geplanten Wohngebiets an der Wollenberger Straße, ehem. Wohnheim der Vertragsarbeiter, ist die derzeitige Infrastruktur nicht ansatzweise ausgelegt und eine Überlastung bereits jetzt absehbar.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Auslastung Gehrenseestr.) und 13.1 (Anzahl zu erwartender Einwohner).
69.2		Weiterhin sind im erweiterten Umfeld zwar Versorgungsmöglichkeiten im Sinne des täglichen Bedarfs vorhanden, allerdings in einer Entfernung von ca. 1 km. Dies ist nur noch sehr bedingt als fußläufig erreichbar einzuschätzen. Darüber hinaus ist dies nur ein Einzelstandort. Das nächstgelegene Ortzentrum befindet sich in der Hauptstraße in ca. 2 km Entfernung westlich der Gehrenseestraße.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 9.10.
69.3		Auch nächstgelegene Schul- und Kitastandorte finden sich nicht im direkten Umfeld des Plangebietes. Ferner sind bereits jetzt schon kapazitäre Defizite bei Schul- und Kindergarten Plätzen vorhanden. Somit ist wiederum die Nutzung des eigenen Pkw auch für solch	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 9.10.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		eher kurze Strecken eine für die Nutzenden naheliegende Wahl.	
69.4		Die vorhanden Alternativen sind eher eingeschränkt, die S-Bahn (nicht barrierefrei) verkehrt, sofern sie denn fährt, in 10 min Takt nur bis Ostbahnhof, die Busse nur alle 20 min. Die beidseitig vorhandenen Radverkehrsanlagen enden vor der Gehrenseebrücke, hier begibt man sich auf der Gehrenseebrücke in eine gefühlte Todeszone, insbesondere, wenn der 30-Tonner aus dem Gewerbegebiet mit nur knapp 50 cm überholt.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 7.2 (Taktfrequenz der öffentl. Verkehrsträger), 13.6 (Anbindung ÖPNV an die Innenstadt) und 55.2 (Ausbau Gehrenseebrücke).
69.5		Des Weiteren wird sich der zunehmende Verkehr dann auch in die schmalen Seitenstraßen des gesamten Wohngebietes drücken. Bereits jetzt wird die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h permanent missachtet, weil man mal schnell abkürzen will.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.5.
69.6		Auf Grund dieser Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass die Bewohner zum größten Teil auf eine PKW-Nutzung zurückgreifen werden. Das alternative Angebote angenommen werden, ist völlig illusorisch. Aktuell kann man das sehr schön beobachten, da trotz der Klimadebatte keinerlei Verhaltensänderung beim überwiegenden Teil der Bevölkerung festzustellen ist.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.4.
69.7		Daher ist der Umfang des geplanten Bauvorhabens dem bereits vorhandenen Bestand anzupassen oder eine Bebauung besser zu unterlassen. Ein Ausbau der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Verkehr ist gleichwohl nicht wünschenswert, um eine weitere Zunahme vom Lärm und Emissionen zu verhindern.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 69.1 – 69.6.
70	16.12.2019	Insbesondere die Gutachten zum Thema Mobilität und auch die Schalltechnischen Untersuchungen bestärken meine eher ablehnende Haltung zu diesem Projekt. Schon jetzt sind die Straßen (insbesondere die Gehrenseestraße), im Berufsverkehr, sehr stark überlastet . Die zwar günstig gelegenen Ausweichmöglich-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Auslastung Gehrenseestr.), 7.2 (Taktfrequenz der öffentl. Verkehrsträger) und 9.10 (Mangel an KiTas und Schulen).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		keiten S- Bahn und Straßenbahn bieten leider nur sehr eingeschränkte Alternativen zum PKW. Häufige Baumaßnahmen sowie die zunehmende Unpünktlichkeit der Straßenbahn führen neben den überfüllten Straßen auch zu überfüllten Nahverkehrsmitteln. Hier müssen unbedingt zusätzliche Kapazitäten und Alternativen geschaffen werden. In den letzten Jahren und auch aktuell gibt es schon sehr viel Zuzug durch Neubau in diesem Gebiet, ohne dass die Infrastruktur ausreichend angepasst wird. Das gilt natürlich auch für Kitas und Schulen.	
71.1	17.12.2019	1. Es heißt, dass die Bebauung westlich der Detlevstraße nicht maßstabsbildend ist. Aus meiner Sicht ist dies falsch, denn die Detlevstraße bildet keine sichtbare Abgrenzung; im Gegenteil ist das Gebiet westlich der Detlevstraße und auch nördlich der Gehrenseestraße durch offene Bauweise geprägt, und das Gebiet trägt einen einheitlichen Charakter bis zur Bennostr./ Josef-Höhn-Str./ Wartenberger Straße. Aus diesem Grund muss m. E. die Umgebungsbebauung beachtet werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.1.
71.2		2. Die geplante GFZ von 1,5 für den geplanten Neubau übersteigt die aktuelle GFZ von max. 0,4 im betrachteten Gebiet exorbitant; die Begründung ist in den Unterlagen nicht plausibel zu finden/ belegt. Eine Begründung auf Basis der herangezogenen städtebaulichen Gründe halte ich für nicht ausreichend, weil die gesunden Wohnverhältnisse in der Umgebung deutlich beeinträchtigt werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 29.9.
71.3		3. Insbesondere die Verkehrssituation ist bereits jetzt nicht zufriedenstellend; oftmals lange Staus auf der Gehrenseestraße hindern die Zu- und Abfahrt in das Wohngebiet. Eine Querung als Fußgänger, gerade mit kleineren Kindern ist oft nur nach langer Wartezeit möglich. Die einzige bestehende Lichtsignalanlage ist	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Auslastung Gehrenseestr.), 2.5 (Rückstaus ins Wohngebiet), 43.3 (Querungsmöglichkeiten Gehrenseestr.).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		öfter nicht in Betrieb bzw. wird sogar regelmäßig von Kfz schlicht ignoriert.	
71.4		4. Die Planung nimmt billigend in Kauf, dass sämtliche Straßen im Wohngebiet westlich der Detlevstraße zu stark frequentierten Durchgangsstraßen werden. Eine Verschlechterung der Wohnqualität ist die Folge.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.5.
71.5		5. Die nicht ausreichend geplanten Parkplätze/ Tiefgarage führen m. E. zu einer „Parkplatz-Suche“ in dem gesamten Gebiet; Lärm und Abgase verschlechtern ebenfalls die Lebenssituation. Nicht aus der Luft gegriffen ist die Redensart, dass der Deutsche sein Auto als Letztes aufgibt. Dies betrifft auch die Bevölkerung mit geringerem Verdienst.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.12 und 9.6 (durch induzierten Mehrverkehr erhöhte Immissionsbelastung) und 11.3 (Parkplatzdruck).
71.6		6. Angesprochene Car-Sharing-Angebote wird es nicht geben; schon jetzt wurden annähernd an dieses Gebiet herangehende Mobilitätszonen von den Anbietern (DriveNow, Car2Go) wieder deutlich eingeschränkt, und sind fast ausschließlich innerhalb des A-Bahn-Rings nutzbar.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.4.
71.7		7. 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.	Die Angaben sind dem Kapitel I 3.3 des Begründungsentwurfs entnommen, dass die Aussagen des Landschaftsprogramms einschließlich Artenschutzprogramm für Berlin (Teilplan Biotopt- 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

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>bauliche Entwicklung angestrebt. Zusätzlich zu einer baulichen Entwicklung werden Festsetzungen und Regelungen zur Begrünung und zur Versickerung im Plangebiet getroffen.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>
71.8		<p>8. Die Errichtung einer geforderten Schule wird auf den Bauherrn in der Wollenberger Straße abgeschoben. Ob und wann dieses Gebiet schlussendlich entwickelt und genutzt werden wird, ist unbekannt. Bereits seit Jahrzehnten wechseln mehrfach die Eigentümer, und ein wirklicher Fortschritt ist nicht erkennbar. Diese Planung halte ich für nicht zulässig, weil zeitlich und räumlich auf nicht beeinflussbare Dritte verlagert.</p>	<p>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.</p> <p>Es wird im Bebauungsplanverfahren sichergestellt, dass die Bereitstellung von Grundschulplätzen und die Herstellung der Wohnungen im Plangebiet in einem geeigneten zeitlichen Bezug zueinander erfolgt.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren berücksichtigt.</p>
71.9		<p>9. Der ÖPNV ist nicht ausreichend entwickelt, und die Erreichbarkeit verschlechtert sich seit Jahren: Die S-Bahn dünnt den Fahrplan (mehrfach) aus und verkürzt die Linien; ebenfalls reduziert die BVG die Straßenbahn (kurze Züge, lange Taktzeiten zu allen Tages- und Nachtzeiten). Mir scheint, als müsse auch hier wieder "das Kind in den Brunnen fallen", bevor in vielen Jahren angefangen wird, über Lösungen für diese bereits jetzt seit Jahren bestehenden Probleme nachzudenken. Eine Erreich-</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestr.), 7.2 (Taktfrequenz der öffentl. Verkehrsträger) und 13.6 (Anbindung der öffentl. Verkehrsträger an die Innenstadt).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		barkeit des ÖPNV für junge Familien (Kinderwagen, kleine Kinder) und für ältere Menschen ist hier in Hohenschönhausen nicht möglich.	
71.10		10. Nicht bewertet wurde die Situation bzgl. der steigenden Anzahl von Hundehaltern. Bereits jetzt ist die einzige Freifläche im Karree, der Roderichplatz, zu vielen Zeiten ein Hundeauslaufplatz, obwohl es sich um eine geschützte Grünanlage handelt. Die neuen Nutzer der Wohnungen (mehrere Hundert) werden nur sehr unwahrscheinlich die kleinen Flächen vor/ zwischen den neuen Häusern nutzen.	Die Hinweise zu Hundehaltern betreffen nicht das Bebauungsplanverfahren. Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.
71.11		11. Die Schallwerte zu allen Zeiten sind bereits heute z. T. deutlich überschritten. Die geplante Bebauung erhöht lt. Gutachten nachweislich die Gesundheitsschädigung der hier lebenden Bewohner. Zur mögl. Abhilfe wurde kein Lösungsansatz erarbeitet.	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.
72.1	18.12.2019	1. Mir ist unverständlich, wie der Charakter der Gartenstadt beibehalten werden soll, wenn entlang der Detlevstraße eine Bebauung mit bis zu 7 Geschossen geplant ist. In der gesamten Umgebungsbebauung befinden sich keine auch nur annähernd so hohen Häuser.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.11.
72.2		2. Die momentane Infrastruktur in der Umgegend ist jetzt schon alles andere als gut und verkraftet eine derartig hohe Anzahl an neuen Bewohnern nicht:	siehe nachfolgende Abwägung
72.3		a) Wohnungsbau in dem geplanten Umfang bedeutet auch, dass es deutlich mehr Kinder geben wird, die der "familienge-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.10 (Mangel an Arztpraxen, Unterversorgung mit KiTas und

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>rechte Bezirk Lichtenberg" mit Schul- und Kitaplätzen sowie Ärzten versorgen muss. Aber:</p> <ul style="list-style-type: none"> -es fehlen Kitaplätze in Alt-Hohenschönhausen -es fehlen Grundschulplätze bzw. die Grundschulen sind überfüllt (Den geplanten Bau einer Grundschule an der Wollenberger Straße dem dortigen Investor aufzuerlegen reicht als Maßnahme nicht. Wer weiß denn vorher, ob das da realisiert wird? Seit Jahren passiert nichts an der Wollenberger Straße! Man kann nicht erst Wohnungen bauen, und im Nachhinein für die Schulplätze sorgen.) -ebenfalls mangelt es jetzt schon in Lichtenberg an Plätzen in den Oberschulen, um alle Lichtenberger 7.-Klässler im Bezirk zu versorgen -es herrscht jetzt bereits in Lichtenberg ein Mangel an Fachärzten und vor allem an Kinderärzten - > die Kinderarztpraxen in der Umgebung nehmen keine neuen Kinder mehr auf (ggf. noch Neugeborene)! 	Schulen).
72.4		<p>b) die Öffentlichen Nahverkehrsmittel hier in der Gegend haben nicht die Kapazität, 800 weitere Menschen zu befördern (die ja lt. Gutachten größtenteils ohne Auto sein werden...)</p> <p>-die S-Bahnlinie S 75 (die fährt hier, nicht die erwähnte S7) wird immer weiter ausgedünnt und verkürzt. Die fuhr früher mal bis Westkreuz, jetzt nur bis Warschauer Straße, man kommt damit also nicht mal bis in die Innenstadt! Wenn die S-Bahn irgendwo in Berlin mal eine Störung hat, wird als eine der ersten Maßnahme immer die S75 verkürzt, auch wenn die von der Störung ei-</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofs Gehrenseestr.), 7.2 (Taktfrequenz der öffentl. Verkehrsträger) und 13.6 (Anbindung der öffentl. Verkehrsträger an die Innenstadt).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>gentlich gar nicht betroffen ist, weil sie im Bereich der Störung gar nicht fährt.</p> <p>-das Erreichen des Bahnhofs ist nur über einen einzigen Zugang per Treppe möglich - > für alte Menschen und Leute mit Kinderwagen schwer machbar</p> <p>-der Bus 294 fährt nur alle 20 Minuten, fällt gerne aus, fährt das letzte Mal bereits kurz nach 20 Uhr und ist am Wochenende sogar nur als Minibus mit verkürzter Strecke unterwegs -> diese Buslinie ist definitiv nicht für größeres Passagieraufkommen geeignet!</p> <p>-von den erwähnten Straßenbahnlinien fährt in ca. 15 Minuten Entfernung (Fußweg) hier nur die M5 und die 17, keine M4. Und die M5 fährt selten so wie sie im Fahrplan steht, meist fallen die Verstärkerzüge aus, und der dann nur noch vorhandene 10-Minutentakt ist aufgrund der Auslastung der Bahnen jetzt schon eine Zumutung für die Fahrgäste.</p>	
72.5		<p>c) Verkehr ist überlastet</p> <p>-die Gehrenseestraße ist ständig zugestaut</p> <p>-man gelangt aus der Gartenstadt kommend nur schwer auf die Gehrenseestraße</p> <p>> wie soll das bei dem geplanten Bauvorhaben funktionieren? Ihre Gutachten sind diesbezüglich schlicht falsch, denn es ist jetzt schon ein großes Geduldsspiel.</p> <p>es gibt hier nur eine Fußgängerampel über die Gehrenseestra-</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Auslastung Gehrenseestr.), 2.5 (Rückstaus ins Wohngebiet), 43.3 (Querungsmöglichkeiten Gehrenseestr.) und 55.2 (Ausbau Gehrenseebrücke).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>ße, deren rotes Licht von Autofahrern sehr gerne ignoriert wird</p> <p>Fahrradfahrer meiden im Bereich der Gehrenseebrücke die Straße und fahren auf dem Gehweg. Da ist jetzt schon Slalom angesagt für die Fußgänger, und die Situation wird sich bei dem geplanten Zuzug verschlimmern.</p>	
72.6		<p>3. Das derzeit noch unbebaute Gebiet an der Detlevstraße ist mit seinem hohen Baum- und Strauchbestand Heimat vieler Tiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fledermäuse - Füchse - Hasen - verschiedene Vögel brüten dort - Reptilien (u.a. Zauneidechsen!) <p>Die Natur und seine Lebewesen gilt es zu schützen! Berlin braucht auch seine "grünen Lungen" - in dem Gebiet stehen viele erhaltenswerte Bäume. Es darf nicht hingenommen werden, dass hier, wie so oft bei Baumaßnahmen, erst alles zerstört wird, bevor für den Schutz der Tiere bzw. den Erhalt der schützenswerten Bäume gesorgt ist.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.6 und 9.7 (Wegfall des Biotops) und 67.9 (Erhalt von Bäumen)
72.7		<p>4. Zur Gartenstadt gehört der Roderichplatz, eine geschützte Grünanlage. Leider wird diese bereits jetzt öfters als Hundauslaufgebiet genutzt, so dass die Kinder der Gartenstadt Angst haben, alleine dort zu spielen. Es ist zu befürchten, dass auch die "Neubewohner" diese Grünfläche für ihre Hunde nutzen werden. Dies gilt es zu unterbinden!</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 71.10.
73.1	17.12.2019	als Anwohnerin der Bennostr. (d. h. genau Eckgrundstück Geh-	Kenntnisnahme.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>renseestraße / Bennostraße) möchte ich meine Bedenken zu o. g. Bauvorhaben äußern. Sicherlich werden Wohnungen in Berlin dringend gebraucht, aber es müssen auch alle Bedingungen ringsum stimmen.</p>	
73.2		<p>Meine größte Sorge betrifft hier den Straßenverkehr. Die Vorderseite meines Grundstücks liegt an der Gehrenseestraße und die Rückseite an der Bennostraße. Bereits jetzt sind Lärm und Umweltverschmutzung durch den Verkehr auf beiden Straßen unerträglich. Wie die Untersuchungen ergaben, wird der Straßenverkehr in Zukunft noch zunehmen und erst recht durch die hinzukommenden neuen Anwohner.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Auslastung Gehrenseestr.), 2.5 (Rückstaus ins Wohngebiet), 15.3 (Mehrbelastung Bennostraße) sowie 5.12 und 9.6 (Zunahme Immissionen durch induzierten Verkehr).</p>
73.3		<p>Die Prognose hinsichtlich der Anzahl der zusätzlichen PKW und damit benötigten Parkplätze wird wohl auch nicht zutreffen. Viele Mitbürger haben Dienstwagen, die mit nach Hause genommen werden, vielleicht noch zusätzlich zum Privatwagen. Wie ermittelt wurde, mangelt es an Einkaufsmöglichkeiten und Schulen in der Nähe, die Ärztesituation ist auch nicht positiv. Man muss also immer wieder auf das Auto zurückgreifen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.3 (Motorisierungsgrad) und 11.3 (Parkplatzdruck im angrenzenden Wohngebiet).</p>
73.4		<p>Es ist lobenswert, dass eine Kita gebaut wird, aber ein Teil der Kinder wohnt bestimmt nicht in der fußläufigen Nähe, muss also mit dem Auto gebracht werden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 39.5.</p>
73.5		<p>Die Probleme, die eine S-Bahn-Nutzung mit sich bringt, sind bekannt (kein Aufzug, nur Treppen vorhanden). Der Bus 294 fährt nur alle 20 min (wie bereits in der Voruntersuchung festgestellt) von ca. 5 bis 20 Uhr und in den Hauptverkehrszeiten steckt er mit im Stau. Am Wochenende fährt er von ca. 7 bis 19 Uhr mit verkürzter Linienführung und als Kleinbus. Der ÖPNV bietet also keinen Anreiz, das Auto stehen zu lassen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau S-Bhf Gehrenseestr.) und 7.2 (Taktfrequenz der öffentlichen Verkehrsträger).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
73.6		<p>Zur jetzigen Bennostraße ist zu bemerken, dass der LKW- und PKW-Verkehr der Gewerbetreibenden zugenommen hat und von vielen Kraftfahrern leider das "Tempo 30"-Schild nicht beachtet wird. Ich bezweifle auch die Befahrbarkeit im Zweirichtungsverkehr, wenn auf beiden Seiten der Straße geparkt wird.</p> <p>Zum Querschnitt der "neuen Bennostraße" ergibt sich dann die Frage, ob und wo dann überhaupt noch geparkt werden darf. Die ganze Berechnung der vorhandenen Parkplätze würde dann nicht mehr stimmen. Und die wichtigste Frage ist ja: Wann soll die Straße erneuert werden??? Die Verkehrsdichte und damit die Umweltverschmutzung mittels Formeln und kurzzeitiger Messungen zu ermitteln, ist auch nicht wirklichkeitsnah. Wenn man einen bestimmten Zweck verfolgt, kann man sich alles schönrechnen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 15.3 (Mehrbelastung Bennostr.), 20.7 und 65.3 (Zweirichtungsverkehr Bennostr.), 41.5 (prognostizierte Anzahl Stellplätze Bennostraße), 4.1 (Tempo 30 in der Bennostr.) sowie 2.3 und 54.10 (Methodik Verkehrsgutachten, Schallgutachten).
73.7		<p>Meine Lebensqualität in der Stadt wird sich durch das Bauvorhaben Detlevstraße <u>nicht</u> verbessern (§4 Berliner Mobilitätsgesetz).</p> <p>Ich fordere dazu auf, das Verkehrskonzept zu überdenken, damit die Anwohner der Gartenstadt, insbesondere der Bennostr., nicht noch mehr Verkehrslärm ertragen müssen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 73.1 – 73.6.
74.1	17.12.2019	<p>1.) Der Gebietscharakter der Gartenstadt wird mit dem geplanten Bauvorhaben zerstört, da im Umfeld keine Bebauung mit einer derartigen Geschosshöhe (bis zu 7) zu finden ist. Die entstehende Siedlung östlich der Detlevstraße steht in einem Zusammenhang mit der vorhandenen Siedlung, und ist damit prägend. Wohnen und Erholung sollen räumlich zugeordnet und ausgewogen entwickelt werden. Hier erfolgt eine Verdunklung/Verschattung</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Privatsphäre), 2.12 (Verschattung) und 11.11 (keine Anpassung an die städtebauliche Struktur der Gartenstadt)

