

C. Abwägung der Stellungnahmen im Einzelnen**Stellungnahmen der Öffentlichkeit**

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
1. Allgemeines		
4	Grundsätzlich sind Planung und Architektur in Ordnung, da es sich um ein separates Ensemble handelt.	Die Stellungnahme bestätigt die Planung. → Keine Planänderung.
1	Wieso heißt das eigentlich „Parkstadt Karlshorst“ gibt es dort wieder massenweise Parkplätze für Kfz's? Viel Grünfläche ist dort ja nicht und wenn die Hochspannungsleitung nicht wäre, vermutlich noch viel weniger.	Der ruhende Verkehr der Anwohner im Bereich der allgemeinen Wohngebiete WA 2 bis 10 wird weitestgehend über Tiefgaragen abgewickelt werden. Gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 11 sind in den allgemeinen Wohngebieten WA 2 bis WA 10 Kfz-Stellplätze ausschließlich in Tiefgaragen sowie den in den Baugebieten WA 5 und WA 9 umgrenzten Flächen für (oberirdische) Stellplätze zulässig. Weitere Stellplätze werden im Straßenraum sowie der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung östlich des Baugebiets WA 7 entstehen. Insgesamt kann für das geplante Wohnquartier zukünftig eine sowohl ausreichende als auch adäquate Anzahl an Stellplätzen geschaffen werden (Stellplatzschlüssel voraussichtlich ca. 1 Stellplatz/WE). Die aus der Neubebauung resultierenden Bedarfe an öffentlichen Grünflächen können durch die geplanten Parkanlagen vollständig innerhalb des Plangebiets gedeckt werden. → Keine Planänderung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	<i>„Unsichtbare“ Planungsabhängigkeiten</i> Planungsabhängigkeiten werden in einer komplexen Struktur von Informationen „unsichtbar“, so dass selbst die planende Behörde Fehler und Implikationen der Planung nicht mehr erfasst. Der für die Verkehrserschließung integrale Blockdamweg wird z. B. in der Begründung des Bebauungsplans wie folgt beschrieben: Begründung des Bebauungsplans, Seite 12: <i>„Der Blockdamweg ist mit zwei Fahrstreifen pro Richtung ausgebildet, in Mittellage verläuft eine Straßenbahntrasse auf eigenem Gleisbett.“</i> <i>Verkehrsgutachten, Seite 41:</i> <i>„Der Blockdamweg ist eine Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahn in Mittellage und getrennten Richtungsfahrbahnen (pro Richtung je 1 Fahrstreifen Kfz-Verkehr und 1 Radfahrstreifen).“</i> <i>Verkehrsgutachten, Seite 10:</i> <i>„Der Blockdamweg ist mit 2 Fahrstreifen pro Richtung ausgebildet (je 5,50 m), auf den jeweils rechten Fahrstreifen wird der Radverkehr auf Angebotsstreifen geführt.“</i> Es ist irreführend und unzumutbar, wenn der gleiche Sachverhalt in drei unterschiedlichen und zum Teil widersprechenden Zuständen dargestellt wird. Die Bewertung, der von diesem Sachverhalt abhängigen Planung wird damit erschwert, bzw. verhindert, wenn nicht eine eigene Auffassung des tatsächlichen Sachverhaltes vorliegt. Das ist im vorliegenden Fall noch möglich, da mit Ortskenntnis der richtige Sachverhalt ermittelt werden kann. Dies trifft aber für andere komplexere Gegebenheiten, die nur mit Fachkenntnis bewertet werden können, nicht zu. Widerspruchsbehaftete Pläne können nicht überprüft werden, wenn für den Bürger der fachliche Widerspruch nicht erkennbar ist. Es ist daher zu fordern, dass der vorliegende B-Plan fachlich überarbeitet und erneut ausgearbeitet wird.	Der Hinweis hinsichtlich der Formulierungen zum Straßenquerschnitt des Blockdamwegs wird zur Kenntnis genommen. Der Blockdamweg ist eine Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahn in Mittellage und getrennten Richtungsfahrbahnen mit pro Richtung je einem 1 Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr und 1 Angebotsstreifen für den Radverkehr. In einigen Abschnitten ist der Angebotsstreifen (gestrichelt, in Berlin auch Schutzstreifen genannt) auf dem Blockdamweg auch als Radfahrstreifen (durchgezogene Linie) ausgewiesen. Der Angebotsstreifen ist Bestandteil der Fahrbahn und darf von anderen Fahrzeugen bei Bedarf überfahren werden. Eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen. Die zitierten Formulierungen aus Verkehrsgutachten und Begründung sind hier nicht präzise genug formuliert. Verkehrsgutachten und Begründung werden daher in diesem Punkt redaktionell überarbeitet. → Überarbeitung von Verkehrsgutachten und Begründung; keine Planänderung. Eine „Irreführung“ ist aber selbst in dem o. g. Punkt nicht zu erkennen, vielmehr handelt es sich lediglich um eine redaktionelle Ungenauigkeit. Im Übrigen kann gerade bei umfangreichen, komplexen Planungen nie gänzlich ausgeschlossen werden, dass Begründung oder Gutachten in einzelnen Punkten noch punktueller Überarbeitungen und Ergänzungen bedürfen. Gerade dem dienen ja u. a. auch die Beteiligungsverfahren. Wie aus dem einen benannten Punkt geschlossen werden kann, dass der gesamte Plan nebst Begründung und Gutachten „widerspruchsbehaftet“ sei, ist nicht nachvollziehbar. Auch wird diese Einschätzung seitens des Plangebers zurückgewiesen. Eine erneute Offenlage des Plans, aufgrund der seitens des Einwenders formulierten Argumente, ist nicht erforderlich. → Keine Planänderung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	<i>Zitat Seite 104, Begründung:</i> <i>„Ein mögliches alternatives Planungsszenario stellt eine Wohnbebauung in geringerer Dichte, ähnlich des alten Bebauungsplan-Entwurfs 11-47 dar. Ein solches Szenario erscheint jedoch in Anbetracht der hohen Entwicklungskosten im Plangebiet nicht realistisch, da es sich wirtschaftlich nicht trägt. Es entspricht zudem nicht den gegenwärtigen Bedingungen auf dem Wohnungsmarkt, der von einer das Angebot deutlich übersteigenden Nachfrage geprägt ist. Eine Gebietsentwicklung mit gewerblicher Nutzung ist entsprechend des bestehenden Flächennutzungsplans nur im Norden auf direkt an den Blockdammweg und die Ehrlichstraße angrenzenden Flächen möglich.“</i> Es ist stark anzuzweifeln, dass eine Situation besteht, bei der sich die Entwicklungskosten nicht wirtschaftlich tragen. Mit dem StEP Wirtschaft 2030 (Q1 2019) wird sich nach Auskunft des Senates ein deutlicher Umschwung und Fokus auf die Entwicklung von Gewerbeflächen ergeben. Zu Beginn dieses Bauvorhabens wurde die Umnutzung zur Wohnnutzung im Widerspruch der Fachleute für Gewerbeplanung auf Senatsebene durchgedrückt (Senatsverwaltung, Axel Grünberg). Die Entwicklung diese Bereiches sollte die initiale B-Planstruktur 11-47 mit den entsprechenden Leitlinien aufgreifen und sie bezirksübergreifend mit der Entwicklung des Funkhauses, dem geplanten Hotelbauvorhaben von Uwe Fabich, der zukünftigen Nutzung des alten Kraftwerkes, der Gaswerksiedlung, der Reederei Riedel sowie der weiteren Gewerbebetriebe verzahnen.	Der Plangeber hält an seiner in Kapitel II.2.11 („Anderweitige Planungsmöglichkeiten“) dargelegten Argumentation fest. Die Entwicklung der Planung erfolgte in einem mehrjährigen Planungs- und Abwägungsprozess, in dem die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ziele und Planungen ausgehend von den 2008 erarbeiteten städtebaulichen Leitlinien „Karlsorst-West / Blockdammweg“ bis hin zum im Jahr 2015 vom Büro Klaus Theo Brenner Stadtarchitektur erarbeiteten Masterplan für die „Parkstadt Karlsorst“ Schritt für Schritt konkretisiert und weiterentwickelt wurden. Das Land Berlin will das Plangebiet als kompakten, urbanen und zugleich grünen Wohnstandort mit einem hochwertigen und umfassenden Angebot an öffentlichen Flächen entwickeln. Vor dem Hintergrund des gesamtstädtischen Bedarfs an neuem Wohnraum sowie der beabsichtigten Entwicklung eines neuen Stadtquartiers wäre es nicht gerechtfertigt, die wertvolle innenstadtnahe Konversionsfläche mit einem geringen Nutzungsmaß bereitzustellen. Vielmehr sollen mit dem Bebauungsplan dringend notwendige Bauflächen für über 2.000 Einwohnerinnen und Einwohner geschaffen werden. Der Wille, einen kompakten Wohnstandort zu schaffen, fand bereits in der u. g. FNP-Änderung „Karlsorst West / Blockdammweg“ seinen Niederschlag. Die angestrebte Dichte ist ferner vor dem Hintergrund der umfangreichen geplanten öffentlichen und privaten Grünflächen zu werten und abzuwägen. Im Übrigen erfordert die Reaktivierung und Neustrukturierung dieser innenstadtnahen Konversionsfläche vor dem Hintergrund der erheblichen hiermit verbundenen Kosten (wie u. a. für Abriss und Entsiegelung, Altlastensanierung, Verlegung der 110-kV-Freileitungstrasse sowie Herstellung der Erschließung) eine entsprechende bauliche Dichte, um wirtschaftlich tragfähig zu sein. Der Bebauungsplan ist aus dem FNP Berlin zu entwickeln. Der FNP stellt für das gesamte Stadtgebiet die sich aus der beabsichtigten

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
13	Alle genannten Argumente und die zusätzlichen Fakten, dass das Grundstück von Gewerbe in Wohnungen umgewidmet wird, das Grundstück der Autofirma enteignet werden soll, Luxuswohnungen entstehen, lassen eine besonders schnelle/große Rendite des Investors bzw. nachfolgender Makler erahnen. Diesem Eindruck kann der Investor entgegen wirken, indem er mehr für das Allgemeinwohl und die öffentliche Daseinsvorsorge tut: Er soll im gesamten Erdgeschossbereich Räume für Kita, Senioren-Wohnungen, barrierefreie Wohnungen für Schwerbehinderte, Kleingewerbe, Dienstleistung einrichten!	städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung in den Grundzügen dar. Mit der am 12. Februar 2016 im Amtsblatt für Berlin öffentlich bekanntgemachten FNP-Änderung „Karlsdorf West / Blockdammweg (Lichtenberg)“, Lfd. Nr. 03/14 stellt der FNP nur noch unmittelbar entlang des Blockdammwegs gewerbliche Bauflächen dar. Für den südlichen Bereich des Plangebiets stellt der FNP ein neues Wohnquartier sowie einen übergeordneten Grünzug dar. Eine überwiegend gewerbliche Entwicklung des Plangebiets ist daher nicht aus dem FNP entwickelbar. Im Übrigen wären einer umfangreicheren gewerblichen Nutzung durch die östlich und südlich angrenzende Wohnnutzung sowie durch die vorhandene Grundschule auf dem Grundstück Ehrlichstraße 63 ohnehin enge immisionsschutzrechtliche Grenzen gesetzt. Die Festsetzungen im Plangebiet erfolgen auch in weitgehender Übereinstimmung mit den am 18. Dezember 2008 von der Bezirksverordnetenversammlung Lichtenberg beschlossenen städtebaulichen Leitlinien „Karlsdorf-West / Blockdammweg“. Zu der gegenüber dem Bebauungsplan-Entwurf 11-47 höheren Dichte s. o.. → Keine Planänderung. Für den Bebauungsplan 11-47ba wurde im Juli 2018 ein städtebaulicher Vertrag mit den Investoren abgeschlossen. Darin finden sich insbesondere Regelungen zur Übernahme der Planungskosten, zur Durchführung erforderlicher Ordnungsmaßnahmen (einschließlich Bodensanierungsmaßnahmen), zur Herstellung sämtlicher privaten und öffentlichen Erschließungsanlagen, zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen und zur Errichtung einer Kindertagesstätte wieder. Darüber hinaus sind ein Kostenbeitrag zur Deckung des Bedarfs an Grundschulplätzen im Plangebiet sowie Mietpreis- und Preisbindungen für die Wohngebiete vertraglich geregelt worden. Die Regelungen entsprechen dem „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“. Vertragliche Verpflichtungen der Investoren zur in der Stellungnahme geforderten Erdgeschossnutzung wären weder den gesamten Umständen angemessen, noch entsprächen sie dem Grundsatz

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		der Verhältnismäßigkeit. Dessen ungeachtet ermöglichen die Festsetzungen des Bebauungsplans grundsätzlich eine entsprechende Nutzung. Zum Thema „Umwidmung von Gewerbe in Wohnen“ siehe die vorangegangene Abwägung zu den Stellungnahmen 9 und 10. Durch die geplante Festsetzung zum Anteil mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraums soll sichergestellt werden, dass im geplanten Stadtquartier eine sozial gemischte Bevölkerungsstruktur entsteht. Im Übrigen ist nach dem Kenntnisstand des Plangebers ein Mix aus mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen, sonstigen Mietwohnungen und Eigentumswohnungen geplant. Eine Errichtung von „Luxuswohnungen“ ist nicht geplant. Ferner soll auch keine Autofirma enteignet werden. Vielmehr wird für die vollständige Errichtung der Erschließungsanlagen im Bereich des Hönower Wiesenwegs lediglich eine über 200 m² umfassende Teilfläche des insgesamt ca. 4.700 m² großen Grundstückes Blockdammweg 32/36 benötigt. Die Nutzung des Grundstückes Blockdammweg 32/36 wird mit der geplanten Festsetzung nicht unzumutbar eingeschränkt. Der Eingriff in das Grundstück wird auch in Würdigung der verfassungsrechtlich geschützten Eigentümerinteressen unter Berücksichtigung des öffentlichen Erschließungsanfordernisses als verhältnismäßig angesehen. Das Land Berlin strebt einen freihändigen Erwerb der Fläche an. Im städtebaulichen Vertrag hat sich hierzu der Investor Bonava verpflichtet, alles ihm Zumutbare zu tun, um die für die Erschließung erforderliche Teilfläche des Flurstücks 47 anzukaufen und anschließend kosten- und lastenfrei auf Berlin zu übertragen. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans kann der Eigentümer der Fläche einen Übernahmeanspruch gegenüber dem Land Berlin geltend machen, umgekehrt liegen dann auch die Voraussetzungen dafür vor, dass das Land Berlin ein Vorkaufsrecht nach § 24 BauGB erhält. Das Instrument der Enteignung gemäß §§ 85 ff. BauGB kommt allenfalls

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
17	Ich befürchte, dass das gesamte Projekt angesichts der enormen Dimensionen, die m. E. nicht sozialverträglich genug berücksichtigt wurden in der Planung, letztendlich für viel Missstimmungen bei und Beeinträchtigungen für die bisherigen Bewohner bringen wird und sich das bisherige Gesicht Karlshorsts nicht zum Positiven hin verändern wird.	in Betracht, wenn ein freihändiger Erwerb scheitert und auch die sonstigen Voraussetzungen nach § 87 BauGB vorliegen. Darüber hinaus wird für die vollständige Errichtung der Erschließungsanlagen die Beseitigung des auf dem landeseigenen Flurstück 108 befindlichen Überbaus erforderlich. Adressat ist auch hier der Eigentümer des Grundstücks Blockdammweg 32/36 von dem überbaut wurde. Das Land Berlin strebt auch hier eine einvernehmliche Lösung mit dem Eigentümer an. Im städtebaulichen Vertrag hat sich hierzu der Investor Bonava verpflichtet, alles ihm Zumutbare zu tun, um den vorhandenen Überbau zu beseitigen. Eine Entziehung des obligatorischen Rechtes zum Besitz nach § 86 Absatz 1 Nummer 3 BauGB und die Entziehung des Duldungsrechts nach § 86 Absatz 1 Nummer 2 BauGB kommt auch hier allenfalls als ultima ratio in Betracht. → Keine Planänderung. Die Einschätzung wird <u>nicht</u> geteilt. Mit der Umsetzung des Bebauungsplans wird ein untergenutztes und in weiten Teilen brach liegendes Areal geordnet, als Stadtraum entwickelt und in das Stadtgefüge integriert. Im Rahmen der Abwägung werden die Auswirkungen des Planvorhabens, darunter bezogen auf die Wohnbedürfnisse und die Mobilität der Bevölkerung, die sozialen Belange (wie z. B. die Versorgung mit Kitas und Schulen), die Belange von Sport, Freizeit und Erholung, die Fortentwicklung des Ortsteils, die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbilds sowie des Umweltschutzes betrachtet. Der Bebauungsplan wirkt sich insgesamt positiv auf das angrenzende Stadtgebiet aus. → Keine Planänderung.

2. Übergeordnete Planungen

9, 10	StEP Industrie und Gewerbe	Der Anregung wird <u>nicht</u> gefolgt.
-------	----------------------------	---

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Die aktuelle Überarbeitung des „StEP Industrie und Gewerbe“ zeigt sehr deutlich, dass in Berlin Gewerbeflächen zunehmend zur Mangeware werden. Die Grundstücke Blockdammweg 40/58 und Hönower Wiesenweg 17-18 sind im bisherigen „StEP Industrie und Gewerbe“ noch als Flächenpotenziale, die vorrangig in Anspruch genommen werden sollen, gekennzeichnet. Durch die Umwidmung zu Wohnzwecken würden diese Fläche der Gewerbenutzung dauerhaft entzogen werden. Auf eine Umwidmung ist zu verzichten.	Der Senat von Berlin hat den derzeit geltenden Stadtentwicklungsplan „Industrie und Gewerbe – Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich in Berlin“ (StEP Industrie und Gewerbe) am 25. Januar 2011 beschlossen. Entsprechend den Darstellungen im FNP Berlin vor der am 12. Februar 2016 öffentlich bekanntgemachten FNP-Änderung „Karlsdorf West / Blockdammweg (Lichtenberg)“, Lfd. Nr. 03/14“ ist im StEP Industrie und Gewerbe das Plangebiet 11-47ba noch vollständig als gewerbliche Baufläche dargestellt. Mit der o. g. FNP-Änderung stellt der FNP nunmehr nur noch unmittelbar entlang des Blockdammwegs gewerbliche Bauflächen dar. Für den südlichen Bereich des Plangebiets stellt der FNP ein neues Wohnquartier sowie einen übergeordneten Grünzug dar. Der Bebauungsplan ist aus dem FNP zu entwickeln. Der StEP Industrie und Gewerbe wird gegenwärtig aktualisiert und in Kürze dem Senat zur Beschlussfassung vorgelegt werden. → Keine Planänderung.

3. Einbindung in die Umgebung

5	Die unmittelbare Nachbarschaft zum Erhaltungsgebiet „Seen- und Prinzenviertel“ wurde nicht angemessen berücksichtigt. Der Charakter des Prinzenviertels wird durch diese dichte Bebauung nachhaltig verändert werden. Durch dieses Projekt und gleichzeitig noch durch das Projekt „Kaisergärten“ (Bebauungsplan 11-57a) wird das Erhaltungsgebiet von allen Seiten „eingemauert“. Es wird seinen kleinstädtischen Charakter verlieren. Man muss nicht immer alles ausschöpfen, was nach dem Gesetz möglich ist. Diesen Ermessensspielraum hat die Politik und sollte ihn nutzen.	Die Einschätzung wird vom Plangeber <u>nicht</u> geteilt. Die vorgesehene Dichte der Bebauung basiert auf einem städtebaulichen Konzept, mit dem ein eigenständiges neues Quartier geschaffen werden soll. Die geplanten Festsetzungen verleihen dem neuen Quartier dabei einerseits das für seine städtebauliche Eigenständigkeit erforderliche bauliche Gewicht, situieren sich andererseits aber auch angemessen gegenüber der in einiger Entfernung östlich der Trautenaue Straße sowie jenseits des Blockdammwegs gelegenen Bebauung. Der derzeitige Charakter des angrenzenden „Seen- und Prinzenviertels“ wird hierdurch weder verändert noch gefährdet. Zum Erhaltungsgebiet „Seen- und Prinzenviertel“ ist ergänzend zu
17	Meines Erachtens ist die ganze geplante Bebauung dort überdimensioniert und beißt sich massiv mit dem bisherigen Charakter des Prinzenviertels als beschaulicher grüner Kiez mit vorwiegend	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	Ein- und Mehrfamilienhäusern und optisch moderaten Mietshäusern. Die Bebauung grenzt direkt an Gewerbe an der gegenüberliegenden Straßenseite an (Gartenbaubetriebe, Verkehr von schweren Bau-Fahrzeugen).	sagen, dass selbiges nicht bzw. lediglich diagonal im Kreuzungsbe- reich Ehrlichstraße / Trautenauer Straße an das Plangebiet an- grenzt, im Übrigen aber in einiger Entfernung zum Plangebiet liegt. Die Planungen im Bereich des Plangebiets 11-57a sind <u>nicht</u> Ge- genstand des hier gegenständlichen Planverfahrens. → Keine Planänderung. Gemeint ist die gegenüberliegende Seite des Hönower Wiesen- wegs. Westlich des Hönower Wiesenwegs, im Plangebiet des dort in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11-47bb werden ver- einzelt gewerbliche Nutzungen ausgeübt. So wird das Grundstück Hönower Wiesenweg 22 für eine Lagerhalle (hierin parken zwei Lkw, die morgens nach 7:00 Uhr die Halle ver- lassen und vor 17:00 Uhr dort wieder abgestellt werden) sowie das Abstellen von leeren Containern genutzt. Nach Auskunft des Eigen- tümers wird in der Zeit zwischen 8:00 und 16:00 Uhr ein Container abgeholt und zeitlich später ein anderer leerer Container auf den frei gewordenen Platz abgestellt. Dies passiert nach Bedarf. Im Hönower Wiesenweg 26-27 wirtschaftet ein Garten- und Land- schaftsbaubetrieb auf Basis einer bis zum 12. November 2022 be- fristeten zehnjährigen Baugenehmigung. Die Anlieferung von Schüttgut erfolgt hier zwei- bis dreimal pro Woche zwischen 7:00 und 16:00 Uhr. Das auf dem Grundstück Hönower Wiesenweg 29-31 im Jahr 2007 im Zusammenhang mit einer Wohnnutzung genehmigte Gewerbe wurde faktisch nicht aufgenommen, mindestens aber ruht es seit 2008. Die im Plangebiet 11-47bb vorzufindenden gewerblichen Nutzun- gen werden in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung als verträglich mit den im Plangebiet 11-47ba vorgesehenen Wohn- nutzungen eingeschätzt. → Keine Planänderung.