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>auf Dauer und während der Bauphase eine massive Lärm- und Schmutzbelästigung.</p> <p>Die Wohnqualität für Bewohner der Gartenstadt, speziell als Anwohner der Detlevstraße werden sich verschlechtern. Ich habe nach einem schweren Unfall das Haus für sehr viel Geld umbauen lassen. Bisher habe ich auch Erholung finden können. Nun habe ich die Befürchtung, dass sich durch aus mein Gesundheitszustand verschlechtern könnte, wenn ich nicht mehr zur Ruhe kommen kann. Auch würde ich mich durch diese massive Bebauung bedrängt fühlen und in meiner Privatsphäre gestört, da bei derartiger Bauhöhe davon auszugehen ist, dass direkte Einblicke nicht nur in Wohnräume, sondern auch in den eigenen Garten möglich sind. Eine Änderung der Geschosshöhe könnte hier schnelle Abhilfe schaffen.</p>	
74.2		<p>2) Verkehr</p> <p>Auf allen Veranstaltungen, zumindest die ich besuchen konnte, da auch hier nicht alle barrierefrei waren, wurde von uns Anwohnern der südl. Detlevstraße angesprochen, dass die Grundstücke vor den Zäunen privat Eigentum sind. Es wurde gefragt, ob dies bekannt ist, dies wurde jedoch nur mit Erstaunen zur Kenntnis genommen. Und nun anschließend muss man lesen, es ist sehr wohl bekannt. Jedoch wurde nie ein Anwohner darauf angesprochen. Man fühlt sich jetzt schon betrogen!!! Es sind Modelle der Lukasstraße und der Bennostraße ersichtlich. Was ist für die Detlevstraße geplant???</p>	Siehe Abwägung uns Abwägungsergebnis zum Punkt 2.1.
74.3		<p>Es ist bekannt, dass der Motorisierungsgrad hier im Bereich verhältnismäßig hoch ist. Er wird auch aufgrund der bisherigen ÖPNV-Anbindung nicht niedriger. Die ÖPNV-Anbindung muss(!) verbessert werden. Der Bus fährt nur alle 20 min. und abends nicht lange und die S-Bahn ist komplett nicht barrierefrei! Auch</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bhfs. Gehrenseestr.), 7.2 (Taktfrequenz der öffentlichen Verkehrsträger) und 13.6 (Anbindung des ÖPNV an die Innenstadt).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Fußgänger haben mit unter einen umständlichen Weg (zur Ampel Norbertstraße und dann ca. 500m die Brücke hoch oder unter der Brücke durch und dann die Treppe hoch, die im Winter wenig oder gar nicht geräumt ist). Zudem ist der S-Bahn Betrieb bis in die Innenstadt eingestellt worden.	
74.4		Eine Bebauung an der Detlevstraße ist nur mit einem vernünftigen und ausgewogenen Verkehrskonzept bereits in der Bauphase zu erreichen. Die neue Siedlung sollte über die Marzahner Straße und das Gewerbegebiet erschlossen werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
74.5		Die derzeitige Planung sieht vor, dass die Bennostraße einzige Zufahrtstraße zum neuen Wohngebiet wird. Dies wird zu einem erheblichen Zuwachs von PKW-Verkehr führen und zu einem starken Anstieg von parkenden Autos auch auf den Grundstücken vor den Häusern der Gartenstadt (zum Teil privat-Besitz), da die geplanten Parkplätze in keinem Verhältnis zum angebotenen Wohnraum stehen. Auch die Planung ausschließlich mit hypothetischen Zahlen vorzunehmen und die Fakten der Anwohner einfach zu ignorieren, empfinde ich als falsch. Da ich als schwerbehinderter Mensch viel Hilfe und Unterstützung im Alltag benötige, habe ich z.B. Pflegekräfte, Haushaltshilfen und Einkäufer. Diese sind alle mit PKW unterwegs, haben alle einen Schlüssel und sind gleichzeitig oder parallel bei mir. Dies funktioniert bisher sehr gut, da ich gewährleisten konnte, dass immer Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Dies zeigt, dass mal drei PKWs oder mal kein PKW vor meinem Zaun auf meinem Grundstück stehen. Ich benötige diesen Bereich immer zur Verfügung.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.3 (Parkdruck im öffentlichen Straßenraum) und 2.1 (private Grundstücke im öffentlichen Straßenraum).
74.6		Bei der Zählung der PKWs, die im Berufsverkehr auf die Gehrenseestraße gelangen wollen, wurde nicht mit berücksichtigt, dass PKW Fahrer ja jetzt schon Umwege in Kauf nehmen um ihr Ziel	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.3 (Methodik verkehrliche Voruntersuchung), 2.4 (Maßnahmen des Mobilitätskonzepts – Car-Sharing) und 39.5 (KiTa-bezoge-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>zu erreichen z.B. das Unterfahren der Brücke um dann als Linksabbieger auf die Gehrenseestraße zu kommen; oder Nachmittags von der Rhinstraße aus kommend links in die Wartenberger Straße abzubiegen um dann über die Arnimstraße auf die Detlevstraße zu gelangen. Das vorliegende und vorgestellte Verkehrsgutachten sieht einen baldigen Kollaps des Gebietes auch ohne das neue Wohngebiet vor. Sinnvolle Lösungen sind bis heute nicht vorgelegt. Das neue Plangebiet liegt auch außerhalb der Anknüpfung an bestehende Car-Sharing Angebote. Kitaplätze ohne Elterntaxi ist nicht möglich. Vergleiche die nahegelegene Grundschule Am Faulen See, hier ist die Verkehrspolizei seit Jahren bemüht, dieses Thema bei Eltern zu sensibilisieren und nach der STVO zu kontrollieren. Der Kindergarten am Malchower Weg verfügt über einen kleinen Elternparkplatz. Dieser besteht aus ca.12 Stellplätzen, die nicht ausreichen. Hier parken Eltern alternativ auf dem Nettoparkplatz. Man kann Kindergarten und Parkplätze, die hierfür benötigt werden, nicht voneinander trennen.</p> <p>Neues Siedlungsgebiet nur mit vernünftiger Verkehrsplanung und leistungsfähige ÖPNV-Anbindung!!</p>	ne Kurzzeitstellplätze).
74.7		<p>3. Mehrwert für Anwohner Ein Mehrwert für die Anwohner wird diese Siedlung nicht. Erhöhter Verkehr, Verlust des Dorfcharakters, Veränderung in der Privatsphäre, Verdunklung durch eingeschränktes Sonnenlicht, als diese Veränderungen sind kein Mehrwert für Anwohner mit der derzeitigen Planung.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Privatsphäre), 2.12 (eingeschränkte Besonnung der Grundstücke) und 2.10 (durch induzierten Verkehr mangelnder Mehrwert für Anwohner).
74.8		<p>4.Datenschutz Die Veröffentlichung personenbezogener Daten, wie Namen von Grundstückseigentümern, ohne deren Bewilligung sollte eine einmalige Ausnahme gewesen sein!</p>	Dem Hinweis wird zugestimmt.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
74.9		<p>5. Als oberstes Anliegen wird benannt, dem Bevölkerungswachstum Berlins gerecht zu werden. Es wurde auf div. Veranstaltungen seitens der Bürger der Gartenstadt angesprochen, jedoch nie ausreichend Stellung dazu genommen, warum nicht auf dem Gebiet der Bauruine Wartenberger Straße/Gehrenseestraße ein Wohnungsbauprojekt stattfindet? Weitere freie Standorte zwischen Landsberger Allee und Sollstedter Straße; westlich der Wartenberger Straße / nördlich der Arnimstraße.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 6.4.
75.1	08.12.2019	<p>Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Gehrenseestraße speziell im Berufsverkehr, Rückstau bis Wollenberger Straße, ist ein ordnungsgemäßer Zu- und Abfluss zu bzw. aus dem neu entstehenden Wohngebiet nicht gewährleistet. Es wird deshalb zu vermehrten Verkehrsunfällen auch mit Personenschäden, wegen Personenverkehr, kommen. Das wird wiederum zu einem höheren Stresspegel in dieser Gegend führen was sich negativ auf den Wohnwert auswirken wird.</p> <p>Dies kann sich alles negativ auf die Grundstückswerte der Grundstücke um die Gehrenseestraße auswirken was wiederum zu gerichtlichen Klagen gegen die HOWOGE führen kann.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Auslastung Gehrenseestr.), 2.5 (Rückstaus ins Wohngebiet).
75.2		Es muss dringend nochmals über den Bau einer neuen Zufahrtsstraße aus der Marzahner Straße nachgedacht werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
76	17.12.2019	Ich schließe mich der BürgerIn Nr. 77 an und bin gegen den Bebauungsplan. Das wichtigste ist ebenfalls die Zufahrt über die Bennostr., nur über die Marzahner Str. Wäre für mich die Lösung, auch schon während der Bauphase. Außerdem werden wir dann hier zugeparkt. Das Tempo 30 muss auch erhalten bleiben.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 4.5 (Erschließung über die Marzahner Str.) und 39.5 (Tempo 30 in der Bennostr.)

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
77	17.12.2019	<p>Ich spreche mich gegen den Bebauungsplan aus. Dafür gibt es mehrere Gründe. Der Verkehr über die Bennostr. Ist nichttragbar. Für mich wäre nur die Lösung die Zufahrt über die Marzahner Str. Auch schon während der Bauphase. Auch bin ich der, Meinung das ganze Wohngebiet durch die Bahn und das Gewerbegebiet eine hohe Lärmbelästigung hat. Das auch gesundheitsgefahren mit sich bringt. Die Verkehrslage ist auch nicht die beste. Die S Bahn wurde auch verkürzt fährt nur noch mit 4Wagen und nur noch bis. Warschauer Straße.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 7.2 und 13.6 (Taktfrequenz und Anbindung der öffentl. Verkehrsträger an die Innenstadt), 4.5 (Erschließung des Plangebiets über die Marzahner Str.) und 31.2 (Nichteignung des Plangebiets für Wohnungsbau durch bestehende Schallkontamination).</p>
78.1	15.12.2019 Onlinefor- mular und E-Mail,	<p>Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zum Bauvorhaben Detlevstraße in Hohenschönhausen (Bebauungsentwurf 11-157) nehme ich unten fristgerecht Stellung und bitte um entsprechende Berücksichtigung im weiteren Verfahren.</p> <p>1. Städtebauliche Verträglichkeit Die angestrebte Geschossflächenzahl (GFZ) im B-Plangebiet liegt mit 1,5 deutlich über der GFZ des bestehenden angrenzenden Siedlungsgebiets der Gartenstadt (GFZ von 0,4). Dies bedarf folglich einer eingehenden Darlegung der städtebaulichen Verträglichkeit, welche nur dann gewahrt ist, wenn gem. §17 Abs. 2 BauNVO u.a. sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesundes Wohnen nicht beeinträchtigt werden. Letzteres ist gerade für die Bewohner des Siedlungsgebiets Gartenstadt mit momentanem Stand des Bebauungsplan 11-157 nicht gegeben. Eine GFZ von 1,5 und die damit einhergehend geplanten 450 WE auf 40.000qm Wohnfläche bedeuten, dass auf einem Fünftel der Gartenstadtfläche, ein Vielfaches der bisherigen Einwohnerzahl (>1000) neu angesiedelt werden sollen. Der Charakter des Wohnkieses würde damit nachhaltig verändert bzw. zerstört werden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner), 11.11 (fehlende Anpassung an die Bebauungsstruktur der Gartenstadt) und 44.22 (Darlegung der städtebaulichen Verträglichkeit).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
78.2		Darüber hinaus ergeben sich aus der erhöhten GFZ strukturelle Anforderungen (Verkehr, Entwässerung, etc.), deren Bewältigung unklar und im B-Planentwurf nicht ausreichend Rechnung getragen ist.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis u.a. zu den Punkten 78.5 (Entwässerung) und 78.6 sowie 78.7 (Verkehr)
78.3		Die im Zusammenhang mit der städtebaulichen Verträglichkeit im B-Planentwurf aufgestellte Behauptung, dass sich die Überschreitung der Obergrenzen durch einen lärmrobusten Städtebau begründet, ist nicht nachvollziehbar.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 54.8.
78.4		So fehlen in diesem Zusammenhang u.a. ein Gutachten zu Frischluftschneisen / Frischluftbahnen. Durch die kompakte und mehrgeschossige Bauweise wird die bisher zirkulierende Luft für das bestehende Wohngebiet der Gartenstadt unterbrochen und beeinflusst die Klimaregulierung negativ.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.17 und 9.7.
78.5		Darüber hinaus werden durch die Gründung des kompakten Wohnungsbaus die Schichtwässer zu bzw. vom bisherigen Wohngebiet massiv unterbrochen. Zudem erfolgt eine zusätzliche Versiegelung der zu bebauenden Fläche. Regenwasserkanäle in den Straßen um das Gebiet Detlevstraße sind nicht vorhanden bzw. nach momentanem Planungsstand auch nicht geplant einzubauen. Die Auswirkungen auf das bisherige Wohngebiet wurden keiner Analyse unterzogen. Es besteht daher die Gefahr von Überschwemmungen sowie Überflutung von Kellern durch Starkregen. Diesem Umstand ist im momentanen B-Planentwurf nicht ausreichend Rechnung getragen. Im weiteren Verfahren sind geeignete Maßnahmen vorzusehen, die Überschwemmungen sowie Überflutungen von Kellern aufgrund des neuen Bauvorhabens, verhindern.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 47.21.
78.6		Auch wurden Auswirkungen durch Immissionen - u.a. Erschütte-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		rungen – auf die Gebäude der Anwohner der Detlevstraße und den Zubringerstraßen zur Detlevstraße durch den Aushub der Baugrube, den Verkehr der Baufahrzeuge und zusätzlichen Verkehr der zukünftigen Mieter nicht untersucht. Dies ist im weiteren Verfahren nachzuholen.	30.5 (Erschütterungsschäden durch induzierten Verkehr) und 47.21 (Erschütterungsschäden während der Bauphase).
78.7		Schlussendlich wird der Detlevstraße in der Begründung zum B-Planentwurf eine trennende Funktion zugewiesen, weshalb die Bebauung der Gartenstadt nicht maßstabbildend für das Baugrundstück ist. Dem ist zu widersprechen, da der Detlevstraße schon aufgrund ihrer kompletten Länge entlang der im B-Planentwurf ausgewiesenen Fläche eine integrale Funktion zuzuschreiben ist und folglich die Bebauungsart im Plangebiet mit gleichem Charakter weiterentwickelt werden sollte, wie in der bestehenden Gartenstadt. Die Rechtmäßigkeit der Festlegung des Bezirksamtes Lichtenberg, der Detlevstraße eine trennende Funktion zuzusprechen geht aus den ausliegenden Unterlagen nicht hervor und ist nachzuweisen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.1.
78.8		Die dargelegten Ausführungen belegen, dass die nach §17 Abs. 2 BauNVO notwendigen Anforderungen an gesundes Wohnen stark beeinträchtigt sind und die geplante erhöhte GFZ von 1,5 keine städtebauliche Verträglichkeit mit dem bestehenden Siedlungsgebiet Gartenstadt aufweisen.	Der Schlussfolgerung kann nicht zugestimmt werden. Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 44.22 (Darlegung der städtebaulichen Verträglichkeit).
78.9		2. Lärm Es ist festzustellen, dass die Orientierungswerte aller Lärmquellen im B-Plangebiet überschritten werden und eine z.T. erhebliche Verlärmung vornehmlich durch die Verkehre auf den umliegenden Straßen und Schienen, sowie der umliegenden Gewerbegebiete, stattfindet.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 31.2.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Besonders belastet ist das Gebiet im Nordosten, da dort sowohl die Gehrenseestraße als auch die Nah- und Fernverkehrsstrecken in geringer Distanz verlaufen (>70 dB(A) nachts). Zudem entstehen durch den Gewerbelärm hauptsächlich im Nachtzeitraum weitere Lärmbelastungen, die im Nordosten des Gebiets Werte >55 dB(A) nachts erreichen.</p>	
78.10		<p>Bei Betrachtung der einzelnen Lärmquellen wird deutlich, dass die höchsten und flächendeckendsten Überschreitungen der Orientierungswerte durch den Schienenverkehrslärm verursacht werden. In diesem Zusammenhang ist zu vermerken, dass das B-Plangebiet im Süden an das EpB-Gebiet Nr. 33 und ein zukünftiges Güterverkehrssubzentrum grenzen. Letzteres dient der Entwicklung des Bahnhof Nord-Ost als bimodaler logistischer Knoten für die bahnseitige Ver- und Entsorgung der angrenzenden nordöstlichen Stadträume. Folglich ist mit einer weiteren erheblichen Zunahme an Schienenverkehrslärm zu rechnen, welche im momentanen B-Planentwurf noch keine Berücksichtigung finden. Dies ist im weiteren Verfahren nachzuholen. Auch sei darauf hingewiesen, dass die Anwendung der TA Lärm für allgemeine Verkehrsgeräusche (sekundärer Luftschall im Abschnitt 4.2.2) systemfremd und deshalb nicht vorzunehmen ist. Der TA Lärm gilt für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des zweiten Teils des BImSchG unterliegen. Dies ist für Schienenwege nicht zu bejahen.</p> <p>Ebenfalls anzumerken ist, dass beim schalltechnischen Gutachten lediglich die Ergebnisse der Verkehrsdaten von 2014 zu Grunde liegen. Diese sind angesichts der zunehmenden Pendlerzahlen völlig überholt. Eine Prognosebetrachtung für Verkehre wurde folglich nicht ausreichend berücksichtigt und ist erneut vorzunehmen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 31.2 und 31.7.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Es ist grundsätzlich festzuhalten, dass das potenzielle Bauland durch seine vorhandene Lärmkontamination ohne erforderliche aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwand) ungeeignet erscheint. Die Lärminderungsplanung ist im B-Planentwurf momentan noch unzureichend berücksichtigt. Die laut B-Planentwurf lediglich vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen verletzen in signifikanter Weise den Planungsgrundsatz des Abstandsgebotes für unverträgliche Nutzungen (nach § 50 BImSchG).</p> <p>Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich aus den Unterlagen nicht nachvollziehbar erschließt, wie auf Grund der vorliegenden Umgebungslärsituation eine Wohnbebauung auf dem ausgewiesenen Gebiet, dazu noch in diesem Umfang, in Betracht kommen kann. Zwar werden offensichtlich bestehende immissionsschutzrechtliche Konfliktlagen sehr wohl erkannt und erwähnt, jedoch komplett ignoriert. Und dies, obwohl Lärmbeeinträchtigungen nach WHO-Angaben in der Europäischen Region zu den führenden umweltbedingten Gesundheitsrisiken zählt. In diesem Sinne wird hier auf eine Form von Körperverletzung hingearbeitet und eingeplant. Diese, zugegebener Weise provokante Aussage ist dahingehend gerechtfertigt, dass hier eine neu und erstmalig besiedelte Fläche, die bereits in der Anfangsbeurteilung alle Merkmale einer den zukünftigen Bewohnern gesundheitlich abträglichen Lärmkontamination ausweist, in Betracht gezogen wird.</p>	
78.11		<p>Es ist unbestritten, dass insbesondere in Berlin eine große Anzahl von Wohnungen benötigt wird. Dies rechtfertigt aber nicht, dass Lärm- und Gesundheitsschutz im geplanten Baugebiet außer Acht gelassen werden. Nach jetzigem Planungsstand kön-</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 31.6 (Belange des Schallschutzes werden durch die planende Behörde nicht ausreichend beachtet) und 31.9 (Schallbelastung des Plangebiets führt zu unsozialen und diskriminieren-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>nen die künftigen Bewohner, insbesondere nachts, nur auf akzeptable Pegelwerte kommen, wenn ihnen das Öffnen der Fenster untersagt wird. So werden Wohnverhältnisse geschaffen, die als unsozial und diskriminierend gerade gegenüber den schwächeren Mitgliedern unserer Gesellschaft betrachtet werden müssen. Diese Sicht rechtfertigt sich aus folgendem Zusammenhang: Sobald der allgemeine Siedlungsdruck nachlässt, werden die Bürger ein höher lärmkontaminiertes Wohnumfeld verlassen, so die vorhandenen ökonomischen Voraussetzungen dies zulassen. Die wirtschaftlich schwächeren Bewohner werden dies nicht in gleichem Maße tun können, sie entrichten zwangsläufig ihren gesundheitlichen Tribut. Dies spiegelt sowohl eine verfehlte Sozialpolitik als auch einen verfehlten Schutz des Bürgers vor schädigenden Lärmeinwirkungen wider.</p>	den Wohnverhältnissen).
78.12		<p>3. Entwässerung Laut Planungsunterlagen ist die Entwässerung des B-Plangebiets nicht gesichert. Das Planmaterial enthält keine Aussagen zur vorgesehenen Niederschlagsentwässerung. Auch ein Entwässerungskonzept sowie ein Überflutungsnachweis liegen nicht vor. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass die Vorgaben zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE) einzuhalten sind. Der Eigentümer muss sicherstellen und nachweisen, dass die Regenmenge, die die zulässige Einleitmenge übersteigt, schadlos auf dem B-Plan Grundstück zurückgehalten wird und somit Schutz vor Überflutung bei Starkregen gegeben ist. Regenwasser, welches aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließt, ist Abwasser (§54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG) und muss so beseitigt werden, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird (§55 Abs. 1 Satz 1 WHG). Das Regenwasser darf nicht in den Straßenraum oder die angrenzenden Grundstü-</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 47.21.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>cke der Gartenstadt entlastet werden. Die Betrachtungen zur Entwässerung wurden im bisherigen B-Planentwurf nur unzureichend berücksichtigt und sind nachzuholen.</p> <p>Bereits jetzt ist aus den Unterlagen ersichtlich, dass gewisse Bereiche des B-Plan Gebiets auf Grund ihrer geringen Durchlässigkeit nicht zur Versickerung geeignet sind. Dies ist zwingend zu berücksichtigen. Zudem liegt das B-Plangebiet auf einer Altlastenverdachtsfläche. Somit ist es bei einer angestrebten Versickerung des Niederschlagswassers zwingend notwendig, die möglichen Vorkommen an Bodenverunreinigungen zu beseitigen, um einen Schadstoffeintrag in das Grundwasser zu verhindern.</p>	
78.13		<p>Laut Stellungnahme der Berliner Wasserbetriebe befinden sich im B-Plangebiet Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen, die im Rahmen Ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen.</p> <p>Das B-Plangebiet ist momentan laut Flächennutzungsplan (FNP) mit einer GFZ von 0,4 ausgewiesen. Folglich ist anzunehmen, dass die von den BWB angemerkte Leistungsfähigkeit auf diese GFZ ausgelegt ist. Es ist daher nachzuweisen, dass auch bei einer geplanten GFZ von 1,5 die Leistungsfähigkeit der bestehenden Trink- und Entwässerungsanlagen gegeben ist.</p>	<p>Die Äußerung entspricht der Stellungnahme der Berliner Wasserbetriebe vom 12.12.2018 zur frühzeitigen Trägerbeteiligung. Die Stellungnahme ist Bestand der Abwägung zur frühzeitigen Trägerbeteiligung.</p> <p>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 haben eine Erschließung nicht ausgeschlossen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
78.14		<p>Das B-Plan Gebiet wird ausschließlich von Nebenstraßen umgrenzt, über die eine Anbindung an die übergeordnete Gehrenseestraße erfolgt.</p> <p>Die Beeinträchtigungen für die Anwohner der Gartenstadt durch</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.5 (Rückstau in das Wohngebiet), 67.4 (Erschließung über die Lukasstr.) sowie 5.12 und 9.6 (Immissionen durch induzierten Kfz-Verkehr).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>entstehende Rückstaus im Rahmen des Einfädelverkehrs wurde unter Emissions- und Lärmgesichtspunkten und der damit einhergehenden Verschlechterung der Wohnsituation im Bestandsgebiet der Gartenstadt nicht ausreichend berücksichtigt. Auch prognostiziert die Machbarkeitsstudie zur Verkehrserschließung eine Überlastung des Knotenpunktes Gehrenseestraße, Lukassstraße, Gottfriedstraße, welche nicht im momentanen B-Planentwurf berücksichtigt wurde. Eine Erschließung des B-Plangebiets über die Lukasstraße ist auf Grund der prognostizierten Überlastung des Knotenpunktes daher abzulehnen.</p> <p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten.</p>	
78.15		<p>Grundsätzlich ist laut Straßenverkehrsbehörde festzuhalten, dass der gegenwärtige Ausbaustandard der Haupteerschließungsstraßen für das geplante Wohngebiet, die Detlevstraße, Bennostraße und Lukasstraße den verkehrlichen Anforderungen einer geordneten Erschließung nicht gerecht und für die Erschließung des geplanten Wohngebiets ausgebaut werden müssen. Dies muss unter anderem schlaglochfreie und lärmgedämmte Fahrbahnen umfassen, die auch ein Überholen / Vorbeifahren an Lkws ermöglichen sowie die notwendigen Flächen zur Mulden-Rigolen-Versickerung von 3m für nicht an die Entwässerung angeschlossene Straßen (wie z.B. die Lukasstraße). Ebenfalls wären beidseitige Rad- und Fußwege herzustellen, die auch für Rollstühle und Rollatoren problemlos benutzt werden können.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 und 65.3.
78.16		<p>Angesichts der umfassend notwendigen Ausbaumaßnahmen der Straßen in der gesamten Gartenstadt, ist die Erschließung des B-Plangebiets über die Gartenstadt abzulehnen und das künftige Wohngebiet über eine Stichstraße ausgehend von der Marzahner Straße zu erschließen. Auch auf Grund der geplanten höheren GFZ von 1,5 im Vergleich zu 0,4 in der bestehenden Garten-</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		stadt, ist eine verkehrliche Trennung beider Gebiete anzustreben (ausgenommen Rettungswege mit versenkbaren Pollern). Dies würde auch maßgeblich zur Entlastung der Gehrenseestraße und der oben genannten Knotenpunkte beitragen, die nach allen gutachterlichen Erkenntnissen bereits jetzt überlastet sind.	
78.17		Darüber hinaus spricht auch die problembehaftete Verknüpfung zwischen geplantem Baugebiet und dem ÖPNV (kein barrierefreier S-Bahnzugang, keine gesicherten Fußwege zu den Bushaltestellen Gottfried- und Bennostraße) gegen die Entwicklung eines Wohngebiets mit 450 neuen Wohneinheiten und somit über 1000 neuen Bewohnern.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bhfs. Gehrenseestr.), 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner) und 15.5 (Ertüchtigung Fußwege).
78.18		Vielmehr ist das B-Plangebiet im Charakter der offenen Bebauung mit überwiegend Einfamilienhäusern der Gartenstadt Hohenschönhausen zu entwickeln.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.2.
78.19		<p>4. Umwelt</p> <p>Das betreffende Bauland, ehemals als Rieselfeld genutzt, gehört gemäß dem Biotop- und Artenschutz Programmplan zu einer als „sonstige bedeutsame Fläche für die Entwicklung und Sicherung der biologischen Vielfalt“. In den letzten Jahrzehnten konnten sich hier Flora und Fauna in besonderer Weise entwickeln, da das Gelände durch Einzäunung durch Betreten gesichert war. In Anbetracht eines rasant fortschreitenden Klimawandels kommen derartigen Flächen mit ihren Puffer- und Ausgleichsfunktionen eine besondere Bedeutung zu. Bereits aus ökologischer und klimatischer Sicht erscheint es unverantwortlich, eine solche durch Bebauung zu opfern. Dem Stadtklima ginge ein nicht unbedeutendes, über Jahrzehnte gewachsenes Ökosystem unwiederbringlich verloren.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.6 und 9.7 (Flora und Fauna) sowie 30.2 und 8.2 (klimatische Aspekte).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
78.20		Die Pappeln entlang der Detlevstraße (öffentlich und privat) weisen eine gute Vitalität auf. Der feldgehölzartige Reihenbestand übernimmt eine Funktion als Sicht- und Lärmschutz und trägt so neben seinem ästhetischen Wert zu einer Qualitätssteigerung des Wohnfeldes bei. Des Weiteren weisen Pappeln eine recht hohe Lichtdurchlässigkeit auf, wodurch sich eine Heckenartige Begleitvegetation entwickeln kann, welche die genannten Funktionen weiter verstärkt. Eine Beseitigung der Pappelkulisser würde das Landschaftsbild maßgeblich verändern. Daher sind neben den Eichen auch die Pappeln entlang der Detlevstraße zu erhalten.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 67.9.
78:21		<p>Fazit Obige Ausführungen machen ersichtlich, dass es eine Vielzahl aus unserer Sicht oberflächlicher, völlig unzureichender Planungsansätze gibt, die einzig auf das Ziel gerichtet sind, in hohem Umfang Wohnraum zu schaffen, wobei die dabei entstehenden Lebensbedingungen für die jetzigen Bewohner der Gartenstadt und die neuen Bewohner an der Detlevstraße von sehr untergeordneter Bedeutung zu sein scheinen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkte 78.1 - 78.20.</p> <p>Hinweis: Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den Planunterlagen um einen frühen Planungsstand handelt. Die Planung wird fortgeschrieben und die Öffentlichkeit wird im Rahmen von § 3 Abs. 2 BauGB erneut beteiligt.</p> <p>Es ist zu beachten, dass dem Ziel der Schaffung von preisgünstigem Wohnraum ein großes Gewicht in der Abwägung aller Belange zukommt. Dennoch werden auch mögliche planungsbedingte Auswirkungen auf die Umgebung untersucht und Bestandteil der Planung sein.</p>
78.22		Die geplanten 450 WE sind auch vor dem Hintergrund in Frage zu stellen, da diese in starker Abweichung zum im Monitoringverfahren 2018 ermittelten Wohnungsbaupotential mit 300 WE (lt. WoFIS-Angaben, Stand Juni 2018; W1102_014) steht.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 67.2.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
78.23		Die Rechtmäßigkeit der Bebauungsart ist aus den Unterlagen nicht erkennbar und bedarf eines fundierten Nachweises, insbesondere im Hinblick auf die angeführten Punkte zu den Themen der städtebaulichen Verträglichkeit, Lärmkontamination, Entwässerungsproblematik und Verkehrserschließung.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkte 78.1 - 78.20.
78.24		Ich fordere, dass die angeführten Punkte im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme.
79.1	16.12.2019	Teil 1 meiner fristgerechten Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf 11-157 Detlevstraße in Berlin-Lichtenberg, Ortsteil Neu-Hohenschönhausen:	Kenntnisnahme.
79.2		Gemäß den ausliegenden Unterlagen wird mit dem B-Planentwurf beabsichtigt, ein allgemeines Wohngebiet mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,5 festzusetzen. Der Flächennutzungsplan (FNP) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans jedoch überwiegend Wohnbaufläche W4 mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) bis 0,4 dar. Dies spiegelt folglich eine GFZ-Überschreitung der momentan im Flächennutzungsplan (FNP) festgeschriebenen GFZ wider. Eine GFZ-Überschreitung ist aber nur dann vereinbar, sofern das der W4-Fläche zugeordnete Nutzungsmaß insgesamt gewahrt bleibt. Da die im B-Plangebiet vorgesehene GFZ von 1,5 deutlich über der GFZ des bestehenden angrenzenden Siedlungsbereichs liegt, ist in der Begründung zum Bebauungsplan eine eingehende Darlegung der städtebaulichen Verträglichkeit erforderlich. Letzteres ist gerade für die Bewohner des Siedlungsgebiets Gartenstadt mit momentanem Stand des Bebauungsplanentwurfs 11-157 nicht gegeben. Eine GFZ von 1,5 und die damit einhergehend geplanten 450 WE auf 40.000qm Wohnfläche bedeuten, dass auf einem Fünftel der	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner), 11.11 (fehlende Anpassung an die Bebauungsstruktur der Gartenstadt), 29.9 (geplante GFZ höher als im FNP dargestellt) und 44.22 (Darlegung der städtebaulichen Verträglichkeit).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Gartenstadtfläche, ein Vielfaches der bisherigen Einwohnerzahl (>1000) neu angesiedelt werden sollen. Der Charakter des Wohnkieses würde damit nachhaltig verändert bzw. zerstört werden. Darüber hinaus ergeben sich aus der erhöhten GFZ strukturelle Anforderungen (Lärmkontamination, Entwässerungsproblematik, Verkehrserschließung, etc.), deren Bewältigung unklar und im B-Planentwurf nicht ausreichend Rechnung getragen ist. Zu den genannten Schwerpunkten nehme ich untenstehend ausführlich Stellung.</p>	
79.3		<p>Aus den aktuellen Gegebenheiten ist ersichtlich, dass das zukünftige Wohngebiet auf einer Fläche errichtet werden soll, die zwischen gewerblich bzw. industriell genutzten Arealen und vorhandener Wohnbebauung liegt. Dadurch wird die geplante Wohnbebauung in erheblichem Umfang Gewerbelärm ausgesetzt.</p> <p>Das Plangebiet grenzt im Süden an das EpB-Gebiet Nr. 33, Hohenschönhausen gem. StEP Industrie und Gewerbe und im Osten/ Südosten an ein geplantes Güterverkehrssubzentrum (GVS). Es ist daher für das weitere Verfahren zu berücksichtigen, dass eine Umsetzung der GVS-Planung südöstlich des Plangebiets zu erheblichen Beeinträchtigungen bzw. Konflikten insbesondere hinsichtlich Lärms und ggf. Schadstoffen im Plangebiet führen kann. Der Übergangsbereich zum südlich angrenzenden EpB-Gebiet ist daher so zu gestalten, dass es zu keinen späteren Beeinträchtigungen dergestalt kommt, dass ansässige Unternehmen in der Ausübung ihrer Nutzung gefährdet werden. Diesem Umstand ist im weiteren Verfahren besonderer Beachtung zu schenken und die geplante Bebauung vor diesem Hintergrund grundsätzlich zu überdenken.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 31.2.
79.4		Aus den Unterlagen ist zudem ersichtlich, dass auf dem Flurstück	Die Betrachtung der Auswirkungen von Erschütterungen aus-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Teile von Bahnanlagen der ehemaligen Hauptanschlussbahn liegen. Fragmente dieser Gleisanlagen befinden sich noch auf dem Grundstück und sind teilweise im B-Planentwurf zeichnerisch dargestellt. Auch befindet sich in unmittelbarer Nähe zur B-Plangrenze ein Gleis, welches in das südlich des B-Plangebietes angrenzende Grundstück der „INTECH Verwaltungsgesellschaft mbH“ führt. Die zukünftigen Mieter sind daher Lärm- und Erschütterungsemissionen durch eine potenzielle Nutzung dieser Anlage ausgesetzt. Auch diesem Umstand ist im weiteren Verfahren besonderer Beachtung zu schenken.</p>	<p>gehend von angrenzenden Gleisanlagen ist Gegenstand der bereits vorgenommenen erschütterungstechnischen Untersuchung. Die Untersuchung wurde in Abstimmung mit den Fachbehörden erstellt.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>
79.5		<p>Das in diesem Zusammenhang von der Fa. ISU-Plan im April 2018 zu diesem B-Planentwurf vorgelegte Schallgutachten ist in Bezug auf den Schutz vor Gewerbelärm nicht geeignet, ausreichend genaue Beurteilungsgrundlagen bereit zu stellen. Die Methodik, flächenbezogene Schalleistungspegel bzw. Emissionskontingente zur Kennzeichnung der Emissionen von vorhandenen Betrieben bei der Beurteilung von heranrückender Bebauung heranzuziehen, verkennt, dass die Methodik der Lärmkontingenterung nicht für an Gewerbeflächen heranrückende sensible Nutzungen geeignet ist. Für derartige Problemstellungen ist eine detaillierte Untersuchung der vorhandenen Emissionsquellen unablässig. Diese ist zwingend nachzuholen und die geplante Bebauung vor diesem Hintergrund grundsätzlich zu überdenken. Gleichwohl können die vorgelegten Ergebnisse als grobe Einschätzung der vorhandenen Situation angesehen werden. Im Bereich des gesamten B-Plan Gebietes ist mit gewerblichen Immissionen zu rechnen, die die Immissionsrichtwerte der TA Lärm überschreiten. Durch die Emissionen des Straßen- und Schienenverkehrs, sowie des Gewerbelärms, kommt es zu Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 im Tag- und Nachtzeitraum. Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden</p>	<p>Die Stellungnahme ist identisch mit bzw. stellt einen Auszug aus der Stellungnahme SenUVK I C 3 vom 11.01.2019 zum vorliegenden B-Planverfahren dar.</p> <p>Die Anregungen wurden aufgenommen, die gutachterliche Untersuchung in Abstimmung mit den Fachbehörden fortgesetzt.</p> <p>Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>durch Verkehrslärm vor allem an der Gebietsgrenze zur Schiene und zur Gehrenseestraße im Tag und im Nachtzeitraum erheblich überschritten. Besonders belastet ist das Gebiet im Nordosten, da dort sowohl die Gehrenseestraße als auch die Nah- und Fernverkehrsstrecken in geringer Distanz verlaufen (>70 dB(A) nachts). Zudem entstehen durch den Gewerbelärm hauptsächlich im Nachtzeitraum weitere Lärmbelastungen, die im Nordosten des Gebiets Werte >55 dB(A) nachts erreichen. Um zu vermeiden, dass durch den B-Plan 11-157 das Gebot der Rücksichtnahme gegenüber den gewerblichen Nutzungen verletzt wird, sind an den Gewerbeflächen zugewandten Fassaden keine Immissionsorte zulässig. Da die nächtlichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte sehr hoch sein können, ist die zur Vermeidung von Immissionsorten häufig genutzte Variante der Festverglasung oder der Laubengänge zur Sicherung eines ausreichenden Schallschutzes spektral quantitativ zu untersetzen. Als Möglichkeit des aktiven Lärmschutzes ist die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der B-Plangrenze in Betracht zu ziehen. Da auch die akustische Wirksamkeit einer Lärmschutzwand an der Gehrenseestraße als effektiv eingestuft wird, ist dies zum Schutz vor dem Straßenverkehrslärm im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen gepaart mit einer lärmrobusten, städtebaulichen Struktur und Grundrissregelung in Verbindung mit effektivem baulichem Schallschutz sind hier die weiter zu verfolgenden Lösungsansätze, die im weiteren Verfahren zu berücksichtigen sind.</p>	
79.6		<p>Zusammenfassend ist daher im B-Plangebiet eine erhebliche Verlärmung vornehmlich durch die Verkehre auf den umliegenden Straßen und Schienen, sowie der umliegenden Gewerbegebiete, festzustellen. Durch die Überschreitungen der Schwellen der Gesundheitsgefährdung entsteht ein besonderes Abwä-</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 31.7.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		gungserfordernis, welches sich nicht mit dem Planungsgrundsatz des Abstandsgebotes für unverträgliche Nutzungen (nach § 50 BImSchG) vereinbaren lässt. Dies ist im weiteren Verfahren zu berücksichtigen und die geplante Bebauung vor diesem Hintergrund grundsätzlich zu überdenken.	
79.7		Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung Tiefbau, Objektmanagement Ingenieurbauwerke ist von den Planungen betroffen und gibt keine Zustimmung zu den geplanten Festsetzungen nach Bebauungsplanentwurf 11-157 mit Stand November 2018. Grund ist die indirekte Auswirkung auf die dem Resort zugehörigen Ingenieurbauwerke Gehrenseebrücke im Zuge der Gehrenseestraße über die Bahnanlagen und die Stützbauwerke der Rampe West. Obwohl die genannten Ingenieurbauwerke außerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans liegen, werden sich die Planungen mit großer Wahrscheinlichkeit auf diese auswirken. Bei der gewählten nördlichen Baugrenze (Spitze) ist mit einem nicht zulässigen Einfluss aus geplantem Geschosswohnungsbau auf die spannungsrissskorrosionsgefährdete Brücke einschließlich der Stützbauwerk zu rechnen. Aus diesem Grund fordert SenUVK, VOI, die Baugrenze der Hochbebauung nach Süden zu verschieben, um einen ausreichenden Abstand zwischen Brücke mit Stützbauwerk und entstehender Hochbebauung zu erreichen, der jegliche Beeinflussung vermeidet. Dieser Umstand führt zu einer Verschiebung der Bebauung nach Süden und einer damit einhergehenden notwendigen höheren Bebauung auf dem südlichen Plangebiet zu Lasten der Anwohner der Gartenstadt, um die angestrebten Wohneinheiten zu erreichen. Eine höher geschossige Bebauung allein aus obigem Grund ist daher nicht zu tolerieren. Dies zerstört den Charakter der bestehenden Gartenstadt und ist im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.	<p>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.</p> <p>Hinsichtlich der benannten Zerstörung des Charakters der bestehenden Gartenstadt wird auf das Abwägungsergebnis zu Punkt 11.11 verwiesen.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
79.8		<p>Nach Durchsicht der Planunterlagen ist zudem festzustellen, dass die Entwässerung des Plangebietes nicht gesichert ist. Das vorliegende Planmaterial enthält keine Aussagen zur vorgesehenen Niederschlagsentwässerung. Auch ein Entwässerungskonzept sowie ein Überflutungsnachweis liegen nicht vor. Dabei ist zu beachten, dass die Vorgaben zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE) einzuhalten sind. Diese gelten auch für im Bestand versiegelte Flächen mit einer vorhandenen Regenentwässerung, sofern eine wesentliche Änderung (z.B. Ersatz von Gewerbegebäuden durch Wohnungsbau) vorgenommen wird. Es ist ein Fachgutachten Regenwasser zu erstellen, in dem die Entwässerung des gesamten Plangebiets unter Berücksichtigung der Einleitbegrenzungen konzipiert wird. Danach ist bei Bauvorhaben gemäß § 29 (1) Baugesetzbuch (Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen) die Niederschlagswasserbewirtschaftung durch planerische Vorsorge innerhalb des Vorhabengebietes sicherzustellen. Ist eine Einleitung nicht zu vermeiden, ist diese nur in Höhe des Abflusses zulässig, der im „natürlichen“ Zustand (ohne Versiegelung) auftreten würde.</p> <p>Durch den Vorhabenträger ist sicherzustellen, dass die Regenmenge, die die zulässige Einleitmenge übersteigt, schadlos auf dem Grundstück zurückgehalten wird und somit ein Schutz vor Überflutung bei Starkregen gegeben ist. Das Regenwasser darf nicht in den Straßenraum oder in angrenzende Grundstücke entlastet werden bzw. zu Schäden bei Dritten führen. Für Grundstücke > 800 m² abflusswirksame Fläche ist ein entsprechender Überflutungsnachweis im Sinne der technischen Regelwerke zu erbringen. Das Niederschlagswasser von versiegelten Flächen fließt schnell ab und steht damit nicht für die Verdunstung und Versickerung zur Verfügung. Dies führt neben den Folgen für das</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 47.21 und 78.13.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>örtliche Klima bei ungedrosselter Ableitung zu häufig wiederkehrenden, großen Abflussspitzen im Gewässer, die eine starke Belastung für die Gewässerökologie darstellen und zur Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen führen können. In Abhängigkeit der Herkunft des Niederschlagswassers führt es zudem zu einer stofflichen Belastung. Regenwasser, welches aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließt, ist Abwasser (§ 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG -) und muss so beseitigt werden, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird (§ 55 Abs. 1 Satz 1 WHG). Gemäß § 27 WHG ist für oberirdische Gewässer der gute chemische und ökologische Zustand bzw. das gute ökologische Potential zu erreichen. Eine Verschlechterung ist zu vermeiden. Für die Regenwasserbewirtschaftung ist in Abhängigkeit der Belastung des Regenwassers die Versickerung des Regenwassers über die belebte Bodenzone anzustreben (§ 36a Berliner Wassergesetz). Die Nutzung der Grundstücksflächen ist von der ordnungsgemäßen Niederschlagsentwässerung abhängig. Aus den vorliegenden Baugrund- und Altlastenuntersuchungen lassen sich erste Erkenntnisse hinsichtlich einer möglichen dezentralen Versickerung entnehmen. So ist erkennbar, dass der nördliche Bereich des Plangebietes auf Grund bindiger Schichten nicht zur Versickerung geeignet ist (geringe Durchlässigkeit). Ein Durchstoßen von undurchlässigen Schichten zu Versickerungszwecken ist nicht erlaubnisfähig. Weiterhin liegt das Plangebiet auf einer Altlastenverdachtsfläche. Bei der angestrebten Versickerung des Niederschlagswassers ist es zwingend notwendig, die möglichen Vorkommen an Bodenverunreinigungen, auch in Abstimmung mit der Bodenschutzbehörde, zu beseitigen, um so einen Schadstoffeintrag in das Grundwasser zu verhindern. Obige Umstände sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.</p>	