4. Art der baulichen Nutzung

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
5	<i>Einkaufsmöglichkeit am falschen Ende</i> Es wird nirgends gesagt, was das geplante Gewerbe im Bebauungsplan am Blockdammweg sein soll. Für das Prinzenviertel, wo vor 3 Jahren die einzige Einkaufsmöglichkeit (Ehrlichstraße, Ecke Lehdorffstraße) abgerissen wurde, liegt eine dort evtl. vorgesehene Einkaufsmöglichkeit am falschen Ende des Bebauungsgebiets.	Mit der Festsetzung des Gewerbegebiets GE 1 südlich des Blockdammwegs wird das Ziel verfolgt, für die gewerbliche Wirtschaft Flächenangebote bereitzustellen. Dabei werden sowohl die bestehende Gewerbenutzung berücksichtigt, als auch Neuansiedlungen wohnträchtigen Gewerbes ermöglicht. Über zulässige Einzelhandelsnutzungen bestehen hier, entsprechend den Zielen des aktuellen Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirks Lichtenberg, auch Möglichkeiten für eine verbesserte Nahversorgung des Orts- teils. Das geplante Gewerbegebiet GE 1 ist ausschließlich westlich der vom Blockdammweg verlaufenden Nord-Süd-Achse situiert, da östlich dieser Achse ein Schulstandort (Gemeinbedarfsfläche GB 1) geplant ist, mit dem einen zusätzlichen Infrastrukturbedarf entsprechen wird. Wiederum östlich hiervon wird mit dem allgemeinen Wohngebiet WA 1 ein vorhandenes Wohngrundstück planungsrechtlich gesichert. Die im Nordosten des Plangebiets geplanten Festsetzungen der Gemeinbedarfsfläche sowie des allgemeinen Wohngebiets WA 1 sind zur Herstellung der städtebaulichen Ordnung erforderlich, der örtlichen Situation angemessen und berücksichtigen die sich aus dem Umfeld ergebenden Anforderungen des Immissionsschutzes. Ein etwaiger „Flächentausch“ zwischen diesen Nutzungen und dem geplanten Gewerbegebiet GE 1 ist daher <u>nicht</u> möglich. → Keine Planänderung.

5. Maß der baulichen Nutzung – Verdichtung allgemein

8	Der Bebauungsplan ist in unzumutbarer Weise verdichtet worden.	Die Einschätzung wird vom Plangeber <u>nicht</u> geteilt.
11	Die lange vorbereitete Bebauung des ehemaligen Gewerbegebietes am Blockdammweg als Wohngebiet und der dazu vorgelegte B-Plan, angepasst an das in der Nähe liegende historische Wohngebiet, war akzeptabel. Der jetzt vorliegende B-Plan, der eigentlich klammheimlich geändert wurde und in seiner Bebauung unverhältniß-	Die vorgesehene Dichte der Bebauung basiert auf einem städtebaulichen Konzept, mit dem ein eigenständiges neues Quartier geschaffen werden soll. Die geplanten Festsetzungen verleihen dem neuen Quartier dabei einerseits das für seine städtebauliche Eigenständigkeit erforderliche bauliche Gewicht, situieren sich andererseits aber auch angemessen gegenüber der umgebenden Bebauung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	nismäßig stark verdichtet wurde, dass er nicht mehr zur den umliegenden Wohnumfeld passt, ist in der vorliegenden Form abzulehnen. Die Hauptgründe sind vor allem, dass der Plan nichts über die Infrastruktur in verkehrstechnischer Hinsicht aussagt.	Die Entwicklung der Planung erfolgte in einem mehrjährigen Planungs- und Abwägungsprozess, in dem die städtebaulichen Ziele und Planungen ausgehend von den 2008 erarbeiteten städtebaulichen Leitlinien „Karlsdorf-West / Blockdammweg“ bis hin zum im Jahr 2015 vom Büro Klaus Theo Brenner Stadtarchitektur erarbeiteten Masterplan für die „Parkstadt Karlsdorf“ Schritt für Schritt konkretisiert und weiterentwickelt wurden. Das Land Berlin will das Plangebiet als kompakten, urbanen und zugleich grünen Wohnstandort mit einem hochwertigen und umfassenden Angebot an öffentlichen Flächen entwickeln. Vor dem Hintergrund des gesamtstädtischen Bedarfs an neuem Wohnraum sowie der beabsichtigten Entwicklung eines neuen Stadtquartiers wäre es nicht gerechtfertigt, die wertvolle innenstadtnahe Konversionsfläche mit einem geringen Nutzungsmaß bereitzustellen. Die angestrebte Dichte ist ferner vor dem Hintergrund der umfangreichen geplanten öffentlichen und privaten Grünflächen zu werten und abzuwägen. Die verkehrliche Erschließung ist Gegenstand der Begründung, einer Verkehrsuntersuchung sowie Regelungsgegenstand eines städtebaulichen Vertrags. Das keine Aussagen über die Infrastruktur in verkehrstechnischer Hinsicht vorliegen, ist unzutreffend. Im Übrigen siehe auch Abwägung zum Thema „Verkehr/Erschließung“. → Keine Planänderung. Zur Stellungnahme im Einzelnen: 1.) Staffelfeschosse In der Begründung wird dargelegt, dass in den allgemeinen Wohngebieten WA 2 bis WA 10 neben der festgesetzten Geschossfläche grundsätzlich zusätzlich die Errichtung von Staffelfeschossen in einem Umfang von bis zu ca. 17.600 m² möglich ist. Unter der Annahme eines Wohnungsschlüssels von 1 Wohneinheit (WE) je 100 m² Geschossfläche entspräche dies bis zu 176 WE.
8	Zusätzliche Staffelfeschosse bringen 44 Wohnungen zusätzlich. Diese zusätzlichen Bedarfsfälle sind noch gar nicht in der Planung berücksichtigt. Soll sich der Bürger erst denkend einbringen, was das bedeutet?? Das erwarte ich von Planern!! In diesem B-Plan muss der Investor u. a. ausreichend Kita- und Schulplätze, Grünflächen, Sportplätze nachweisen, wie auch die zukünftige Verkehrsführung.	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Es gibt eine Norm der Bebauungsdichte, die ist bei weitem überschritten. Schon jetzt herrscht großer Unmut über die nicht beherrschten Themenfelder! Schulen: Schon jetzt Riesenproblem, Lehrermangel ... Kindergärten: Dto., ausgebildete Kindergärtnerinnen wurden nach 1990 arbeitslos, sie sind auf dem Markt nicht mehr erreichbar. Verkehrssituation !!! Wenn Sie auf diese Probleme nicht spürbar reagieren und die Planung danach ausrichten, wird die schon ärgerlich aufgeheizte Stimmung noch zunehmen. Es ist bekannt, wie gefährlich Unmut in der Bevölkerung werden kann! Das kann keiner wollen.	2.) Bedarfe an Kita- und Schulplätzen sowie Grün- und Sportplätzen Die sich unter Berücksichtigung möglicher Staffelgeschosse ergebenden Bedarfe an Grün- und Sportflächen sowie Kita- und Schulplätzen sind in der Begründung dargelegt. Die im Plangebiet vorgesehene Festsetzung von öffentlichen Parkanlagen deckt den durch den Wohnungsneubau induzierten Bedarf an öffentlichen wohnungsnahen Grünflächen und öffentlichen Spielflächen selbst unter Berücksichtigung möglicher Staffelgeschosse vollständig ab. Am Blockdammweg im Geltungsbereich des Bebauungsplans 11-47a ist die Errichtung einer ungedeckten Sportfläche vorgesehen, die auch eine Versorgungsfunktion für die zukünftigen Bewohner des Plangebiets 11-47ba übernehmen kann. Zur Deckung des Bedarfs an Kita- und Grundschulplätzen siehe Abwägung zum Thema „Wohnfolgeeinrichtungen“. Die Arbeitsmarktsituation im Bereich Lehrer/innen und Erzieher/innen ist nicht Gegenstand der Abwägung. 3.) Verkehr Der durch das Planvorhaben induzierte Verkehr kann – unter Berücksichtigung der im städtebaulichen Vertrag festgeschriebenen Maßnahmen – leistungsfähig abgewickelt werden. Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchungen wurde die mögliche Errichtung von Staffelgeschossen berücksichtigt. Im Übrigen siehe auch Abwägung zum Thema „Verkehr/Erschließung“. 4.) „Norm der Bebauungsdichte“ In den allgemeinen Wohngebieten WA 2 bis WA 10 werden i. d. R. die in § 17 Absatz 1 BauNVO benannten Obergrenzen für die Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) überschritten (WA 2 bis WA 10 Überschreitung der GFZ-Obergrenze, WA 4 bis WA 10 Überschreitung der GRZ-Obergrenze). Gemäß § 17 Absatz 2 BauNVO können die Obergrenzen unter bestimmten Maßgaben überschritten werden. Die hierfür erforderlichen städtebaulichen Gründe sowie ausgleichende Umstände und Maßnahmen liegen vor und werden in der Begründung dargelegt. Darüber hinaus