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Gemäß der eingesehenen Bestandspläne befinden sich im Bereich des Bebauungsplangebietes Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe (BWB). Diese stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung. Das B-Plangebiet ist momentan laut FNP mit einer GFZ von 0,4 ausgewiesen. Folglich ist anzunehmen, dass die von den BWB angemerkte Leistungsfähigkeit auf diese GFZ ausgelegt ist. Es ist daher nachzuweisen, dass auch bei einer geplanten GFZ von 1,5 die Leistungsfähigkeit der bestehenden Trink- und Entwässerungsanlagen gegeben ist.</p>	
79.9		<p>Teil 2 meiner fristgerechten Stellungnahme</p> <p>In der Ersteinschätzung der Belange des besonderen Artenschutzes und der Ausweisung des Untersuchungsbedarfes durch das Ingenieurbüro Kramer und Partner vom März 2018 fehlen in der Artengruppe Säugetiere die Kleinsäuger, wie Igel, Eichhörnchen, Kaninchen. Auch wenn diese nicht streng geschützt sind, so unterliegen sie dennoch dem Tötungsverbot. Deshalb sind Maßnahmen zur Vermeidung des Tötens auch für diese Arten im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Sollten ganze Brutreviere bzw. Standorte unvermeidbar im Rahmen des Vorhabens in ihrer ökologischen Funktionsfähigkeit beeinträchtigt oder zerstört werden, sind für die betroffenen Tiere bzw. Pflanzen vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen gemäß § 44 Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz zu prüfen. Diese vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen müssen schon zu Beginn der Beeinträchtigung nachweislich vollumfänglich ökologisch im räumlichen Zusammenhang in ihrer Funktion wirksam sein. Darüber hinaus sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die lokale Population der unvermeidbar zu beeinträchtigenden Ruhe- und Fortpflanzungsstätten bzw. Standorte von Tieren bzw. Pflanzen zu untersuchen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 67.11.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
79.10		Aufgrund der erlaubten Bauhöhen und Lage des Baukörpers ist das signifikant erhöhte Tötungsrisiko durch Glasanflüge von Vögeln zu prüfen. Vögel können an Glas verunglücken, weil sie ein Ziel hinter der transparenten Scheibe anfliegen wollen, oder eines, das sich in der reflektierenden Scheibe spiegelt. Die Größe des Problems hängt von der Dimension der Durchsichten und Spiegelungen ab, aber auch von der direkten Umgebung, insbesondere von Vegetationsbeständen. Denn diese werden im Jahresverlauf von einer großen Zahl Vögel genutzt. Beleuchtung kann das Problem unter Umständen verstärken. Wird das Kollisionsrisiko für Vögel deutlich erhöht, müssen diese Gefahrenstellen entschärft werden, weil das Tötungsverbot in § 44 Abs. 1 Nr. 1 Bundesnaturschutzgesetz ausgelöst wird.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 67.12.
79.11		Zum Schutz nachtaktiver Insekten und anderer nachtaktiver Lebewesen, sollte die geplante Beleuchtung aus sogenannten „insektenfreundlichen“ Lichtquellen, die möglichst wenig Lichtsmog erzeugen, bestehen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 67.13.
79.12		In dem Gutachten zum geschützten Baumbestand vom März 2018 (Ingenieurbüro Kramer und Partner) sind sieben Stiel-Eichen (<i>Quercus robur</i> ; Baum-Nr. 36, 43, 50, 51 und 54-56) als besonders schützenswert eingeschätzt. Diese Bäume sind zu erhalten und in der Planung zu berücksichtigen. Die Eichen sind einerseits aus artenschutzrelevanten Gründen (hohes Artenspektrum in allen Lebensphasen) zu erhalten andererseits sind Eichen höherwertige langlebige Bäume, die innerhalb des B-Plangebietes selten vertreten sind. Des Weiteren wächst auf der Fläche eine Zitter-Pappel (<i>Populus tremula</i> , Baum-Nr. 47), die auch besonders erhaltenswürdig ist und in der Planung zu berücksichtigen. Im Planungsgebiet existieren nur sehr wenige Zitter-Pappeln wie im gesamten Bezirk Lichtenberg. Die beschriebene Pap-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 67.9.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		pel wächst solitär, wodurch ein sehr großes Entwicklungspotential besteht.	
79.13		Den im Umweltbericht unter Pkt. 2.1.2 Schutzgut Boden getroffenen Aussagen kann darüber hinaus nicht zugestimmt werden. Im Einzelnen sind das die Aussagen in folgenden Absätzen:	Kenntnisnahme.
79.14		<p>Absatz 5 unter Punkt 2.1.2 des Umweltberichtes. Eine derartige Einschätzung oder Beurteilung der zuständigen Bodenschutzbehörde gibt es laut Unterlagen nicht und hat es nicht gegeben.</p> <p>Absatz 6 unter Punkt 2.1.2 des Umweltberichtes. Die [...] durchgeführten Untersuchungen hatten nicht das Ziel, den Wirkungspfad Boden - Mensch aufzuklären, da die dazu erforderlichen Bodenproben nicht entnommen und untersucht wurden. Mit den durchgeführten Untersuchungen kann diese Bewertung nicht erfolgen, deshalb kann auch dieser Aussage nicht zugestimmt werden.</p>	<p>Die Hinweise wurden der Stellungnahme des Fachbereichs UmNat vom 24.01.2019 entnommen und sind bereits bekannt.</p> <p>Im weiteren Verfahren erfolgten Abstimmungen mit dem zuständigen Fachamt. Als Fortführung des zur frühzeitigen Beteiligung vorliegenden geotechnischen Untersuchungsberichts erfolgten weitere Untersuchungen zum Boden- und Grundwasserschutz.</p> <p>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 Bebauungsplanentwurf 11-157 ein.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im Bebauungsplanverfahren und im Rahmen des städtebaulichen Vertrags berücksichtigt.</p>
79.15		Absatz 7 und 8 unter Punkt 2.1.2 des Umweltberichtes. Auch diese „Behauptungen“ können so nicht stehen bleiben, da die für eine derartige Beurteilung erforderlichen Untersuchungen nicht stattgefunden haben. Eine erneute Schichtwasseruntersuchung	Die getroffenen Aussagen wurden in wesentlichen Teilen der Stellungnahme des Fachbereichs UmNat vom 24.01.2019 entnommen und sind bereits bekannt.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>fand 2018 nicht statt, obwohl 1999 erhebliche MKW-Belastungen im Schichtwasser vorgefunden wurden. Die Herkunft der MKW-Belastung im Schichtwasser wurde nicht untersucht, es gibt lediglich eine Vermutung des Gutachters. Es fanden keine Bodenuntersuchungen im Bereich der schichtwasserführenden Bodenschichten statt. Untersuchungsergebnisse aus dem gewachsenen Boden liegen gleichfalls nicht vor. Art und Umfang der Untersuchung sind nicht ausreichend. Deshalb kann die Aussage, dass keine Gefährdung für das Grundwasser oder den Menschen vorliegt, mit den bisher vorliegenden Untersuchungsergebnissen nicht getroffen werden. Die durchgeführten Untersuchungen entsprechen nicht den Vorgaben der BBodSchV, sie sind nicht aussagekräftig und für die große Fläche nicht repräsentativ (2 Mischproben und 2 Einzelproben aus dem Aufschüttungsbereich auf einer Fläche von 2,4 ha).</p>	<p>Unter Punkt 2.1.2 wird benannt, dass eine orientierende Bau- und Altlastuntersuchung erstellt wurden und es werden die wesentlichen Ergebnisse zusammenfassend benannt.</p> <p>In Abstimmung mit der Fachbehörde wird das Gutachten ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Begründung wird fortgeschrieben.</p>
79.16		<p>Absatz 9 unter Punkt 2.1.2 des Umweltberichtes. Es gab lt. Gutachten Anhaltspunkte für Bombenrichter, Erdloch und Splittergraben. Im Gutachten finden sich dazu jedoch keine näheren Lagebeschreibungen, auch sind die Verdachtsbereiche offenbar keiner Bodenuntersuchung unterzogen worden.</p>	<p>Die getroffenen Aussagen wurden in wesentlichen Teilen der Stellungnahme des Fachbereichs UmNat vom 24.01.2019 entnommen und sind bereits bekannt.</p> <p>Die Untersuchung kampfmittelbelasteter Flächen erfolgte für die Bereiche, bei denen die Bohr- und Rammsondierungen vorgenommen wurden.</p> <p>Das zuständige 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 Bebauungsplanentwurf 11-157 ein.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			Kenntnisnahme. Wird im Bebauungsplanverfahren und im Rahmen des städtebaulichen Vertrags berücksichtigt.
79.17		Insgesamt fehlt eine Aussage zum Schutzgut Grundwasser und Schutzgut Mensch. Es fehlt eine Aussage dazu, dass die Planfläche im BBK unter 9379 und 9340 registriert ist. Die veranlassete Untersuchung 2018 war nicht geeignet, um die im Umweltbericht getroffenen Aussagen zu belegen. Eine Befreiung vom Altlastenverdacht bzgl. des Gefährdungspfades Boden - Mensch und Boden - Grundwasser wurde nicht und kann nicht ausgesprochen werden. Lediglich für den kleinen Bereich des vermuteten Kabelisolierölschadens auf der BBK Fläche 9340 wurde eine Befreiung für den Grundwasserpfad ausgesprochen, jedoch nicht für den Pfad Boden – Mensch. Daher sind unbedingt Bodenuntersuchungen nach BBodSchV erforderlich, um eine abschließende bodenschutzrechtliche Beurteilung von der entsprechenden Behörde vornehmen zu können.	<p>Die getroffenen Aussagen wurden in wesentlichen Teilen der Stellungnahme des Fachbereichs UmNat vom 24.01.2019 entnommen und sind bereits bekannt.</p> <p>Im weiteren Verfahren wurden die Abstimmung mit dem Fachamt fortgesetzt und die Aussagen der gutachterlichen Untersuchung angepasst und ergänzt.</p> <p>Die Begründung wird entsprechend der gutachterlichen Ergebnisse ergänzt. 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 Bebauungsplanentwurf 11-157 ein.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im Bebauungsplanverfahren und im Rahmen des städtebaulichen Vertrags berücksichtigt.</p>
79.18		Aus verkehrlicher Sicht ist festzuhalten, dass das B-Plangebiet ausschließlich von Nebenstraßen umgrenzt wird. Über diese erfolgt die Anbindung an die Gehrenseestraße als Hauptverkehrsstraße, wodurch verkehrliche Probleme entstehen können. Die Höherbelegung der Gehrenseestraße in der Prognose 2030 resultiert nicht allein aus dem Anschluss an das Netzelement der Tangentialverbindung Nord (TVN), sondern in erster Linie aus den grundsätzlichen Entwicklungen für die Gesamtstadt, die für	Siehe Abwägungen und Abwägungsergebnisse zu den Punkten 1.1 (Auslastung der Gehrenseestr. im Bestand), 2.5 (Rückstaus ins Wohngebiet), 11.5 (Ausweichverkehre) und 43.3 (Errichten von Querungsmöglichkeiten in der Gehrenseestr.).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>2030 insbesondere auch ein deutliches Bevölkerungswachstum vorsehen. Vorwiegend sind daher Rückstaus in den Wohngebietsstraßen und bei der bestehenden Straßengestaltung Beeinträchtigungen auch auf der Gehrenseestraße durch verkehrsbedingtes Halten von zukünftig häufigeren Linksabbiegern anzunehmen. Somit sind geeignete Maßnahmen wie das Schaffen separater Linksabbiegefahrstreifen sowie das Schaffen von Mittelinseln zum erleichterten Queren von Fußgängern insbesondere zu den Bushaltestellen und von Radfahrenden zu den baulichen Radwegen an der genannten Kreuzung und an der Bennostraße zu berücksichtigen und als Querungshilfen einzurichten. Für die vorgesehene Anbindung an das übergeordnete Straßennetz sind die Verkehrsqualitäten für den maßgebenden Fall entsprechend nachzuweisen. Auch ist nicht ausreichend aufgezeigt, wie Umwegverkehre durch das Nebenstraßennetz vermieden werden sollen.</p>	
79.19		<p>Die Detlevstraße hat zurzeit keine Regenentwässerung. Vor der Festlegung eines Querschnittes muss werden, ob die Entwässerung in herkömmlicher Weise über ein Kanalnetz erfolgen kann, oder ob eine Muldenrigolen-Versickerung vorgenommen werden muss. Die Breite der Detlevstraße liegt zwischen 8,1 m und 9,8 m, bei einer Breite der Muldenrigolen von ca. 3 m würden für die Verkehrsfläche nur noch 5,1 m bis 6,8 m übrig bleiben, auf der sich Fußgänger und Kfz ungehindert begegnen können und in der auch Stellplätze für Besucher untergebracht werden müssen. Das erscheint sehr knapp, da die Breite der nutzbaren Verkehrsfläche bei geringem Verkehrsaufkommen in der Regel mindestens 7 m betragen sollte. Bei einer baulichen Trennung von Fahrbahn und Gehwegen müsste die Detlevstraße mindestens 11 m breit sein, 5,5 m Fahrbahn, 2,5 m Gehweg auf der Westseite mit Einzelhäusern und 3,0 m Gehweg auf der Ostseite. Für die Un-</p>	<p>Die vorgebrachten Inhalte entsprechen den Aussagen der Stellungnahme des bezirklichen Straßen- und Grünflächenamtes vom 19.12.2018 und sind bereits bekannt.</p> <p>Im Rahmen des weiteren Verfahrens wird das Konzept zur Verkehrserschließung mit Angaben zur Querschnittsausgestaltung der Erschließungsstraßen erstellt. Die Erschließung des Plangebiets soll nach derzeitigem Planungsstand im Wesentlichen über die Bennostraße erfolgen. Mögliche Ertüchtigungsmaßnahmen von öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind Bestandteil von Abstimmungen mit dem zuständigen Fachamt. Die Ergebnisse gehen in die Planung ein.</p> <p>Ferner wird eine Entwässerung im Plangebiet Gegenstand im weiteren Bebauungsplanverfahren. Hierfür wird ein Entwässe-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>terbringung eines Parkstreifens mit einer Baumreihe müssten noch zusätzlich 2 m Breite vorgesehen werden.</p> <p>Die Bennostraße weist eine Gesamtbreite von 8,0 bis 8,6 m auf (gewidmetes Straßenland). Die Straße besteht aus einer Fahrbahn mit einer Breite von ca. 6 m und einem Gehweg auf der Nordseite von ca. 2 m. Die Widmungsgrenze liegt ungefähr auf dem südlichen Bord. Der nach Süden angrenzende befestigte ca. 1 m breite Streifen gilt nach der ALK nicht mehr als gewidmetes Straßenland. Ein Gehweg auf der Südseite, wo Gewerbe angesiedelt ist fehlt gänzlich. In der Bennostraße ist ein Regenkanal vorhanden, insofern ist davon auszugehen, dass die Straßenentwässerung in dieser Straße weiter herkömmlich über das Kanalnetz erfolgen kann. Die Fahrbahnbreite von 6 m Breite würde zur Kfz- Erschließung des Baugrundstückes ausreichen, es müsste jedoch geprüft werden, ob das derzeitige Parken insbesondere auf der Südseite weiterhin zugelassen werden kann. Die Gehwegbreite unterschreitet allerdings das Mindestmaß von 2,5 m nach der AV Geh- u. Radwege zu § 7 BerlStrG. Da die Straße nur über einen Gehweg verfügt und die Bennostr. zur nächsten Bushaltestelle und zu den nächsten Einkaufsmöglichkeiten führt, erscheint wegen der geplanten Wohnbebauung in der Detlevstraße mit 450 Wohnungen eine Gehwegbreite von wenigstens 3,0 m notwendig. Zur Erschließung ist ein Ausbau der Bennostraße in einer Breite von mindestens 10 m notwendig, 6 m Fahrbahn wegen Schwerverkehr, 3 m Gehweg auf der Nordseite und ein Randstreifen von 1,0 m auf der Südseite. Längerfristig sollte auch auf der Südseite ein mindestens 2,5 m breiter Gehweg und ggf. eine 2 m breiter Parkstreifen vorgesehen werden, damit ergibt sich eine Gesamtstraßenbreite von 11,5 m. bis 13,5 m.</p> <p>Die Lukasstraße hat eine Breite von über 12 m, allerdings hat die</p>	<p>rungskonzept erstellt und der Planung zu Grunde gelegt.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Fahrbahn nur eine Breite von ca. 3 m, die Seitenbereiche sind unbefestigt, Gehwege sind nicht vorhanden. Eine Regenkanalisation ist auch dort nicht vorhanden. Zur Erschließung des Wohngebietes muss die Fahrbahn der Lukasstraße in einer Breite von 5,5 m, mindestens jedoch von 5 m ausgebaut werden, es sind beidseitig Gehwege herzustellen. Wie in der Detlevstraße muss mit den BWB und der Wasserbehörde abgestimmt werden, ob eine herkömmliche Entwässerung über das Kanalnetz erfolgen kann oder ob eine Mulden-Rigolen-Versickerung vorgenommen werden muss. Im letzteren Fall ist der direkt an der Fahrbahn liegende Gehweg mit 2,0 m wegen des fehlenden Sicherheitsstreifens zu schmal. Es muss zudem geprüft werden, ob bei der Anbindung an die Gehrenseestraße in der Benno- oder Lukasstraße oder ggf. in beiden Straßen LSA vorgesehen werden müssen. Zusammenfassend ist darauf hinzuweisen, dass der gegenwärtige Ausbaustandard der HAUPTERSCHLIEßUNGSSTRAßEN für das gepl. Wohngebiet, die Detlevstraße, die Bennostraße und die Lukasstraße, den verkehrlichen Anforderungen einer geordneten Erschließung nicht gerecht wird und wie oben beschrieben inkl. der Einmündung in die Gehrenseestraße ausgebaut werden müssen.</p>	
79.20		<p>Angesichts der umfassend notwendigen Ausbaumaßnahmen der Straßen in der gesamten Gartenstadt, ist die Erschließung des B-Plangebiets über die Gartenstadt abzulehnen und das künftige Wohngebiet über eine Stichstraße ausgehend von der Marzahner Straße zu erschließen. Auch auf Grund der geplanten höheren GFZ von 1,5 im Vergleich zu 0,4 in der bestehenden Gartenstadt, ist eine verkehrliche Trennung beider Gebiete anzustreben (ausgenommen Rettungswege mit versenkbaren Pollern). Dies würde auch maßgeblich zur Entlastung der Gehrenseestraße und der oben genannten Knotenpunkte beitragen, die nach allen</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		gutachterlichen Erkenntnissen bereits jetzt überlastet sind.	
79.21		<p>Der Bebauungsplan geht leider auf die Belange des ÖPNV und den Stellenwert des ÖPNV in einem funktionierenden Mobilitätskonzept nur sehr unzureichend ein. Die Feststellung, dass aufgrund der „problembehafteten“ Verknüpfung zwischen S-Bahnhof Gehrenseestraße und dem alten wie auch dem künftigen Wohngebiet, die Lösung für ein verändertes Mobilitätsverhalten nur im Inneren des B-Plangebietes zu suchen ist, wird den tatsächlichen Anforderungen eines neuen Wohngebiets aus Sicht der ÖPNV-Nutzer/-innen nicht gerecht. Anforderungen an die Erreichbarkeit von durchaus vorhandenen ÖPNV-Zugangspunkten (S-Bhf. Gehrenseestraße), mit S-Bahn und Bus sowie die Bushaltestellen Bennostraße und Gottfriedstraße (derzeit Buslinie 294) wurden vernachlässigt und sind im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Die Herstellung der Barrierefreiheit von ÖPNV Zugangspunkten ist eine Selbstverständlichkeit und auch aus den gesamtstädtischen Vorgaben des Senats abzuleiten. Dabei verlangt die Topografie des Gebiets, dass auch eine angemessene barrierefreie Lösung bzgl. der Anbindung des S-Bahnhofs an die Detlevstraße/ Arnimstraße gefunden wird. Die Schließung der Lücken im Radwegenetz ist ebenso eine wichtige Voraussetzung, um den S-Bahnhof gut und sicher zu erreichen. Auch die Notwendigkeit der Schaffung von ausreichend vielen Fahrradabstellmöglichkeiten am S-Bahnhof ist im aktuellen Bebauungsplan nicht vorhanden und für das weitere Verfahren zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass sichere Fußgängerverbindungen zwischen dem B-Plangebiet und den Haltestellen Bennostraße und Gottfriedstraße und Lichtsignalanlagen im Zuge der Gehrenseestraße, die eine sichere Überquerung an den Haltestellen Bennostraße und Gottfriedstraße ermöglichen, eingerichtet werden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Ertüchtigung des Straßenraums/Gehwege), 2.4 (Mobilitätskonzept), 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bhf. Gehrenseestr.), 43.3 (Querungsmöglichkeiten Gehrenseestr.) und 55.2 (Ausbau Gehrenseebrücke).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Die nicht barrierefreien Entfernungen zu den Zugangsstellen des ÖPNV (Haltestellen und Bahnhöfe) ist nicht ausreichend Rechnung getragen worden im aktuellen Verfahren.</p> <p>Das Defizit fehlender Radverkehrsanlagen entlang der Gehrenseestraße zwischen dem KP Bitterfelder Straße/Hohenschönhauser Straße/ Gehrenseestraße ist ebenfalls vernachlässigt worden und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Für den Zielverkehr des Plangebiets sind daher möglichst direkte, attraktive, sichere und barrierefreie Wegeverbindungen für den Fuß- (und möglichst auch Rad) verkehr zum nahe gelegenen S-Bahnhof Gehrenseestraße und den Bushaltestellen Bennostraße und Gottfriedstraße vorzusehen. Dies umfasst:</p> <p>eine Aufwertung und barrierefreie Gestaltung der direkten Wegeverbindung aus dem Plangebiet zum S-Bahnhof Gehrenseestraße.</p> <p>der bestehende Treppenaufgang zur Gehrenseebrücke im Bereich Detlevstraße/ Arnimstraße ist hierfür aufzuwerten und um eine barrierefreie Alternative zu ergänzen.</p> <p>die Unterführung der Gehrenseebrücke ist für eine Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens attraktiver zu gestalten und zu beleuchten.</p> <p>im Umfeld des Plangebiets sind bislang keine gesonderten Fußverkehrsanlagen vorhanden, zwischen dem Plangebiet und den Bushaltestellen Bennostraße und Gottfriedstraße sind attraktive und sichere Fußwegeverbindungen zu gewährleisten</p> <p>im Zuge der Gehrenseestraße muss eine sichere Überquerung derselben an den Haltestellen Bennostraße, Gottfriedstraße und S Gehrenseestraße ermöglicht werden (ohne unnötige Umwege für die Fahrgäste), dazu gehört die Einordnung einer Mittelinsel</p>	

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		im Fahrbahnbereich der Gehrenseestraße, sofern keine Signalisierung erforderlich wird.	
79.22		Ich fordere, dass oben angeführte Punkte meiner Stellungnahmen (Teil 1 und Teil 2) im weiteren Verfahren berücksichtigt werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 79.1 - 79.21.
80.1	16.12.2019	ich bin Besitzerin eines Hauses in der Theobaldstraße. Mit großen Erwartungen habe ich auf Ihren Entwurf zur Bebauung des freien Grundstückes der HOWOGE gewartet. Grundsätzlich finde ich es richtig und wichtig den Wohnungsbau in Berlin zu fördern und ungenutzte Flächen, wie das o.g. zu nutzen. Ich glaube auch, dass die Bebauung ein Gewinn für die Gegend sein kann, wenn auch die Infrastruktur weiterentwickelt wird. Hier sehe ich jedoch einige Probleme:	Kenntnisnahme.
80.2		Die Anbindung an dieses Wohngebiet sollte nicht durch die bestehende Bennostraße / Lukasstraße erfolgen. Der Verkehr zu Stoßzeiten ist katastrophal, als Fußgänger oder Autofahrer ist es kaum möglich die Straße zu überqueren.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.5 und 1.1 (Auslastung Gehrenseestr./Rückstaus ins Wohngebiet) und 43.3 (Querungsmöglichkeiten Gehrenseestr.).
80.3		Die S-Bahn-Station Gehrenseestraße ist total veraltet und besitzt keine Fahrstühle. Als Mutter von zwei kleinen Kindern, ist die für mich allein nicht zu benutzen mit Kinderwagen- was dazu führt, dass ich das Auto nehme.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 3.5.
80.4		Auch finde ich es schade, wieso in einem Stadtviertel mit so vielen Hochhäusern, ein bestehendes Einfamilienhausgebiet mit einer solchen Geschossanzahl bebaut werden muss. Hohenschönhausen ist übersät damit und es gibt genug Beispiele in Berlin, wie solche Wohnprojekte sich ruhig in die Umgebung einfügen. Ich musste mich als Hausbesitzer auch beim Hausbau vor 2 Jahren an der Umgebungsbebauung orientieren, wieso gilt das nicht	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.11. Ergänzender Hinweis: Da das Grundstück östlich der Detlevstraße einen Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB darstellt, soll die planungsrechtliche Sicherung der geplanten Wohnbebauung durch das Aufstellen eines Bebauungsplans einschließlich der Durchfüh-