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		sind die im Bereich der Wohnbauflächen geplanten Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung – wie in der Begründung dargelegt – auch aus dem FNP entwickelbar. → Keine Planänderung.
6. Maß der baulichen Nutzung – Geschossflächenzahl (GFZ)		
11	Außerdem sind die GFZ zu hoch und mit dem Trick Staffelgeschosse soll die GFZ noch höher werden. Aus diesem Grunde ist der B-Plan in seiner jetzigen Form abzulehnen. Es ist also noch viel zu klären.	Die Einschätzung, dass die GFZ zu hoch sei, wird vom Plangeber <u>nicht</u> geteilt.
13	Das Ergebnis der GFZ ist eine brachiale Verdichtung außerhalb der Baunorm. Mir erscheint, dass die GFZ bei Staffelgeschossen falsch bzw. unvollständig berechnet ist. Damit sind auch alle auf der Grundlage der GFZ berechneten Ausgleiche und Bedarfe falsch und zu gering bemessen. Die Neuberechnung der GFZ wird eine noch höhere Überschreitung ergeben und damit müssen höhere Ausgleiche und Mehrbedarfe nachgewiesen werden.	Die vorgesehene Dichte der Bebauung basiert auf einem städtebaulichen Konzept, mit dem ein eigenständiges neues Quartier geschaffen werden soll. Das Land Berlin will das Plangebiet als kompakten, urbanen und zugleich grünen Wohnstandort mit einem hochwertigen und umfassenden Angebot an öffentlichen Flächen entwickeln. Vor dem Hintergrund des gesamtstädtischen Bedarfs an neuem Wohnraum sowie der beabsichtigten Entwicklung eines neuen Stadtquartiers wäre es nicht gerechtfertigt, die wertvolle innenstadtnahe Konversionsfläche mit einem geringen Nutzungsmaß bereitzustellen. Die angestrebte Dichte ist ferner vor dem Hintergrund der umfangreichen geplanten öffentlichen und privaten Grünflächen zu werten und abzuwägen. Zur Überschreitung der GFZ-Obergrenze des § 17 Absatz 1 BauNVO sowie dem Vorliegen der Voraussetzungen für eine entsprechende Überschreitung nach Maßgabe des § 17 Absatz 2 BauNVO siehe die vorangegangene Abwägung zum Thema „Maß der baulichen Nutzung – Verdichtung allgemein“. Hinsichtlich möglicher Staffelgeschosse wird kein „Trick“ angewandt. Vielmehr ist die Geschossfläche gemäß § 20 Absatz 3 BauNVO „(...) nach den Außenmaßen der Gebäude <u>in allen Vollgeschossen zu ermitteln</u> .“

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	Ebenfalls unberücksichtigt sind vortretende Gebäudeteile wie Balkone, Erker oder ähnliche Vorbauten, die bis zu 1,5 m vor die Baugrenzen zugelassen werden. Die tatsächliche GFZ ist somit höher als angegeben.	Da die textlichen Festsetzungen für die Ermittlung der Geschossfläche keine Mitrechnung von Aufenthaltsräumen in anderen als Vollgeschossen vorsehen (keine Regelung gemäß § 20 Absatz 3 Satz 2 BauNVO), sind in den allgemeinen Wohngebieten über die zulässige Geschossfläche für Vollgeschosse hinaus jeweils zusätzliche Flächen in Staffelgeschossen realisierbar. Die zusätzliche Flächengröße in den Staffelgeschossen hängt von der konkreten baulichen Umsetzung in den einzelnen Baugebieten ab. Gemäß BauO Bin müssen Staffelgeschosse, um nicht als Vollgeschosse zu zählen – neben der Tatsache, dass sie gegenüber den Außenwänden zurückgesetzt sein müssen – über eine Grundfläche von unter zwei Drittel der Grundfläche des darunter liegenden Geschosses aufweisen. Zu den sich unter Berücksichtigung möglicher Staffelgeschosse ergebenden Bedarfen an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sowie Sport- und Grünflächen siehe Abwägung zum Thema „Maß der baulichen Nutzung – Verdichtung allgemein“ sowie Abwägung zum Thema „Wohnfolgeeinrichtungen“. → Keine Planänderung. Die Berechnung der Geschossfläche bzw. der Geschossflächenzahl ergibt sich aus § 20 Absatz 2 bis 4 BauNVO. Gemäß § 20 Absatz 4 BauNVO bleiben bei der Ermittlung der Geschossfläche Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, Balkone, Loggien, Terrassen sowie bauliche Anlagen, soweit sie nach Landesrecht in den Abstandsflächen (seitlicher Grenzabstand und sonstige Abstandsflächen) zulässig sind oder zugelassen werden können, unberücksichtigt. → Keine Planänderung.

7. Maß der baulichen Nutzung – Geschossigkeit

19b	Die Bebauung bis 5 Vollgeschosse ist für Karlshorst außergewöhnlich hoch. In der Typologie der offenen Villenstruktur im Prinzenvier-	Je nach Nutzung, geplanter Typologie und Lage sieht der Bebauungsplan in den allgemeinen Wohngebieten WA 2 bis WA 10 die Festsetzung von drei, vier oder fünf Vollgeschossen als Höchstmaß
-----	---	--

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	tel lassen sich die 4-5 Neubaugeschosse, vergleichbar mit 3 Altbau- geschossen plus Dach, nur an markanten Eckgrundstücken wieder- finden. Es ist zweifelhaft, ob diese Verdichtung im Hinblick auf den Städtebau gerechtfertigt ist. Der Wohnungsmangel in Berlin darf nicht zu unangemessenen Verdichtungen führen, sondern sollte dem Ort angemessen sein. Es besteht die Gefahr, dass das neue Viertel wie eine Siedlung vor Karlshorst liegt und sich städtebaulich nicht integriert.	vor. Die Festsetzungen verfolgen dabei das Ziel, dass das von die- sen Baugebieten gebildete Quartier sowohl von der äußeren als auch von der inneren Wahrnehmung her als Einheit und als ein gro- ßes städtisches Objekt erkennbar wird. Ziel ist die Ausbildung klarer Raumkanten sowohl entlang der als Promenade auszubildenden Planstraße F als auch entlang der östlichen Seite des Hönower Wie- senwegs und entlang der Quartierskante zur Trautenaue Straße. Die geplanten Festsetzungen verleihen dem neuen Quartier dabei einerseits das für seine städtebauliche Eigenständigkeit erforderli- che bauliche Gewicht, situieren sich andererseits aber auch ange- messen gegenüber der in einiger Entfernung östlich der Trauten- aue Straße sowie jenseits des Blockdammwegs gelegenen Bebau- ung. Der derzeitige Charakter des angrenzenden „Seen- und Prin- zenviertels“ wird hierdurch nicht gefährdet. Auch gegenüber den westlich und südlich an den Hönower Wiesen- weg angrenzenden Grundstücken mit einer sehr heterogenen Nut- zungs- und Bebauungsstruktur - die von Gewerbebrachen, einzel- nen gewerblichen Nutzungen sowie Wohnnutzungen bis zu gärtne- rischen Nutzungen reicht - verhalten sich die Festsetzungen zur Zahl der Vollgeschosse in keiner Weise rücksichtslos. Mit dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 11-47bb wird zudem eine städtebauliche Ordnung dieses Bereichs angestrebt. → Keine Planänderung. Es ist nicht ersichtlich, wo sich im näheren Umfeld eine 150 Jahre alte 1-2geschossige (Fachwerk)-Wohnbebauung befinden soll. Im Übrigen sieht der Bebauungsplan-Entwurf in den WA 2 bis WA 10 die Festsetzung von drei, vier oder fünf Vollgeschossen als Höchst- maß vor. Da der Einwender im Rahmen der parallel laufenden Offenlage des Bebauungsplan-Entwurfs 11-57a eine gleichlautende Stellung- nahme verfasst hat, die im Kontext des o. g. Plans auch eher Sinn ergibt, wird vermutet, dass an dieser Stelle seitens des Einwenders

Diese Planung von 6-geschossigem Wohnungsbau hat keinen his- torischen Bezug zur angrenzend 150 Jahre alten 1-2geschossigen (Fachwerk)-Wohnbebauung Karlshorst.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		einfach – wie oben erläutert unzutreffend – kopiert wurde. Die Planungen im Bereich des Plangebiets 11-57a sind jedoch nicht Gegenstand des Planverfahrens 11-47ba. → Keine Planänderung.

8. Maß der baulichen Nutzung – Überschreitung der GRZ- und GFZ-Obergrenzen der BauNVO, Abstandsflächen

9, 10	Der Bereich ist im FNP als W 2 mit einer GFZ bis 1,5 vorgesehen. In den einzelnen Baugebieten bewegt sie sich zwischen Werten von 1,52 bis 2,17. Die durchschnittliche rechnerische GFZ im Bereich der geplanten allgemeinen Wohngebiete WA 2 bis WA 10 wird mit ca. 1,81 angegeben. Bei dieser Berechnung geht der jeweilige Flächenanteil nicht ein. Ebenfalls unberücksichtigt sind vortretende Gebäudeteile wie Balkone, Erker oder ähnliche Vorbauten, die bis zu 1,5 m vor die Baugrenzen zugelassen werden. Die tatsächliche GFZ ist somit höher als angegeben. <i>„Bezieht man hier jedoch die aufgrund der verbleibenden 220-kV-Freileitungstrasse unter dieser zwischen den Planstraßen A und E als private Grünfläche und als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ‚Private Parkfläche‘ ausgewiesenen Flächen in die Gesamtbilanz (WA 2 bis WA 10) mit ein, so reduziert sich die durchschnittliche rechnerische GFZ auch in diesem Bereich auf ca. 1,58.“ (Begründung S. 114).</i> Das Einbeziehen privater Flächen ist entsprechend des gültigen Regelwerkes unzulässig.	In der Stellungnahme geht es zunächst nicht um die Überschreitung der GFZ-Obergrenze des § 17 Absatz 1 BauNVO für allgemeine Wohngebiete, sondern um die Frage der Entwickelbarkeit aus dem FNP. Für die Frage der Entwickelbarkeit aus dem FNP sind die Ausfuhrungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP) heranzuziehen. Wie in der Begründung dargelegt, sind auch die im Bereich der Wohnbauflächen geplanten Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung aus dem FNP Berlin (Wohnbaufläche W 2 mit einer GFZ bis 1,5) entwickelbar. Die rechnerische Einbeziehung der aufgrund der verbleibenden 220-kV-Freileitungstrasse unter dieser zwischen den Planstraßen A und E als private Grünfläche und als Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Private Parkfläche“ ausgewiesenen Flächen in die Gesamtbilanz erfolgt hierbei lediglich argumentativ, da die vorgenannten Flächen im FNP Bestandteil der hier ausgewiesenen Wohnbaufläche sind. Gemäß AV FNP, Punkt 2.3 sind die Dichtestufen des FNP bezogen auf die tatsächlich festzusetzenden Baugebiete „grundsätzlich als Orientierungswerte für Obergrenzen zu betrachten. Überschreitungen, die sich aus der internen städtebaulichen Gliederung ergeben, bleiben davon unberührt, wenn das der Wohnbaufläche zugeordnete Nutzungsmaß insgesamt gewahrt bleibt.“ Dies ist vorliegend der Fall. Die im Bereich der W 2-Flächen vorgesehene Dichte basiert zudem auf einem begründeten städtebaulichen Konzept, mit dem ein eigenständiges neues Quartier geschaffen werden soll.
-------	---	---

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Die Obergrenzen des § 17 Absatz 1 BauNVO dürfen nur überschritten werden, wenn städtebauliche Gründe vorliegen. Als Argumente für die deutliche Überschreitung der GFZ werden unter anderem genannt (S. 131): - gesamtstädtischer Bedarf an neuem Wohnraum, - Wert der innenstadtnahen Konversionsfläche, - westlich und südlich des Hönower Wiesenwegs geplante geringere städtebauliche Dichten, - Kosten für die Reaktivierung und Neustrukturierung dieser innenstadtnahen Konversionsfläche sowie - wirtschaftliche Tragfähigkeit. Dies sind keine städtebaulichen Gründe im Sinne der BauNVO und damit nichtig. Im gleichen Sinne ist die Überschreitung der GRZ-Obergrenze in den allgemeinen Wohngebieten WA 4 bis WA 10 mit Werten zwischen 0,51 und 0,65 nichtig.	Die Berechnung der Geschossfläche bzw. der Geschossflächenzahl ergibt sich aus § 20 Absatz 2 bis 4 BauNVO. Die Geschossfläche ist dabei gemäß § 20 Absatz 3 BauNVO nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln (zum Thema „Staffelgeschosse siehe im Übrigen die vorangegangene Abwägung zum Thema „Maß der baulichen Nutzung – Geschossflächenzahl (GFZ)“). Gemäß § 20 Absatz 4 BauNVO bleiben bei der Ermittlung der Geschossfläche Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, Balkone, Loggien, Terrassen sowie bauliche Anlagen, soweit sie nach Landesrecht in den Abstandsflächen (seitlicher Grenzabstand und sonstige Abstandsflächen) zulässig sind oder zugelassen werden können, unberücksichtigt. → Keine Planänderung. Bei den in der Stellungnahme aufgeführten Gründen handelt es sich um eine unvollständige, stark verkürzte und teilweise aus dem Kontext gerissene Darstellung. Die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung der GRZ- und GFZ-Obergrenzen werden in der Begründung dezidiert dargelegt: - Ein städtebaulicher Grund liegt insbesondere dann vor, wenn eine qualifizierte planerische Lösung bzw. eine städtebauliche Idee umgesetzt und dabei stadtgestalterische Gesichtspunkte berücksichtigt werden sollen. Diese Voraussetzung ist erfüllt, da im Jahr 2015 mit dem dem Bebauungsplan-Entwurf zugrunde liegenden Masterplan eine einheitliche städtebauliche Struktur für das Plangebiet entwickelt worden ist. Die Entwicklung der Planung erfolgte in einem mehrjährigen Planungs- und Abwägungsprozess, in dem die städtebaulichen und landschaftsplanerischen Ziele und Planungen ausgehend von den 2008 erarbeiteten städtebaulichen Leitlinien „Karlsdorf-West / Blockdammweg“ bis hin zum im Jahr 2015 vom Büro Klaus Theodor Brenner Stadtarchitektur erarbeiteten Masterplan für die „Parkstadt Karlsdorf“ Schritt für Schritt konkretisiert und weiterentwickelt wurden. In der Folge wurden in einem Werkstattverfahren, das in enger Abstimmung zwischen Plangeber, Eigentümern

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		und den beteiligten Architekturbüros stattfand, konkrete Vorentwurfsplanungen für die einzelnen Baugebiete erstellt. Das Land Berlin will das Plangebiet als kompakten, urbanen und zugleich grünen Wohnstandort mit einem hochwertigen und umfassenden Angebot an öffentlichen Flächen (Flächen für den Gemeinbedarf GB 1 und GB 2, öffentliche Parkanlagen) entwickeln. Vor dem Hintergrund des gesamtstädtischen Bedarfs an neuem Wohnraum sowie der beabsichtigten Entwicklung eines neuen Stadtquartiers wäre es nicht gerechtfertigt, die wertvolle innenstadtnahe Konversionsfläche mit einem geringen Nutzungsmaß bereitzustellen. Vielmehr sollen mit dem Bebauungsplan dringend notwendige Bauflächen für über 2.000 Einwohnerinnen und Einwohner geschaffen werden. Der Wille, einen kompakten Wohnstandort zu schaffen, fand bereits in der Anfang Februar 2016 öffentlich bekannt gemachten FNP-Änderung „Karlsdorf West / Blockdammweg“, bei der das neue Wohnquartier nahezu ausschließlich als Wohnbaufläche W 2 dargestellt wird, seinen Niederschlag. Die angestrebte Dichte in den allgemeinen Wohngebieten WA 2 bis WA 10 ist ferner vor dem Hintergrund der umfangreichen geplanten öffentlichen und privaten Grünflächen sowie der im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens 11-47bb westlich und südlich des Hönower Wiesenwegs geplanten geringeren städtebaulichen Dichten zu werten und abzuwägen. Im Übrigen erfordert die Reaktivierung und Neustrukturierung dieser innenstadtnahen Konversionsfläche vor dem Hintergrund der erheblichen hiermit verbundenen Kosten (wie u. a. für Abriss und Entsiegelung, Altlastensanierung, Verlegung der 110-kV-Freileitungstrasse sowie Herstellung der Erschließung) eine entsprechende bauliche Dichte, um wirtschaftlich tragfähig zu sein. Die Überschreitung des Nutzungsmaßes wird durch verschiedene in der Begründung dargelegte Umstände und Maßnahmen ausgeglichen. → Keine Planänderung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Der Festsetzung der zulässigen GRZ in Tab. 6 (Seite 126-127) abweichend von der GRZ-Obergrenze der BauNVO von 0,4 auf Werte über das doppelte (WA 2- WA 10 auf 0,7 - 0,91) ist grundsätzlich zu widersprechen. Sie ist das Ergebnis einer vollständig ausgeufenen und maximal verdichteten Bauplanung, die die maximale Grenzen des Baurechtes und der Genehmigungspraxis der durch die Prämissen der maximalen möglichen Bebauung erzeugten Ausnahmetatbestände oder auch Fehler in Bauplanung sucht: <i>„Die Überschreitungsmöglichkeit dient der Sicherstellung der zweckgemäßen Grundstücksnutzung und wird in den allgemeinen Wohngebieten WA 2 bis WA 8 sowie im WA 10 vor allem für Tiefgaragen und ihre Zufahrten benötigt.“</i> Zitat (Seite 135): <i>„Bezogen auf die zulässige Zahl der Vollgeschosse ist die hier vorgesehene erweiterte (WA 2 bis WA 10) bzw. enge (WA 1) Baukörperausweisung eine ausdrückliche Festsetzung im Sinne des § 6 Absatz 5 Satz 4 BauO Bln. Setzt der Bebauungsplan somit geringere Abstandsflächen fest, als sich aus § 6 BauO Bln ergeben, hat es in diesen Fällen sein Bewenden.“</i> Ebenso ist die Festsetzung von geringen Abstandsflächen und Überbauungen oder eine Baukörperausweisung, mit dem Zweck Bauvorschriften auszuhebeln, rechtswidrig. Sie ist die Folge einer Maximalplanung, die das Baurecht an jeder nur möglichen Stelle überdehnt. Insbesondere die Baugrenzen, fehlende lärmindernde Pufferzonen und sogar Überbauung zur Seite des Höfner Wiesenweg ist deutlicher Ausdruck dieser Strategie und verletzt die Pflicht zu Herstellungs gesunder Wohnverhältnisse. Die Bebauung grenzt direkt	Die GRZ-Obergrenze des § 17 Absatz 1 BauNVO bezieht sich auf die GRZ nach § 19 Absatz 1 BauNVO. In der benannten Tabelle sind jedoch nicht die aus den zulässigen Grundflächen (GR) rechnerisch resultierenden GRZ-Werte gemäß § 19 Absatz 1 BauNVO angegeben. Vielmehr erfolgt hier eine Darstellung der mit der textlichen Festsetzung Nr. 7 festgesetzten zulässigen Grundfläche nach § 19 Absatz 4 BauNVO und der daraus rechnerisch resultierenden GRZ-Werte nach § 19 Absatz 4 BauNVO. Die o. g. textliche Festsetzung Nr. 7 regelt gemäß § 19 Absatz 4 Satz 3 BauNVO für die allgemeinen Wohngebiete WA 1 bis WA 10 die Höhe der Überschreitung der festgesetzten Grundflächen, durch die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO und baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird. Die Überschreitungsmöglichkeit dient der Sicherstellung der zweckgemäßen Grundstücksnutzung und wird in den allgemeinen Wohngebieten WA 2 bis WA 8 sowie im WA 10 vor allem für Tiefgaragen und ihre Zufahrten benötigt. Zugleich ist für die Baugebiete WA 2 bis WA 10 die Umsetzung von Gründächern (textliche Festsetzungen 18 und 19) vorgesehen. → Keine Planänderung. Hinsichtlich der Abstandsflächen wird in der zitierten Stelle der Begründung lediglich erläutert, dass die Baukörperausweisung in den Baugebieten WA 1 bis WA 10 eine ausdrückliche Festsetzung im Sinne des § 6 Absatz 5 Satz 4 BauO Bln darstellt und dass dies bedeutet, dass – setzt der Bebauungsplan geringere Abstandsflächen fest, als sich aus § 6 BauO Bln ergeben – es in diesen Fällen sein Bewenden hat. Die baurechtsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen von 0,4 H, die gemäß § 6 Absatz 2 Satz 2 BauO Bln auch bis zur Mitte von öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen reichen dürfen, werden jedoch in fast allen Bereichen vollständig eingehalten. Die wenigen Fälle, in denen dies nicht der Fall ist, werden in der Begründung betrachtet. Auch hier können durch die getroffenen Festsetzungen ausreichende Belichtungs- und Belüftungsmöglichkeiten bei der

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	an Gewerbe an der gegenüberliegenden Straßenseite an (Gartenbaubetriebe, Verkehr von schweren Bau-Fahrzeugen). Sie ist nicht planerisch notwendig, sondern durch die extreme und bewusst herbeigeführte Verdichtung bedingt. Insbesondere die Kombination der Überschreitungen von GFZ, GRZ, Abstandsflächen, also bewusst durch die BauNVO begrenzten Parameter, sowie der Errichtung von Staffelgeschossen, zeigt die systematische und planerische Verletzung von Baurecht an bzw. verlässt gezielt den durch den FNP festgesetzten Rahmen W 2. Die Staffelgeschosse in Kombination mit zu geringen Abstandsflächen und entsprechenden Winkelmaßen erzeugen Wohnverhältnisse in den unteren Geschossen die nicht der Baunorm und der Anforderung an gesunde Wohnverhältnisse entsprechen. Insbesondere Lärm- und Lichtverhältnisse sind zu überprüfen und entsprechend nachzuweisen. <i>Ausgleichende Umstände oder Maßnahmen</i> Ausgleichende Umstände oder Maßnahmen gemäß § 17 Absatz 2 BauNVO sind nicht ersichtlich. Der Seepark und der Volkspark Wuhlheide stellen keinen ausgleichenden Umstand dar. Die Beanspruchung dieser Grünflächen wird durch die ebenfalls in der Planung befindlichen Bauvorhaben Kaisergrärten, Waldowallee, Zwieseler Straße 164, Odinstraße 19-21, Rienzistraße / Tannhäuserstraße, Köpenicker Allee 146-162, Wallensteinstraße / Tannhäuser-	Umsetzung der Vorhaben gewährleistet werden. Auch den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse aus der Sicht des Lärmschutzes wird im Bebauungsplan ausreichend Rechnung getragen. Im Bebauungsplan werden weder durch die Baukörperausweisungen in den Baugebieten WA 1 bis WA 10 „Baunormen“ ausgehebelt noch wird Baurecht „überdehnt“ oder „systematisch verletzt“. Es bleibt unverstänlich, was in diesem Kontext mit „Überbauung zur Seite des Hönower Wiesenweg“ gemeint ist. Mit der Festsetzung eines zwischen dem geplanten Gewerbegebiet GE 1 im Norden und den allgemeinen Wohngebieten im Süden wird u. a. auch der Trennungsgrundsatz umgesetzt und werden die Baugebiete zueinander in geeigneter Form angeordnet. Die westlich des Hönower Wiesenwegs, im Plangebiet des dort in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans 11-47bb vereinzelt vorzufindenden gewerblichen Nutzungen werden in der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung als verträglich mit den im Plangebiet 11-47ba vorgesehenen Wohnnutzungen eingeschätzt. Im Übrigen existiert lediglich ein Gartenbaubetrieb (Grundstück Hönower Wiesenweg 26-27 mit bis zum 12. November 2022 befristeter zehnjähriger Baugenehmigung). Die Errichtung von Staffelgeschossen ist nicht Gegenstand der Festsetzungen; vielmehr ist über deren Errichtung im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren zu entscheiden. → Keine Planänderung. Bei den in der Stellungnahme aufgeführten Punkten handelt es sich abermals um eine unvollständige, verkürzte, teilweise aus dem Kontext gerissene und teilweise fehlerhafte Darstellung. So wird der Volkspark Wuhlheide in der Begründung nicht als ausgleichender Umstand dargestellt, gleiches gilt für die Regenwasserversickerung. Auch wenn der Nutzungsdruck auf die öffentlichen Parkanlagen in Karlshorst steigt, steht außer Frage, dass der unmittelbar an das Plangebiet angrenzende Seepark auf selbiges eine positive Wirkung hat. Ebenso gilt, dass sich die privaten Grün- und