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		für die HOWOGE?	<p> rung der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsschritte der Öffentlichkeit und der Behörden erfolgen.</p> <p>Das Plangebiet wird aufgrund seiner stadträumlich integrierten Lage und guten Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz als geeignet für die Herstellung von Wohnraum angesehen, der über die ortstypische Bebauung mit ein- bis zweigeschossigen Einzelhäusern hinausgeht.</p> <p>Entsprechend ist eine städtebauliche Ausrichtung an der Gartenstadt im Plangebiet nicht vorgesehen. Eine Fortsetzung des Siedlungsbilds der Gartenstadt ist zudem aufgrund der Lärmeinwirkungen, die eine ausreichend hohe und geschlossene Bebauung erfordert, nicht möglich. Das Plangebiet ist weder in die Gartenstadt noch in das südlich gelegene Gewerbegebiet integriert. Östlich befinden sich die Bahnanlagen. Aufgrund der uneinheitlichen Umgebung und der Größe des Grundstücks drängt sich hier eine eigenständige Entwicklung auf.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Planung nicht die Errichtung von Hochhäusern im Sinne der Bauordnung umfasst.</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.</p>
80.5		<p>Die Parkplatzplanung empfinde ich auch als unzureichend. 100 Stellplätze auf dem Gelände bei der Wohnungsanzahl ist einfach zu wenig und sollte nochmal angepasst werden. Ich glaube, dass es zu einem erhöhten Verkehr in den Seitenstraßen kommt, um einen Parkplatz zu finden.</p> <p>Es würde mich freuen, wenn Sie meine Anmerkungen in Ihren Planungen mit einbeziehen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.3.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
81	15.12.2019	<p>Die Bebauung mit mehrgeschossigen Wohneinheiten steht meiner Meinung nach im Gegensatz zur Bebauung in der Gartenstadt. Allein die Errichtung eines 5-geschossigen Gebäudes bedeutet eine Bauhöhe von ca. 10 bis 12 m. Die räumliche Bedrückung wird dadurch stark erhöht und die Sonneneinstrahlung vermindert. Eine Berücksichtigung der Bestandbebauung kann ich nicht erkennen. Ein Stück Natur wird zerstört, das Rückzuggebiet der Vögel und Tiere (Fuchs, Reh, Hase und Igel) ist vernichtet. Der Verkehr auf den unbefestigten Straßen nimmt stark zu und der ruhende Verkehr weitet sich zwangsläufig auf die Gartenstadt aus.</p> <p>Die Emissionen durch den erhöhten Individual- sowie auch des gewerblichen Verkehrs werden steigen und die Wohnqualität in der Gartenstadt sinken. Der Wert der Grundstücke und Einfamilienhäuser wird sinken. Ich bin mit meiner Familie vor 20 Jahren in die Detlevstraße gezogen, habe mich den Gegebenheiten angepasst, eine illegale Mülldeponie beseitigt und meine Lebensqualität erhöht.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.11 (fehlende Anpassung an die bauliche Struktur der Gartenstadt), 14.1 (bedrückende Wirkung durch gepl. Bebauung), 2.12 (eingeschränkte Besonnung durch gepl. Bebauung), 14.5 (Wertminderung für angrenzende Wohnbaugrundstücke), 11.3 (Parkplatzdruck), 5.12 und 9.6 (Zunahme Emissionen durch induzierten Verkehr) sowie 3.6 und 9.7 (Rückbau Biotop, Artenrückgang im Plangebiet).</p>
82.1	08.12.2019	<p>Wir, die Bewohner der Bennostraße [...], fühlen uns in dem von ihnen geplanten Bauvorhaben in keinsten Weise miteinbezogen und mitgenommen.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen in der Bennostraße und auf der abfließenden Gehrenseestraße wurde nicht berücksichtigt, so dass es bereits jetzt zu Stoßzeiten zum Stau kommt. Außerdem stellt das zu erwartende Verkehrsaufkommen in der Bennostraße eine erhebliche Minderung der Lebensqualität dar. Durch den zusätzlich hereingebrachten Verkehr sehen wir auch ein Gefährdungspotential für unsere Enkelkinder.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.2 (Partizipation), 1.1 und 2.5 (Verkehrssituation).</p> <p>Zum Gefährdungspotential durch induzierten Verkehr: Die Hinweise zum Verkehr werden zur Kenntnis genommen, gehören jedoch nicht zu den Regelungsinhalten des Bebauungsplanes.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
82.2		<p>Der Vorschlag, die Marzahner Straße zur Entlastung mit einzu- beziehen, wurde von ihnen abgelehnt.</p> <p>Wir wünschen uns Lösungen mit der größten Schnittmenge die ALLEN gerecht werden.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5
83.1	12.12.2019	<p>ich habe mir das Projekt angesehen und sehe erhebliche Beein- trächtigung des fließenden Verkehrs Gehrenseestraße, wie die Untersuchungen auch darlegen. Schon jetzt ist es kaum möglich von den Nebenstraßen auf die Gehrenseestraße einzubiegen. In den Stoßzeiten sind schon jetzt erhebliche Staus zu bemerken, was sich dann noch verschärfen dürfte.</p> <p>Mindestens eine Entlastungsstraße sollte zur Marzahner Straße geplant werden, um den Verkehr zumindest teilweise in den Griff zu bekommen. Den Vorschlag der CDU kann ich nur befürwor- ten.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Auslastung Gehrenseestr.), 2.5 (Rückstaus ins Wohngebiet) und 4.5 (Anbindung des Plangebiets über die Marzahner Str.).
83.2		<p>Auch einen Brückenneubau über die Gleise sollte in Erwägung gezogen werden, da die Gehrenseebrücke schon heute den Ver- kehr kaum noch bewältigt. Des Weiteren fehlen Einkaufsmöglich- keiten, Schulen, Kindergartenplätze und auch Ärzte zur Versor- gung. Durch die neuerschlossenen Gebiete zwischen Gehren- seestraße und Wartenberger Straße und die neuen Flüchtlings- unterkünfte Wollenberger Str. und Wartenberger Str. ist die Ver- sorgungslage bereits jetzt schwierig. Es ist z. B. kaum möglich ein- nen Allgemeinmediziner zu finden, der neue Patienten aufnimmt. Dieses sollte dringend bei den Bebauungsplänen berücksichtigt werden.</p> <p>Mein Fazit: Ich halte ein Wohngebiet mit 450 Mieteinheiten für dieses Gebiet für zu hoch.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.10 (Unterversorgung mit Arztpraxen und Einzelhandel) und 11.9 (neues Brückenbauwerk zur Entlastung Gehrenseebrü- cke).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
84.1	12.12.2019	Zunächst ist es für mich unverantwortlich, dass die Ruinen an der Rhinstraße (Rückseite Wollenberger Straße) nicht genutzt werden, um neuen Wohnraum zu schaffen. Seit Jahrzehnten ist das ein Schandfleck für ganz Hoheschönhausen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 6.4.
84.2		Nun zu meiner Stellungnahme: 1. Solch ein Projekt gehört nicht in eine Gartenstadt. Es verändert massiv den Charakter dieser Randsiedlung.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.11.
84.3		2. Die Verkehrsanalyse geht von einer Verkehrszählung aus dem Jahr 2016 aus. Der Verkehr auf der Gehrenseestraße hat massiv zugenommen. Stau stadtwärts am Morgen und vormittags- und stadtauswärts am Nachmittag ab 15.00 Uhr. Ausweichend fließt der Verkehr durch die Nebenstraße Gottfriedstraße und zwar nicht mit 30km/h, sondern viel mehr. Die Gehrenseestraße ist massiv überlastet;	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1.
84.4		3. Die Machbarkeitsstudie berücksichtigt nicht den Zuzug von wohl insgesamt 10 000 Menschen (ohne Flüchtlinge). Auf der Wartenberger Straße steht bereits ein Block mit knapp 300 Wohnungen vor der Fertigstellung. Es gibt keine Parkplätze! dazu kommt, dass immer mehr LKW auf den Parkplätzen der Gartenstadt parken, wogegen anscheinend nichts unternommen wird. Der Verkehrsfluss muss sinnvollerweise über die Marzahner Straße erfolgen und nicht umwegig über Nebenstraßen der Gartenstadt und der schon jetzt überlasteten Gehrenseestrasse.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 4.5 (Anbindung des Plangebiets über die Marzahner Str.) und 11.3 (Stellplatzdruck im öffentlichen Straßenraum).
84.5		4. Überhaupt hat man den Eindruck, dass mit dem Zuzug die Entwicklung der Infrastruktur nicht mitentwickelt wird.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (ÖPNV), 9.10 (Unterversorgung mit Arztpraxen und Einzelhandel)