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	straße und Hönower Straße erheblich zunehmen. Zwar liegen einige dieser geplanten Bauvorhaben in anderen Teilen des Bezirks, gerade die weiter entfernt gelegenen Planungsräume wie etwa Karlshorst-West sind jedoch nach der Feststellung des sozialen Infrastrukturbegriffs des Bezirks Lichtenberg aus dem Mai 2016 hinsichtlich Grünflächen erheblich unterversorgt. Dies wird dazu führen, dass es aus anderen Teilen von Karlshorst eine verstärkte Entwicklung hin zu einer Nutzung dieser Parkanlagen geben wird, so dass diese als überlastete Grünflächen nur noch sehr eingeschränkt für die Erholungsnutzung und für Freizeitaktivitäten genutzt werden können. Die private Grünfläche sowie die private Freifläche sind - wie die Bezeichnung vermuten lässt - der Allgemeinheit nicht zugänglich. Weder die Dachbegrünung noch die Regenwasserversickerung können die erhebliche Überschreitung der GFZ kompensieren.	Freiflächen – unabhängig davon, ob sie für die Allgemeinheit zugänglich sind – in Hinblick auf gesunde Wohnverhältnisse klimatisch positiv auswirken. In der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf werden ausgleichende Umstände und Maßnahmen benannt und erläutert: - Der im Osten unmittelbar an das Plangebiet angrenzende <u>Seepark</u> stellt als Teil eines größeren vorhandenen bzw. geplanten zusammenhängenden Freiraumsystems, welches im Osten bis zur Wuhleide und im Westen bis zur Spree und entlang dieser im Norden bis zum S-Bahn-Ring reicht, einen ausgleichenden Umstand im Sinne des § 17 Absatz 2 BauNVO dar. Innerhalb des Plangebiets bietet der <u>festgesetzte öffentliche Grünzug</u> eine ausgleichende Maßnahme. Diese Grünflächen bieten zukünftig für die Erholungsnutzung gute Voraussetzungen. Die geplante private Grünfläche und die privaten Freiflächen in den Baugebieten wirken sich im Hinblick auf gesunde Wohnverhältnisse klimatisch positiv aus. - Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans wird auf einer Fläche von über 2,3 ha ein differenziertes System an öffentlichen und privaten Grünflächen gesichert, das für eine Auflockerung der Bebauung sorgt und gute Voraussetzungen für eine ausreichende Belichtung und Belüftung im Plangebiet schafft. Durch die Verlagerung der Stellplätze in Tiefgaragen entstehen zudem in den allgemeinen Wohngebieten WA 2 bis WA 8 sowie WA 10 vom motorisierten Individualverkehr frei gehaltene ruhige und durchgrünte Binnenbereiche. - Im Rahmen des Bebauungsplans erfolgen für die einzelnen allgemeinen Wohngebiete Festsetzungen zu <u>Baumpflanzungen</u>. Gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 21 sind allein in den WA 2 bis WA 10 mindestens 29 Bäume zu pflanzen oder zu erhalten. Darüber hinaus werden in den öffentlichen und privaten Verkehrs- und Grünflächen nach derzeitigem Planungsstand über 390 weitere Bäume gepflanzt werden. - Neben den geplanten öffentlichen und privaten Grünflächen und der Anpflanzung zahlreicher Bäume hat auch die insbesondere in den allgemeinen Wohngebieten WA 2 bis WA 10 festgesetzte ex-

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<u>tensive und semiintensive Dachbegrünung</u> (textliche Festsetzungen Nr. 18 und 19) ausgleichende Wirkungen (ausführlicher siehe Begründung). - Ergänzend mindert ein Verbot der Verwendung luftverunreinigender Brennstoffe die durch die vergleichsweise dichte Bebauung möglicherweise entstehenden negativen klimatischen und luftthygienischen Auswirkungen (textliche Festsetzung Nr. 17). → Keine Planänderung.
9. Wohnraum – Mietpreis- und belegungsgebundener Wohnraum		
9, 10	„Durch die geplante Festsetzung zum Anteil <i>mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraums</i> soll sichergestellt werden, dass die für Berlin typische sozial gemischte Bevölkerungsstruktur in den Stadtteilen entsteht bzw. erhalten bleibt.“ (Begründung S. 116). Gleichzeitig wird der förderfähige Wohnraum auf die WA 7 und WA 9 konzentriert festgeschrieben. Damit wird der sozialen Segregation Vorschub geleistet und das Planungsziel somit verfehlt.	Städtebauliches Ziel ist die Sicherstellung sozial gemischter Bevölkerungsstruktur in den <u>Stadtteilen</u>. Das bedeutet nicht, dass diese innerhalb jedes Blockes oder gar jedes Gebäudes gegeben sein muss. Letzteres ist für die Umsetzung des Planvorhabens und die spätere Bewirtschaftung der Bestände weder praktikabel noch den privaten Eigentümern gegenüber angemessen. Gemäß der für die „Parkstadt Karlshorst“ vorliegenden städtebaulichen Konzeption sollen die mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen daher auf die beiden zentral im Quartier verorteten Baugebiete WA 7 und WA 9 konzentriert werden. → Keine Planänderung.
13	Die WBS-Wohnungen sind nicht auf den gesamten Geländebereich verteilt, sondern konzentrieren sich wie ein HotSpot auf 1-2 Gebäudel!!	Die Quote für die zu schaffenden förderfähig zu errichtenden bzw. mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen orientiert sich gemäß dem „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“ an der im Bebauungsplan festgesetzten zulässigen Geschossfläche. Die Geschossfläche wird gemäß § 20 Absatz 3 BauNVO „(...) nach den <i>Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen</i>“ ermittelt. Da die textlichen Festsetzungen für die Ermittlung der Geschossfläche keine Mitrechnung von Aufenthaltsräumen in anderen als Vollgeschossen vorsehen, fließen diese Flächen von etwaigen Staffelgeschossen auch nicht in die Berechnung der zu schaffenden
9, 10	Es wurde, ausgehend von 100.800 m² Vollgeschossen rechnerisch ein Bedarf an 252 förderfähig zu errichtenden Wohnungen ermittelt (S. 119). Unter Berücksichtigung der (möglichen) Errichtung von Staffelgeschossen können in diesem Bereich mit den geplanten Festsetzungen rechnerisch knapp 1.184 Wohnungen (unter Zugrundelegung von 100 m² Geschossfläche je Wohneinheit) errichtet werden (S. 115). An deren Errichtung lassen sämtliche Veröffentlichungen und Abbildungen („Stadt der Rationalisten“) des Investors keinen Zweifel. Da der Anteil der förderfähigen Wohnungen anhand der wohnbezogenen Geschossfläche berechnet wird, ist deren Anzahl zu gering angesetzt.	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
13	Mir erscheint, dass die GFZ bei Staffelgeschossen falsch bzw. unvollständig berechnet ist. Damit sind auch alle auf Grundlage GFZ berechneten Ausgleichs und Bedarfe falsch und zu gering bemessen. Somit entsteht auch eine höhere Anzahl Wohnungen mit WBS.	förderfähig zu errichtenden Wohnungen ein. Die Wohnungsbauleitstelle hat dieses Vorgehen mit E-Mail vom 14. Januar 2019 nochmals bestätigt. Über die Errichtung von Staffelgeschossen ist im Übrigen im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren zu entscheiden. Zu den sich unter Berücksichtigung möglicher Staffelgeschosse ergebenden Bedarfen an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sowie Sport- und Grünflächen siehe Abwägung zum Thema „Maß der baulichen Nutzung – Verdichtung allgemein“ sowie Abwägung zum Thema „Wohnfolgeeinrichtungen“. → Keine Planänderung.
13	Die geforderten 25% Wohnungen mit WBS sind falsch berechnet.	
13	Die geforderten 25% Wohnungen mit WBS haben keine garantierten (Tiefgaragen)Parkplätze.	Einen Anspruch auf einen Tiefgaragenplatz von Mietern gibt es generell nicht. Auch kennt die Berliner Bauordnung keine Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen (bzw. nur eine bei öffentlich zugänglichen baulichen Anlagen zur Errichtung von Stellplätzen für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzer/innen). Dessen ungeachtet kann mit der im Baugebiet WA 7 ermöglichten Tiefgarage, den oberirdischen Stellplatzanlagen im Baugebiet WA 9 sowie im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung östlich des Baugebiets WA 7 und in den angrenzenden Straßenräumen eine ausreichende Zahl an Stellplätzen für die beiden Baugebiete, in denen der förderfähige Wohnraum nachzuweisen ist, geschaffen werden. → Keine Planänderung.
19a	Die Bonava Wohnbau GmbH verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, entsprechend der im Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzung je angefangene 400 m² Geschossfläche eine mietpreisbegrenzte Wohnung zu errichten und in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Berliner Wohnungsbauförderungsgesetzes nur an Mieter mit Wohnungsberechtigungsschein zu dem begrenzten Mietzins zu vermieten.	Die Bindungsfrist für die mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen beläuft sich gemäß Teil I, § 15 Absatz 2 des zwischen den Investoren und dem Land Berlin geschlossenen städtebaulichen Vertrags auf 20 Jahre. Gemäß den neuen Förderbestimmungen des Landes Berlin 2018, Veröffentlichung im Amtsblatt ABl. Nr. 50 / 24. November 2017 ist der Vertrag im weiteren Verfahren dahingehend zu ändern, als dass die Frist auf die neu geltenden 30 Jahre erhöht wird. → Ergänzung vertraglicher Regelungen; keine Planänderung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Es wird nicht darüber informiert, wie lange die Mietpreisbindung gilt. In der derzeitigen Situation auf dem Berliner Wohnungsmarkt ist eine langfristige Bindung zu fordern – länger als die üblichen 15 Jahre, die viel zu gering sind, um Wohnungen mit bezahlbaren Mieten in ausreichendem Maße zu sichern. Die soziale Mischung kann nur gewährleistet werden wenn längerfristige Mietpreisbindungen bzw. unbefristete Mietpreisbindungen umgesetzt werden.	
10. Wohnraum – Eigentumswohnungen		
19a	Der Anteil der Eigentumswohnungen sollte im Vergleich zu dem Anteil der bezahlbaren Mietwohnungen reduziert werden. Die Anzahl der Mietwohnungen in Berlin nimmt im Vergleich zu den Eigentumswohnungen rapide ab. Das ist für die soziale Bevölkerungsstruktur extrem bedenklich. Auch in Karlshorst werden die sozial schwächeren Familien zunehmend verdrängt.	Regelungen zum Anteil an Miet- / Eigentumswohnungen sind <u>nicht</u> Gegenstand eines Bebauungsplans, vielmehr liegt dieser in der alleinigen Hand des Investors. Gleiches gilt im Übrigen auch für den Kaufpreis von Eigentumswohnungen. Entsprechende Regelungen im Bebauungsplan mangelt es an einer Rechtsgrundlage im Baugesetzbuch (BauGB). Letzteres bietet über § 9 Absatz 1 Nummer 7 BauGB lediglich die Möglichkeit, Flächen festzusetzen, auf denen ganz oder teilweise nur Wohngebäude errichtet werden dürfen, die mit Mitteln der sozialen Wohnraumförderung gefördert werden könnten. Von dieser Möglichkeit wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 12 entsprechend den Maßgaben des „Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung“ Gebrauch gemacht. → Keine Planänderung.
12	Bei dem aktuellen Mangel an bezahlbaren Mietwohnungen: Warum lässt das Bezirksamt Lichtenberg zu, dass der Investor Bonava 512 Eigentumswohnungen bauen und verkaufen darf? Werden Sie dafür sorgen, dass der Anteil an Mietwohnungen noch erhöht wird? Gibt es dafür eine rechtliche Grundlage, dass so viele teure Eigentumswohnungen entstehen dürfen?	
11. Wohnfolgeeinrichtungen		
4	Der Schulbau ist von Anfang an zu klein! Ein Schul-Neubau darf nicht an einen privaten Investor vergeben werden. In Lichtenberg und speziell in Karlshorst liegt der Bevölkerungsanteil im schulpflichtigen Alter über dem berlinüblichen Durchschnitt – um 25 %. Aus diesem Grund stimmt die Kapazitätsplanung schon innerhalb der Parkstadt nicht. Grundsätzlich fehlen in Karlshorst Kindergarten-, Schul- und Hortplätze. Das Projekt sollte deshalb dazu genutzt werden, die Kapazität insgesamt zu erhöhen.	Eine exakte Prognose der Bevölkerungsstruktur im geplanten Stadtquartier ist nicht möglich. Daher erfolgt die Ermittlung der Bedarfe für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur – wie Berlinweit in jedem Bebauungsplan-Verfahren – entsprechend den Planungsannahmen für Soziale Infrastruktur als Folgeeinrichtungen bei Wohnungsneubau (SenStadtUm 12/2013).

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Der durch die geplante Bebauung ausgelöste Bedarf an Kita- und Grundschulplätzen kann in den vorhandenen Einrichtungen der näheren Umgebung nicht gedeckt werden. Im Rahmen des städtebaulichen Vertrags zwischen der Bonava Wohnbau GmbH, der Blockdammweg 60 GmbH und Co. KG sowie dem Land Berlin vom 16. Juli 2018 verpflichtet sich die Bonava daher, im Plangebiet zur Deckung des ursächlichen Bedarfs an Kita-Plätzen eine Kindertagesstätte herzustellen und an einen privaten Betreiber zu übertragen. Zur Deckung des Bedarfs an Grundschulplätzen ist geplant, auf der Gemeinbedarfsfläche GB 1 eine Grundschule zu errichten. Mit der Grundschule wird zum einen der sich aus dem geplanten Stadtquartier ergebende Bedarf an Grundschulplätzen gedeckt werden. Zum anderen werden mit der Grundschule zusätzliche Bedarfe aus der Umgebung abgedeckt werden. Aufgrund der zukünftigen Bedarfssituation im maßgeblichen Prognoseraum wird die Grundschule nunmehr als dreizügige Grundschule geplant. Mit den geplanten Festsetzungen und Regelungen im städtebaulichen Vertrag wird den sich aus den Planungen ergebenden Erfordernissen entsprochen. Die ausreichende Versorgung des gesamten Prognoseraums Lichtenberg Süd – darunter Karlsruhorst – ist darüber hinaus Gegenstand der entsprechenden Fachplanungen (Schulentwicklungsplanung / Kitabedarfsplanung) und nicht Gegenstand dieses Bebauungsplan-Verfahrens. → Keine Planänderung. Gemäß städtebaulichen Vertrag ist vorgesehen, dass das Land Berlin die geplante Schule errichtet. Das Schulgrundstück wird hierfür von Bonava an das Land Berlin übertragen. Zugleich verpflichtet sich Bonava im städtebaulichen Vertrag für den ursächlichen Bedarf an Schulplätzen aus dem Planungsvorhaben den entsprechenden Kostenbeitrag (gemäß den Maßgaben des „Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung“) zu zahlen. → Keine Planänderung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	<i>Bedarf an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, Sport- und Grünflächen</i> "Berücksichtigt man, dass neben der in den allgemeinen Wohngebieten WA 2 bis WA 10 festgesetzten Geschossflächen von 100.800 m² zusätzlich die Errichtung von Staffelgeschossen in einem Umfang von bis zu ca. 17.600 m² möglich ist, ergäbe sich insgesamt eine Zahl von bis zu rd. 2.370 Einwohnern." (S. 174) Diese im Konjunktiv formulierte Annahme wird durch die Realität ad absurdum geführt, denn bereits jetzt werden die "möglichen" Staffelgeschosse zum Verkauf angeboten (und auch gekauft bzw. vorgemerkt). Da auch alle Pläne, Modelle, Zeichnungen etc. diese Staffelgeschosse ausweisen, muss von deren realer Existenz ausgegangen werden. Es entstehen damit im Plangebiet auf insgesamt 118.400 m² 176 WE mehr als der GFZ-Berechnung von 1.000 WE zugrunde liegen. In der Folge ist (rechnerisch) mit 2.370 Einwohnern zu rechnen, ein Plus von ca. 18 %. Bezeichnender Weise geht das Verkehrsgutachten der LK Argus bei der Annahme des Motorisierungsgades (S. 47) ebenfalls von 2.370 Einwohnern aus. Alle Bedarfswahlen an sozialer Infrastruktur, die auf der Grundlage einer um ca. 18 % zu geringen Einwohnerzahl berechnet wurden, sind mithin hinfällig.	Die sich unter Berücksichtigung möglicher Staffelgeschosse ergebenden Bedarfe an Kita- und Schulplätzen sind in der Begründung dargelegt. Mit der auf der Gemeinbedarfsfläche GB 1 geplanten Grundschule kann auch der sich unter Berücksichtigung möglicher Staffelgeschosse ergebende Bedarf gedeckt werden. → Keine Planänderung.
9, 10	Erschwerend kommt hinzu, dass bei der Berechnung die tatsächliche demographische Entwicklung in Karlshorst unberücksichtigt bleibt. Wird ausgehend von der bereits vorhandenen demographischen Besonderheit von einer durch Zuzug bedingten Altersstruktur von einem Anteil von 24,9 % der unter 18-jährigen an der Wohnbevölkerung ausgegangen (Sozialräumliches Profil Stand 11/17 für Carlsgarten und Prinzenviertel), ist eine Korrektur im Vergleich zur Norm-Demographie des „Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung“ (1 % per Jahrgang) zusätzlich zu den bereits begründeten 18 % eine weitere Korrektur von mindestens 37 % für die Altersgruppe unter 18 Jahren notwendig.	Eine exakte Prognose der Bevölkerungsstruktur im geplanten Stadtquartier ist <u>nicht</u> möglich. Daher erfolgt die Ermittlung der Bedarfe für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur – wie Berlinweit in jedem Bebauungsplan-Verfahren – entsprechend den Planungsannahmen für Soziale Infrastruktur als Folgeeinrichtungen bei Wohnungsneubau (SenStadtUm 12/2013). → Keine Planänderung.
14	Bezüglich des Bebauungsplans habe ich mehrere Fragen bzw. Einwände. Zum einen geht es um die demographische Betrachtung. Es	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	ist davon auszugehen, dass vornehmlich Familien von den neu gebauten Wohnungen und der Wohnlage adressiert sind und angezogen werden. Die Altersverteilung und vor allem der durchschnittliche Kinderanteil liegen damit weit über dem Berliner Durchschnitt. Dieser wird allerdings in Form des „Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung“ als Grundlage für die Anzahl der Kita- und Schulplätze herangezogen. Eine angemessene Gewichtung muss hier herangezogen werden. Denn bereits jetzt ist der Familien- und Kinderanteil im angrenzenden Wohngebiet überdurchschnittlich, Kita- und Schulplätze sind nicht ausreichend in diesem Teil Karlsruhs vorhanden.	
17	Ich denke, den bisherigen Planungen liegen etliche Planungsannahmen zugrunde – angefangen mit der Unklarheit, wie viele Wohnungen überhaupt geplant sind (1.000 oder 1.400 – abhängig von der nicht geklärten Frage, ob Staffageschoss oder nicht ...) muss man wohl mit mind. 2 Erwachsenen plus 1-2 Kindern je Whg. rechnen. Das heißt zusätzlich wohl 1.500 – 2.000 Erwachsene plus 1.750 Kinder, also ein Plus von rund 3.000 Personen (bei 1.000 Wohnungen) – mehr bei der Staffageschosslösung (...). Ich kann im Bebauungsplan nicht erkennen, dass die notwendige Infrastruktur für diese Menschenmenge sichergestellt wird! Es soll ein Kindergarten gebaut werden mit 190 Plätzen und eine 2-zügige Grundschule, also 2 x 6 Klassen a 30 Kinder = 360 Kinder. In eine Grundschule sollen die Kinder offenbar alle nicht gehen – darum ist in dieser Hinsicht nichts geplant. Sowieso wird dieser Schätzung nach wohl nur 1/3 (oder weniger) der dortigen Kinder überhaupt Bedarf an einem Kita- / Schulplatz haben – denn da alle (!) anderen Grundschulen / Sekundarschulen und Kitas hier schon jetzt aus allen Nähten platzen, dürfte ja realistisch nicht davon auszugehen sein, dass die übrigen ca. 1.000 Kinder irgendwo anders wohnortnah unterkommen können (...)	Der Behauptung, der Planung lägen falsche Planungsannahmen zugrunde wird widersprochen. Die Berechnungen bzw. Schätzungen des / der Einwenders / in werden <u>nicht</u> geteilt. Eine exakte Prognose der Bevölkerungsstruktur im geplanten Stadtquartier ist <u>nicht</u> möglich. Daher erfolgt die Ermittlung der Bedarfe für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur – wie Berlinweit in jedem Bebauungsplan-Verfahren – entsprechend den Planungsannahmen für Soziale Infrastruktur als Folgeeinrichtungen bei Wohnungsneubau (SenStadtUm 12/2013). Diese basieren auf langjährigen Erfahrungswerten der Senatsfachverwaltungen. Entsprechend der o. g. Planungsannahmen ergibt sich bei der geplanten Geschossfläche in den Baugebieten WA 2 bis WA 10 (WA 1 = Bestandssicherung) bei einem Wohnanteil von 100 % der Geschossfläche, der Realisierung von Mehrfamilienhäusern, einem durchschnittlichen Wohnungsschlüssel von 1 WE / 100 m² Geschossfläche (= Bruttofläche, entspricht ca. 75 m² / WE Nettofläche) sowie einer durchschnittlichen Wohnungsbelegung von 2 Einwohnern / WE eine Einwohnerzahl von 2.016. Berücksichtigt man, dass neben der in den Baugebieten WA 2 bis WA 10 festgesetzten Geschossfläche von 100.800 m² zusätzlich die Errichtung von Staffelgeschossen in einem Umfang von bis zu ca. 17.600 m² möglich ist,