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Öffentlicher Nahverkehr</p> <p>-Einkaufsmöglichkeiten (einzig Kaufland schon jetzt überlastet)</p> <p>-stillgelegte "Kaufhalle" in der Wartenberger Straße bleibt leider still.</p>	
84.6		<p>5. Es gibt so schöne Grundstücke, um zu bauen. Ich denke, gegenüber dem Kino in der Wartenberger Straße z.B. S-Bahn, Straßenbahn, Hauptstraßen-Anbindung, Lindencenter, Ärztehaus usw. alles ideal.</p> <p>Warum den umständlich, wenn es auch einfach geht.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 6.4.
85	22.11.2019	<p>Sie haben keine Ahnung! Schon jetzt ist die Gehrenseestraße früh und nachmittags hoffnungslos überfüllt. Ich befürchte, dass die Lukasstraße zum Abkürzen genutzt wird. Dreck und Gestank werden zunehmend, ALLES für Ihren Kommerz. Die Gartenstadt muss geschützt werden!</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 5.12, 9.6 und 10.3 (Zunahme an Emissionen), 1.1 (Auslastung Gehrenseestr. im Bestand).
86	11.12.2019	<p>Die Bennostraße als Baustraße während der Bauphase und auch nach Fertigstellung ist völlig überfordert. Sie genügt jetzt schon nicht den Ansprüchen. Am Rande liegen immer noch Bauplatten seit 50 Jahren. Die Straße steht ständig unter Wasser. Sie ist völlig zerfahren. Die Wurzeln der Pappeln zerstören sie immer weiter. Die Zufahrt zur Gehrenseestraße ist jetzt schon kaum möglich. Was passiert, wenn noch weiter 400 Autos täglich hier lang fahren? Es ist eine Utopie zu glauben, dass die neuen Bürger in den neuen Wohnungen keine Autos besitzen. Viele Familie haben sogar zwei Autos, kommt noch ein Dienstfahrzeug dazu, sind es drei. Wohin mit all den Autos? Wenn Wohnungen geplant werden, muss auch die Infrastruktur beachtet werden!!!</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 1.1 (Ertüchtigung des Straßenraums), 2.5 (Rückstaus ins Wohngebiet), 11.3 (Stellplatzdruck im öffentlichen Straßenraum), 9.10 (Versorgung mit Arztpraxen) und 5.2 (Partizipation).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>So viele neue Bürger brauchen dann mehr als nur Wohnungen. Der einzige Arzt hier in der Nähe ist schon jetzt völlig überlaufen. Welcher Arzt nimmt in der neuen Wohnanlage eine Praxis " am Ende der Welt"? Wir Anwohner haben von Anfang an auf Probleme hingewiesen. Aber alle Bedenken wurden als feindlich gegen Kinder und neue Wohnungen hingestellt. Passt diese neue Wohnanlage zu unserem dörflichen Charakter in Gartenstadt? Es muss gelingen, nicht nur Wohnungen zu bauen, wie vom Senat verlangt, sondern auch diese Umgebung gleich mit neu zu gestalten. Anders wird es sehr problematisch.</p>	
87	21.11.2019	<p>Ich bin mit dem Bauplan absolut nicht konform. Auf dem Grundstück sollten schon mal, passend zum Umfeld Einfamilienhäuser gebaut werden, aber keiner wollte.</p> <p>Die Frage ist warum wohl: - kein Lärmschutz - keine Einbindung ins allgemeine Leben (keine Einkaufsmöglichkeiten, keine Kindergärten in der Nähe usw.). Wer zieht den bitte schön in solche Wohnungen - doch nur Personen bzw. Familien, die müssen (soziale Schwerpunkte), das heißt alles was bisher noch im Rahmen geblieben ist an Kriminalität, wird ausufern. Des Weiteren wird der Charakter des Siedlungsumfeldes nicht gewährleistet, maximal zwei - drei Etagen (Stadthäuser) sind normal die höchsten im Gebiet.</p> <p>Wir als Anwohner werden mit dieser Baumaßnahme unter Druck gesetzt. Ich persönlich bin mit diesem Bauvorhaben nicht einverstanden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 9.10 (Versorgung mit Einzelhandel sowie KiTas und Schulen), 11.11 (Anpassung der geplanten Bebauungsstruktur an die Gartenstadt) sowie 47.18 und 62.7 (sozialer Brennpunkt und Kriminalität).</p>
88.1	18.12.2019	<p>Als Anwohner des Roderichplatzes sind wir in besonderem Maße vom Bauvorhaben der Howoge an der Detlevstraße betroffen. Wir begrüßen die frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit und</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		möchten ergänzend zu folgenden Aspekten Stellung nehmen:	
88.2		<p>Verkehr, Infrastruktur In etwa 1000 neue Anwohner werden sich aus dem bzw. zum Wohngebiet bewegen müssen. Die derzeitige Planung sieht vor, dass die Bennostr. einzige Zufahrtsstraße zum neuen Wohngebiet wird. Das wird zu einem erheblichen Zuwachs von PKW-Verkehr führen und zu einem starken Anwuchs von parkenden Autos, da die geplanten Parkplätze in keinem Verhältnis zum angebotenen Wohnraum stehen.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.3 (durch geplante Wohnbebauung induzierter Mangel an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum) und 13.1 (Anzahl zu erwartender Einwohner).
88.3		Die Zufahrt aus der Bennostraße in die hoch frequentierte Gehrenseestraße ist bereits jetzt zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr schwierig, es ist davon auszugehen, dass es zu langen Rückstaus aufgrund des erhöhten PKW-Verkehrs kommen wird.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.5.
88.4		<p>Auch die Anbindung an den ÖPNV muss verbessert werden. Der S- Bahnhof Gehrenseestraße ist nicht barrierefrei. Wenn im neuen Wohngebiet Familien und Senioren einziehen werden, ist die S-Bahn für diese Personengruppe schwierig bis gar nicht nutzbar. Des Weiteren muss es eine Garantie für den weiteren Betrieb der S 75 geben, eine Verlängerung bis in die Innenstadt muss weiter diskutiert werden.</p> <p>Umwelt, Klima, Schallschutz</p> <p>Emissionsschutz Siehe Ausführungen zum Verkehr</p> <p>Mehrwert für Anwohner: Nahezu alle o.g. Aspekte werden einen Einfluss haben auf die Wohnqualität der derzeitigen Anwohner und auch auf den Wert</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bhf. Gehrenseestr.), 13.6 (Anbindung der öffentlichen Verkehrsträger an die Innenstadt), 5.12 und 9.6 (Immissionen durch induzierten Verkehr), 2.8 (Privatsphäre) sowie 14.5 (Wertentwicklung der angrenzenden Wohngrundstücke).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>der Grundstücke. Bei erhöhtem Verkehr, erhöhten Emissionswerten und veränderter Privatsphäre kann mit der derzeitigen Planung NICHT von einem Mehrwert für die Anwohner ausgegangen werden.</p> <p>Aus unserer Sicht sind diese Aspekte wesentlich für ein gesundes Wohn- und Lebensumfeld (Birgit Monteiro: „Wohnen ist mehr als Essen + Schlafen“). Wir gehen daher davon aus, dass die o.g. Ausführungen zu den einzelnen Aspekten in die weitere Planung des Bauvorhabens einfließen werden.</p>	
89.1	11.12.2019	<p>Mit dem Bauvorhaben, wird eine ruhige Einfamilienhaus Siedlung zerstört. Anwohner, die sich ein eigenes Zuhause aufgebaut haben und sich bewusst für diese Siedlung entschieden haben, wird massiv in den Lebensraum eingegriffen, in einer von Einfamilienhäusern geprägten Siedlung ist das Bauvorhaben mit Wohnblöcken und einer Etagenanzahl von bis zu 8 Etagen eine reine Zumutung und unverständlich.</p> <p>Es sollte vermehrt Rücksicht auf die Bestandsbauten genommen werden und die Geschosshöhe auf maximal 5 reduziert werden.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.11 (Anpassung der geplanten Bebauung an die Bebauungsstruktur der Gartenstadt) und 18.7 (Reduktion der Anzahl der Geschosse).
89.2		Für bis zu 1000 neue Bewohner ist das Gebiet einfach nicht ausgelegt, die Straßen sind für ein so hohes Verkehrsaufkommen einfach zu schmal, auch wenn die Planung vorsieht, dass die einzige Zufahrt über die Bennostr. erfolgen soll, das ist unmöglich, jeder wird für sich den schnellsten und besten Weg suchen und damit werden die Lukas und vor allem die Detlevstraße genutzt, die die Massen nicht bewältigen kann da diese Straßen einfach zu schmal sind.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 13.1 (Anzahl der zu erwartenden Einwohner) und 1.1 (Ertüchtigung des Straßenraums).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
89.3		Eine reine Erschließung über die Marzahner Str. würde sich sogar positiv auf die Zuspitzung der Verkehrssituation in der Gartenstadt auswirken, die Detlevstraße, Lukasstraße und Bennostr. würden nicht durch das neue Quartier belastet werden, Anwohner würden dadurch nicht noch zusätzlich belastet werden, der Ausbau der Straßen wäre nicht notwendig.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
89.4		Es ist ja jetzt schon schwer die Detlevstraße zu befahren, von der Bennostraße bis zur Lukasstr. ist die Straße fast unpassierbar oder besser gesagt eine reine Buckelpiste ab der Lukasstr. ist die Detlevstraße so eng durch die parkenden Fahrzeuge der Bewohner, durch Abgrenzungen der Freiflächen mit Steinen und den Büschen das zwei Fahrzeug nicht nebeneinander passen und ein ausweichen fast unmöglich ist.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.1 (Ertüchtigung des Straßenraums).
89.5		<p>Durch die hohe Bebauung wird den Anwohner der Detlevstraße die Privatsphäre genommen, freie Einblicke auf die Grundstücke und die Häuser sind gegeben, was auch die Kriminalität deutlich erhöht. Vereinzelt fehlt die Sonneneinstrahlung welches die Grundstücke belasten werden.</p> <p>Ich sehe für mich überhaupt keinen Mehrwert, sondern nur Verschlechterungen, der Lärm wird sich nicht verringern, sondern noch erhöhen, durch die Bebauung wird der Lärm von der Bahn nicht geringer, Durchfahrende Autos und die Bewohner des neuen Quartiers werden für zusätzlichen Lärm sorgen. Während der Bauphase sind wir Anwohner voraussichtlich durch Lärm, Dreck, Staub, Baustellenfahrzeuge noch mehr belastet.</p> <p>Erschütterungen werden zu Schäden an vorhandenen Gebäuden führen, die Nutzung des eigenen Gartens zur Erholung wird eingeschränkt.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Privatsphäre), 2.12 (eingeschränkte Besonnung), 5.12 (Zunahme Lärm durch induzierten Verkehr), 47.21 (Erschütterungen durch Baufahrzeuge) und 62.7 (Zunahme Kriminalität).</p> <p>Zu den befürchteten Belastungen während der Bauphase: 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.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
89.6		Meine Forderung Das gesamte Bauvorhaben überdenken und auf dem Gelände lieber Einfamilienhäuser errichten anstelle von solchen Wohnblöcken, EFH würde zu mehr Akzeptanz führen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 1.2.
89.7		Zufahrt zum Quartier ausschließlich über die Marzahner Str.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
89.8		Kürzere Taktung des ÖPNV	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 7.2
89.9		Barrierefreier Zugang zum S-Bahnhof Gehrenseestraße	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 3.5
89.10		Eingrenzung durch Hecken, Bäume, Büsche, ggf. nicht lebende Einfriedungen vom Quartier zur Detlevstraße so, dass die Detlevstraße nicht zum Parken genutzt werden kann.	Stellplätze werden nach derzeitigem Planungsstand innerhalb des Baugebiets und entlang der östlichen Geltungsbereiche entstehen. Die Straßenraumgestaltung der Detlevstraße ist Gegenstand des weiteren Bebauungsplanverfahrens. Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.
89.11		Zur geplanten Kita, keine Durchgangs- bzw. Eingangsmöglichkeit von der Detlevstraße aus, so das gewährleistet werden kann, dass niemand die Detlevstraße nutzt, um zur Kita zu gelangen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 39.5
89.12		Stellflächen für Fahrzeuge in dem neuen Quartier errichten so dass die angrenzenden Straßen und Privaten Grundstücke nicht zugeparkt werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 11.3.
89.13		Geschosshöhe verringern	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 21.2
89.14		Überdenken Sie bitte die derzeitige Planung noch einmal, Sprechen Sie die Anwohner persönlich an. Nehmen Sie Wünsche und Anregungen der Anwohner ernst.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.2.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
89.15		Grenzen Sie das neue Quartier ggf. von der vorhandenen Siedlung ab.	Eine Abgrenzung der geplanten Bebauung, etwa in Form einer „gated community“ oder weitgehender geschlossener Einfriedungen, entspricht nicht der städtebaulichen Zielsetzung. Kenntnisnahme. Wird nicht berücksichtigt.
90.1	17.12.2019 17.12.2019 als E-Mail und vom 12.12.2019 , 18:02 als erneute E- Mail,	Bauvorhaben der HOWOGE an der Detlevstraße Sehr geehrte Damen und Herren, als Anwohner der Markfriedstraße sind wir in besonderem Maße vom Bauvorhaben der Howoge an der Detlevstraße betroffen. Wir begrüßen die frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit und möchten ergänzend zu folgenden Aspekten Stellung nehmen:	Kenntnisnahme.
90.2		Verkehr, Infrastruktur In etwa 1000 neue Anwohner werden sich aus dem bzw. zum Wohngebiet bewegen müssen. Die derzeitige Planung sieht vor, dass die Bennostr. einzige Zufahrtsstraße zum neuen Wohngebiet wird. Das wird zu einem erheblichen Zuwachs von PKW-Verkehr führen und zu einem starken Anwuchs von parkenden Autos, da die geplanten Parkplätze in keinem Verhältnis zum angebotenen Wohnraum stehen.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.3 (durch geplante Wohnbebauung induzierter Mangel an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum) und 13.1 (Anzahl zu erwartender Einwohner).
90.3		Die Zufahrt aus der Bennostr. in die hoch frequentierte Gehrenseestraße ist bereits jetzt zu den Stoßzeiten im Berufsverkehr schwierig, es ist davon auszugehen, dass es zu langen Rückstaus aufgrund des erhöhten PKW-Verkehrs kommen wird.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.5.
90.4		Auch die Anbindung an den ÖPNV muss verbessert werden. Der	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 3.5

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		S- Bahnhof Gehrenseestraße ist nicht barrierefrei. Wenn im neuen Wohngebiet Familien und Senioren einziehen werden, ist die S-Bahn für diese Personengruppe schwierig bis gar nicht nutzbar. Des Weiteren muss es eine Garantie für den weiteren Betrieb der S 75 geben, eine Verlängerung bis in die Innenstadt muss weiter diskutiert werden.	(barrierefreier Ausbau des S-Bhf. Gehrenseestr.), 13.6 (Anbindung der öffentlichen Verkehrsträger an die Innenstadt), 5.12 und 9.6 (Immissionen durch induzierten Verkehr), 2.8 (Privatsphäre) sowie 14.5 (Wertentwicklung der angrenzenden Wohngrundstücke).
90.5		<p>Umwelt, Klima, Schallschutz</p> <p>Emissionsschutz Siehe Ausführungen zum Verkehr</p> <p>Mehrwert für Anwohner: Nahezu alle o.g. Aspekte werden einen Einfluss haben auf die Wohnqualität der derzeitigen Anwohner und auch auf den Wert der Grundstücke. Bei erhöhtem Verkehr, erhöhten Emissionswerten und veränderter Privatsphäre kann mit der derzeitigen Planung NICHT von einem Mehrwert für die Anwohner ausgegangen werden.</p> <p>Aus unserer Sicht sind diese Aspekte wesentlich für ein gesundes Wohn- und Lebensumfeld (Birgit Monteiro: „Wohnen ist mehr als Essen + Schlafen“). Wir gehen daher davon aus, dass die o.g. Ausführungen zu den einzelnen Aspekten in die weitere Planung des Bauvorhabens einfließen werden.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.3 (durch geplante Wohnbebauung induzierter Mangel an Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum) und 13.1 (Anzahl zu erwartender Einwohner).
91	17.12.2019	ich bin gegen den Bebauungsplan. Ich wohne jetzt seit 45 Jahren hier und habe den Bau des Gewerbegebietes mitgemacht. Es gab dort schon eine Menge von Erschütterungen an mein Haus in der Bauphase. Ich kenne den Lärm und Schmutz deswegen muss die Zufahrt über die Marzahner Str. erfolgen und nicht über die Bennostr. Bzw. Eine andere Lösung her. Auch werden wir hier zu geparkt. Und wir haben dann eine zusätzliche Lärm-	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 4.5 (Anbindung des Plangebiets über die Marzahner Str.), 11.3 (Stellplatzdruck im öffentl. Straßenraum) sowie 5.12 und 10.3 (Zunahme an Lärm durch induzierten Verkehr und geplante Wohnbebauung allg.).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		belästigung. Ich erlebe es vielleicht nicht mehr, aber ich kämpfe für meine Enkel und Urenkeltochter den diese werden dann hier wohnen	
92.1	11.12.2019	<p>Zu einigen Aspekten der Verkehrsanbindungen habe ich folgende Bemerkungen:</p> <p>Knoten Gehrenseestraße / Gottfriedstraße / Lukasstraße Die Gottfriedstraße stellt eine sicherlich ungewollte kurze Verbindung zwischen dem Raum Marzahn und Hohenschönhausen/Weißensee dar, d.h. es ist ein relativ hoher Anteil an Durchgangsverkehr in dieser Siedlungsstraße zu verzeichnen. Schon jetzt sorgen Linksabbieger aus Gehrenseestraße West in die Gottfriedstraße für erheblichen Rückstau in Richtung Gehrenseebrücke. Das Gleiche ist zu erwarten für die Gegenrichtung (Gehrenseebrücke) in Richtung Lukasstraße. Hier wären m. E. jeweils Linksabbiegespuren erforderlich (Für die Erschließung des Olympiavierters wurde extra eine Linksabbiegespur in die Anna-Ebermann-Straße errichtet). Der Linksabbiegeverkehr aus der Gottfriedstraße in Richtung Gehrenseebrücke ist jetzt schon von relativ langen Wartezeiten und dem „Wohlwollen“ der Autofahrer auf der Gehrenseestraße abhängig und oft nur mit „Kavalierstarts“ zu bewältigen. Gar nicht betrachtet wurden in den Knotenpunkt Betrachtungen Querverkehre Gottfriedstraße / Lukasstraße, die sicherlich gegenüber dem Istzustand häufiger auftreten werden und die Situation noch verschärfen werden. Neben dem Ausbau des Knotens muss unbedingt eine Signalanlage mit installiert werden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.2 (Knotenpunkt Gottfriedstr./Gehrenseestr./Lukasstr.).</p>
92.2		<p>Knoten Gehrenseestraße / Bennostraße Auch bei diesem Knoten müsste eine Signalanlage installiert werden, da hier auch ein Zusammenhang mit dem Knoten Anna-Ebermann-Straße zu sehen ist und die Abbiegebeziehungen aus</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.2 (Knotenpunkt Bennostr./Gehrenseestr.).</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		der Bennostraße in die Gehrenseestraße West sonst große Risiken bergen.	
92.3		Anbindung über die Marzahner Straße Neben den angeführten Problemen und notwendigen Maßnahmen ist m. E. auch in die Verkehrsbetrachtung einzubeziehen, dass die Belastung der Gehrenseestraße, der Wollenberger Straße und der Marzahner Straße durch das neue Wohngebiet, das hier entstehen soll, ebenfalls zunehmen wird.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.5.
93.1	16.12.2019 Onlinefor- mular und per E-Mail	Als Anwohnerin der Oswaldstraße 5 bin ich in besonderem Maße vom Bauvorhaben der HOWOGE an der Detlevstraße betroffen. Hiermit möchte ich fristgerecht meine Einwände geltend machen.	Kenntnisnahme.
93.2		Rücksichtsloses Bauen Der vorliegende Entwurf plant eine Bebauung ohne Rücksicht auf die Belange der Alteinwohner und das Ortsbild der Gartenstadt mit ihrer offenen Einfamilienhausbebauung. Durch die sehr hohe Bauweise in unmittelbarer Nähe der Einfamilienhäuser und Gärten kommt es zu einer Bedrängung der Anwohner und zu großen Einschränkungen der Privatsphäre. Da laut Gutachten davon auszugehen ist, dass die Landschaft bildenden Pappeln durch die Baumaßnahmen geschädigt werden und nicht zu erhalten sind, wird diese Bedrängung und Belästigung auch nicht durch den alten Baumbestand abgemildert werden.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Einschränkung der Privatsphäre), 11.11 (fehlende Anpassung der geplanten Bebauung an die Bebauungsstruktur der Gartenstadt), 14.1 (bedrängende Wirkung durch geplante Bebauung) und 67.9 (Erhalt der Pappeln).
93.3		Kein maßstäbliches Bauen Die geplante Bebauung übersteigt die im Flächennutzungsplan angegebene GFZ von 0,4 um fast das Vierfache.	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 29.9.
93.4		Die in diesem Zusammenhang genannte trennende Funktion der	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 32.1.

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Detlevstraße ist für mich nicht nachvollziehbar und wurde durch kein Gutachten nachgewiesen.	
93.5		<p>Zu den Gründen für die Nutzungsmaßüberschreitung:</p> <p>1. mit einer geringeren GFZ könnten nicht die geplanten Wohnungen umgesetzt werden - Eine Grenzwertüberschreitung kann doch nicht damit begründet werden, dass man sonst nicht bauen kann wie man will!</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 29.9 (Aussagen FNP) und 44.22 (Überschreitung des Nutzungsmaßes/städtebauliche Verträglichkeit).
93.6		<p>2. Es müsste so hoch gebaut werden, um eine lärmschützende Wirkung zu erzielen - Eine Lärmschutzwirkung würde auch mit einer Riegelbebauung mit geringerer Geschoszahl (max. 4 Etagen) erreicht werden.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 54.8.
93.7		<p>3. Siedlungsentwicklung und Eignung als Wohnstandort - Dem stimme ich in Teilen zu, doch auch eine Wohnbebauung ist kein zwingender Grund, die Grenzwerte aus dem Flächennutzungsplan so eklatant zu überschreiten und damit den Charakter der Gartenstadt nachhaltig zu zerstören.</p>	Siehe Punkte 93.3 und 93.5.
93.8		<p>Verkehr In der Planung wird von einer unrealistisch geringen Anzahl von Fahrzeugen pro Wohnung ausgegangen. Die Annahme, dass mindestens 50 % mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen einen unterdurchschnittlichen Motorisierungsgrad erwarten lassen, halte ich für zynisch und diskriminierend, zumal laut Gutachten</p> <p>unter dem Gesichtspunkt bereits vorhandener alternativer Mobilitätsangebote im Umfeld des Plangebietes die Situation aktuell als eher ungünstig einzuschätzen ist”,</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.3 (Motorisierungsgrad von 0,5) und 3.5 (barrierefreier Ausbau des S-Bhf. Gehrenseestr.).

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>Einkaufs- und sonstige Versorgungsmöglichkeiten aufgrund großer Entfernung fußläufig schwer zu erreichen sind</p> <p>der S-Bahnhof Gehrenseestraße für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht oder schwer zu erreichen ist</p>	
93.9		<p>Es ist also davon auszugehen, dass die tatsächliche Anzahl an Fahrzeugen weit höher sein wird und zu einer hohen Belastung für die Einwohner der Gartenstadt führen wird (Verkehrslärm, Emissionen, Verlust des verkehrsberuhigten Charakters der Gartenstadt, Parkplatzmangel mit den bekannten Folgen des Abstellens an ungeeigneten/verbotenen Stellen, z.B. Ausfahrten). Nach Auskunft der HOWOGE auf den verschiedenen Informationsveranstaltungen werden die geplanten Parkplätze kostenpflichtig sein, was die Situation im nahen Umfeld noch weiter verschärfen wird, da kein Mieter gezwungen werden kann, sein Fahrzeug auf einem kostenpflichtigen Parkplatz abzustellen.</p> <p>Nur Nachteile für die Anwohner der Gartenstadt</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.3 (Stellplatzdruck im öffentlichen Straßenraum), 5.12 und 9.6 (Immissionen durch induzierten Verkehr).</p> <p><u>Zu der befürchteten Zunahme von „Falschparkern“:</u> Die Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen der StVO obliegt der Polizei sowie den Ordnungsämtern.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahren ist nicht möglich.</p>
93.10		<p>Entgegen den Aussagen der HOWOGE ist für die Einwohner der Gartenstadt kein Mehrwert zu erkennen. Im Gegenteil sehe ich durch die unverhältnismäßige Bebauung, den bedrängenden Charakter der Neubauten, den Verlust der Privatsphäre</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 2.8 (Einschränkung der Privatsphäre) und 14.1 (bedrängende Wirkung durch geplante Bebauung).</p>
93.11		<p>und Belastungen durch eine große zu erwartende Anzahl an Fahrzeugen nur Nachteile.</p>	<p>Siehe Punkt 93.9.</p>
93.12		<p>Auch eine echte Bürgerbeteiligung der Anwohner im Vorfeld kann ich nicht erkennen. Einwände, Vorschläge und Anregungen der Einwohner wurden durch die Verantwortlichen der HOWOGE bei</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 5.2.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		Seite gewischt und fanden keinen Eingang in die Bebauungsplanung	
94	22.11.2019	<p>Lautstärke-Belastung-Sicherheit</p> <p>Empfange sie sehr gerne dazu bei mir. Ich habe direkte Draufsicht bei 100 Metern auf die fahrenden Fahrzeuge auf der Gehrensee-Brücke.</p> <p>-Berufsverkehr sehr laut</p> <p>-meist überhöhte Geschwindigkeiten von bis zu 70-80km/h trotz erlaubter 50km/h</p> <p>-gerade LKWs sehr laut durch unebene Fahrbahn</p> <p>Tempo 30 wäre zwingend erforderlich !!!</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Die Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen der StVO obliegt der Polizei sowie den Ordnungsämtern.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Abwägung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist nicht möglich.</p>
95	11.12.2019	<p>Das neue Wohngebiet muss mit der Marzahner Straße verbunden werden. Nur so kann der Zuwachs an Verkehrsteilnehmern in der Gegend aufgeteilt werden. Ab den Nachmittagsstunden sind auch viele Parkplätze im Gewerbegebiet Marzahner Straße vorhanden, die nur tagsüber von den Mitarbeitern der ansässigen Firmen genutzt werden. Diese könnten dann auch von den Bewohnern und Besuchern genutzt werden. Es wäre sinnvoll, die Straße schon vor Baubeginn fertig zu stellen.</p> <p>Handwerksbetriebe könnten während der Bauphase ihre nötigen Materialien aus dem Gewerbegebiet beziehen und müssten keine Umwege fahren, so werden zusätzlicher Verkehr und Abgase</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 4.5 und 3.4.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		in unserem schönen Alt- Hohenschönhausen minimiert.	
96.1	17.12.2019	<p>Im Großen und Ganzen finde ich Ihr Projekt recht gelungen. Doch das Konzept, ein Wohngebiet zu errichten, das vorrangig von Mietern bezogen wird, die kein eigenes Auto besitzen, halte ich für unrealistisch. Wie wollen Sie sicherstellen, dass die Beeinträchtigungen im bestehenden Wohngebiet unerheblich sind? Werden die Mietverträge an Bedingungen geknüpft? Wohl kaum.</p> <p>Aktuell ist abzusehen, dass Stellflächen in den umliegenden Straßen in großem Umfang von Ihren Mietern genutzt werden. Geplante Parkverbotszonen sind gut gedacht, verschärfen aber die Situation an anderer Stelle, was für die Anwohner zur Folge haben wird, allabendlich nervenaufreibend einen Stellplatz suchen zu müssen. Hier sollte noch mal am Konzept gearbeitet werden, um allen gerecht zu werden und Konflikte zu vermeiden.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zu den Punkten 11.3 (Stellplatzdruck im öffentlichen Straßenraum) und 2.3 (der Planung zugrunde gelegter Motorisierungsgrad).</p> <p>Hinweis: Der derzeitige Planungsstand umfasst keine Parkverbotszonen. Stattdessen ist vorgesehen, die Stellplätze für die zukünftigen Anwohner innerhalb des Plangebiets herzustellen.</p>
96.2		<p>Ein weiterer Punkt ist die Zu- und Ausfahrt ins Wohngebiet. Offensichtlich haben Sie die Zahlen zur Verkehrserhebung in den Ferien oder am Wochenende gemacht. Meine tägliche Erfahrung trifft auf eine stetig zunehmende Verkehrsdichte zu den Stoßzeiten. Ein Linksabbiegen in die Gehrenseestraße ist an der genannten Kreuzung, Lukas-, Dietrich- Gehrenseestraße, meist minutenlang nicht möglich. Hier sollte eine Ampelregelung zu den Berufsverkehrszeiten erfolgen.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 4.2 (Ausbau Knotenpunkt Gottfriedstr./Gehrenseestr./Lukasstr.)</p> <p><u>Zu den Daten der Verkehrserhebung:</u> 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.</p> <p>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] ermit-</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
			<p>telt. Für den Prognose-Nullfall ergab sich eine Wartezeit von ca. 64 [s].</p> <p>Kenntnisnahme. Keine Berücksichtigung im Bebauungsplanverfahren 11-157.</p>
96.3		<p>Ebenfalls ist mir wichtig in Ihrer Planung aufzunehmen, dass die Durchfahrt von der Detlevstraße in die Arnimstraße, der Weg zwischen Gehrenseestraße 46 und Arnimstraße 3, für PKWs gesperrt und ausschließlich Fußgängern und Radfahrern vorbehalten wird. Dieser schmale Straßenabschnitt ist sehr uneinsichtig und Fußgänger, die zur Treppe der Gehrenseebrücke gehen, sind hier durch Autoverkehr massiv gefährdet. Zudem ist den Anwohnern in diesem Bereich eine zusätzliche Verkehrsbelastung nicht zuzumuten, sind sie doch schon seit Jahren mit hoher Lärmbelastung durch den Güterverkehr beeinträchtigt.</p>	<p>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.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Hinweise werden im weiteren Bebauungsplanverfahren geprüft.</p>
96.4		<p>Mein Fazit ist, durch Ihr Projekt erfahren die Anwohner im Bestandsgebiet aktuell mehr Beeinträchtigungen als eine Steigerung Ihrer Wohnqualität. Sicher erhalten Sie hier Anregungen, die Sie auch für diese Bewohner realisieren könnten.</p>	<p>Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 2.10.</p>
97.1	09.12.2019	<p>Im Bebauungsplan 11-157, Detlevstraße, wird unter der verkehrsrechtlichen Voruntersuchung, über den Verknüpfungspunkt für motorisierten Verkehr V1 Gehrenseestraße- Arnimstraße ausgeführt:</p> <p>Zufahrt über Arnimstraße -> befahrbar im Zweirichtungsverkehr, Stellungnahme Hr...: nur theoretisch richtig, denn es kommen nicht 2 PKW aneinander vorbei, wenn nicht ein Fahrzeug auf den unbefestigten Randstreifen ausweicht. Insbesondere im nördlichen Bereich Haus-Nr. 1 - 3 und unterhalb der Gehrenseebrücke</p>	<p>Die Hinweise zur Befahrbarkeit der Arnimstraße werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung des Verkehrskonzepts zu Grunde gelegt.</p> <p>Kenntnisnahme. Wird im weiteren Verfahren geprüft.</p>

Nr.	Datum Stellung- nahme	Stellungnahme	Abwägungsergebnis
		<p>ist die Straße so schmal ca. 2,20 m, dass Fußgänger und PKW nicht aneinander vorbeikommen ohne beidseitige äußerste Vorsicht. Bei Begegnung von 2 PKW, wo bei Fahrten über Schrittgeschwindigkeit, der Blechschaden vorprogrammiert ist, muss zwangsläufig ein PKW rückwärtsfahren, um auszuweichen. Durch den langgezogenen Kurvenbereich auch vorab nicht einsehbar. In der dunklen Jahreszeit, da keine ausreichende Straßenbeleuchtung vorhanden ist, ist das schon sehr grenzwertig.</p>	
97.2		<p>Also, meiner Meinung nach, ist die Arnimstraße als Zu- und Abfahrt nicht zu zulassen und in dem geschilderten Bereich sogar als Straße zusperrern und nur für Fuß-, und Fahrradverkehr frei zugeben.</p> <p>Des Weiteren ist die Arnimstraße eine so untergeordnete Straße, dass kein Winterdienst der BSR sich verirrt und die Wurzeln der Bäume teilweise 10 cm Wellen ausgebildet haben. Eine gesteuerte Zunahme des Straßenverkehrs würde den Kollaps der Straße bedeuten.</p>	Siehe Abwägung und Abwägungsergebnis zum Punkt 17.1.

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 m² 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 m²), das durch eine vierköpfige Familie bewohnt wird zu einer „punktuellen Einwohnerdichte“ von ca. 5000 Ew/km², 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 Planungsstand 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 BauOBl n 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.

Kennntnisnahme. 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,- €/m² 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.

€/m² (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-€/m²)

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 Querschnittsausbildung der Erschließungsstraßen erstellt. Die Erschließung des Plangebiets soll nach derzeitigem 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 Bebauungsplanverfahren. 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 Bebauungsplanverfahren 11-157 aufgrund der Bestandssituation als sinnvoll einzustufen.

Auf Basis des fortzuführenen 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.

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)

Kenntnisnahme. Prüfung im weiteren Verfahren.

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 $420 \text{ m} / 1.10 = 382 \text{ m}$ 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 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.

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/m³ im Jahresmittel für Stickstoffdioxid und Feinstaub werden mit einer für das Jahr 2020 prognostizierten NO2-Belastung von 15,83 µg/m³ und einer PM10-Belastung von 21,06 µg/m³ 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.

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

(Stellungnahme: 79.4)

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.

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)

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 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 Lärmemittenten 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 Bennostaße angrenzenden Gewerbegebiet bestehen mehrere Gewerbebetriebe (Großküche und Containerfirma) von denen relevante Lärmbelastigungen, insbesondere beim Verladen sowie beim Befahren der Bennostaße, 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 Althohenschönhausen 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:

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.

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)

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 begrüntem 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 ableitet 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 Immissionsschutzes 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 m² und am 01.01.2021 bei 520 Euro / m².

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 haben 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 begrünten 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)

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

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

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.

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

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 Gehrenseestraße 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)

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

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

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)

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

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

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

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.

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.

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

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

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.

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)

Flächen für den Hunderauslauf fehlen. Diese Situation wird sich mit den geplanten Wohnungen verschärfen.

(Stellungnahmen: 71.10, 72.7)

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.

Die Hinweise zu Hundehaltern betreffen nicht das Bebauungsplanverfahren.

Kenntnisnahme. Keine Änderung der Planung.