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	Karlshorst erlebt im Bereich der Grundschulversorgung einen durch das Bezirksamt testierten Notstand von zurzeit 354 fehlenden Grundschulplätzen. Dieser Zustand wird sich bis 2023/24 auf ein Defizit von 805 Plätzen verschärfen. Die Erteilung von Baugenehmigungen für weiteren Wohnungsbau in Kopplung mit Schulbau, der aber den tatsächlich durch das Bauvorhaben erzeugten Bedarf nicht deckt ist rechtswidrig. Hierzu ist der Maßstab nicht das „Berliner Modell für kooperative Baulandentwicklung“, sondern eine objektiv realistische Planung, damit ein gravierender Notstand vorrangig beseitigt wird. Die Planungen für Wohnungsbau widersprechen grundsätzlich dem Baurecht, wenn ein Notzustand weiter verschärft wird.	ergäbe sich insgesamt eine Zahl von bis zu rd. 2.370 Einwohnern / innen. Für die Berechnung der Bedarfe für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wird ausgehend von dieser Einwohnerzahl abermals auf die Erfahrungswerte der Senatsfachverwaltungen bzgl. der Jahrgangsstärken der relevanten Altersgruppen zurückgegriffen.. Die Angaben des / der Einwenders / in zur Größe der Schule und der Kita sind <u>nicht</u> zutreffend. Gemäß den gesetzlichen Vorgaben bzw. Festlegungen der Senatsfachverwaltungen ist für eine Grundschule von 144 Kindern / Zug auszugehen. Daraus ergibt sich für die mittlerweile vorgesehene dreizügige Grundschule eine Zahl von 432 Schulplätzen. Dem steht ein durch die geplante Bebauung ausgelöster Bedarf an staatlichen Grundschulplätzen von 109 gegenüber. Mit der geplanten Grundschule wird daher nicht nur der aus der geplanten Bebauung resultierende Bedarf gedeckt, sondern vielmehr auch ein zusätzlicher Bedarf aus der Umgebung. → Keine Planänderung. Mit der Planung wird <u>kein</u> Notzustand verschärft; vielmehr erfährt die Grundschulversorgung in Karlshorst durch die geplante dreizügige Grundschule eine deutliche Verbesserung. Mit der geplanten dreizügigen Grundschule entstehen 432 Schulplätze (3 x 144 Schulplätze). Dem steht ein durch die geplante Bebauung ausgelöster Bedarf an staatlichen Grundschulplätzen von 109 gegenüber. Die Ermittlung des Bedarfs an staatlichen Grundschulplätzen erfolgt hierbei – wie berlinweit in jedem Bebauungsplanverfahren – entsprechend den Planungsannahmen für Soziale Infrastruktur als Folgeeinrichtungen bei Wohnungsneubau (SenStadtUm 12/2013). Diese basieren auf langjährigen Erfahrungswerten der Senatsfachverwaltungen und sind identisch mit dem im „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“ zur Anwendung kommenden Kennwerten. Die Annahmen erscheinen realistisch. Eine exakte Prognose

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	Die Planung ist durch die von der BVV gewünschte 3-zügigkeit der Grundschule überholt. Der Flächenbedarf ist an die veränderte Schulgröße, sowie an die neuen und erhöhten Raumanforderungen der Fachgruppe Schulraumqualität des Senates entsprechend anzupassen. Die chronische Mangel und erhebliche Unterversorgung an Sportflächen und Vereinssport sollte durch eine dreizügige Sporthalle endlich beseitigt und damit grundsätzlich, auch für den Aufbau weitere Sportangebote (für Erwerbstätige / Senioren, etc.) gelöst werden.	der Bevölkerungsstruktur im geplanten Stadtquartier ist <u>nicht</u> möglich. → Keine Planänderung. Wie in der Stellungnahme genannt, ist für die geplante Grundschule mittlerweile eine Dreizügigkeit vorgesehen. Im Zuge der Erörterung verschiedener Schulbauvorhaben in Lichtenberg wurde zwischen dem bezirklichen Schul- und Sportamt sowie den Senatsverwaltungen für Bildung, Jugend und Familie (SenBJF) und für Stadtentwicklung und Wohnen (SenStadtWohn) übereinstimmend festgehalten, dass die Grundstücksfläche am Plangebiet für den Bau einer dreizügigen Grundschule zwar knapp bemessen sei, die geplante Viergeschossigkeit jedoch den Bau auf der Grundstücksfläche zulässt. Mögliche Synergien, die durch das Verbinden von unterschiedlichen Funktionen der Freiflächen entstehen könnten, sollen genutzt werden. Die in unmittelbarer Nähe, im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans 11-47a planerisch ermöglichte ungedeckte Sportanlage soll der Grundschule zur Verfügung stehen. Die geplante Schule wurde 2018 als dreizügige Grundschule, viergeschossig in das Wettbewerbsprogramm für modulare Grundschulen und Sporthallen des Senats aufgenommen. Die geplante Grundschule ist Teil der Berliner Schulbauoffensive (BSO) und in der 2. Tranche der Finanzierung enthalten. Mit der im Geltungsbereich des Bebauungsplans 11-47a geplanten ungedeckten Sportfläche (u. a. mit Großspielfeld) sowie der auf dem Schulgrundstück geplanten Sporthalle wird die Versorgung mit Sportflächen in Lichtenberg/Süd eine Verbesserung erfahren. Sporthallen werden nach „Feldern“ bemessen. Für den Bau der Grundschule ist eine Zweifeldsporthalle vorgesehen. → Keine Planänderung. Der Grundschule soll die in unmittelbarer Nähe, im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans 11-47a planerisch ermöglichte ungedeckte Sportanlage zur Verfügung stehen. Der Sportplatz soll
13	Auf dem Schulgelände wurde der Sportplatz vergessen.	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
13	Es werden zum ersten Wohnungsbezug keine ausreichenden Kita + Grundschulplätze fußläufig vorhanden sein.	bis 2025 errichtet werden und ist in der Investitionsplanung des Bezirks enthalten. → Keine Planänderung. Gemäß den Regelungen des am 16. Juli 2018 geschlossenen städtebaulichen Vertrags ist die Kita durch den Investor Bonava so rechtzeitig herzustellen, dass die Versorgung der in das Plangebiet ziehenden Bewohner gewährleistet ist. Mit der Herstellung der Kita ist spätestens zu beginnen, wenn mit dem Bau von 200 WE begonnen wurde. Die mangelfreie Herstellung und Inbetriebnahme der Kita ist spätestens bei Bezugsfähigkeit von 400 Wohnungen gegenüber Berlin, Bezirksamt Lichtenberg, Jugendumt nachzuweisen. Hinsichtlich der Grundschule verpflichtet sich das Land Berlin, deren Herstellung spätestens bis zum Ablauf einer Frist von fünf Jahren ab der bezugsfertigen Fertigstellung einer bestimmten Wohnungszahl im Plangebiet abzuschließen. Im Nachgang der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte eine Abstimmung der betroffenen Fachbehörden zur Errichtung der Schule im Rahmen der Berliner Schulbaupolitik; insbesondere aufgrund baupolitischer Aspekte sollen die vertraglichen Regelungen dergestalt geändert werden, dass als Fristbeginn die Fertigstellung von 500 anstelle von 90 Wohneinheiten berücksichtigt wird. Die vorgenannten Regelungen bewegen sich im üblichen Rahmen und gewährleisten auch im Zeitverlauf eine hinreichende Versorgung mit den entsprechenden Einrichtungen. Darüber hinaus ist die zeitliche Realisierungsabfolge nicht Gegenstand des Bebauungsplan-Verfahrens. → Ergänzung vertraglicher Regelungen; keine Planänderung.
13	Ich habe keine Verpflichtung gefunden, dass der Investor alle erforderlichen Ausgleichs- und Mehrbedarfe auf seinem Grundstück realisieren muss. Dazu gehört z. B. Infrastruktur: 1:1 Verhältnis Wohnungen zu Parkplätzen, hochwachsende Straßenbäume, große KITA, 4-zügige Grundschule, Ärzte und weitere Engpässe in Karlshorst.	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Konkret übernimmt der Investor Bonava gemäß dem städtebaulichen Vertrag die Kosten für die Herstellung der geplanten <u>Grundschule</u> anteilig für den durch den Wohnungsneubau ausgelösten Bedarf. Davon abzusetzen ist der Wert der von Bonava an das Land Berlin zu übertragenden Grundstücksfläche für den Schulneubau, soweit der Schulneubau nicht durch die Bauvorhaben im Plangebiet veranlasst wird, sondern der allgemeinen Schulversorgung dient. Zur Zahl der erforderlichen Grundschulplätze sowie der Zügigkeit der geplanten Grundschule siehe vorangegangene Abwägungen unter dem Punkt „Wohnfolgeeinrichtungen“. Hinsichtlich der erforderlichen <u>Kita</u> verpflichtet sich der Investor Bonava auf der im Bebauungsplan als GE 1 festgesetzten Fläche eine Kita mit der entsprechenden Platzzahl herzustellen und dauerhaft zu betreiben. Mit den geplanten Tiefgaragen, den oberirdischen Stellplatzanlagen in den Baugebieten WA 5 und WA 9 sowie im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung östlich des Baugebiets WA 7 und den vorgesehenen Straßenquerschnitten kann eine ausreichende Zahl an <u>Stellplätzen</u> im geplanten Wohnquartier geschaffen werden (Stellplatzschlüssel voraussichtlich ca. 1 Stellplatz/WE). Im Rahmen des Bebauungsplans erfolgen für die einzelnen allgemeinen Wohngebiete Festsetzungen zu <u>Baumpflanzungen</u>. Gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 21 sind allein in den WA 2 bis WA 10 mindestens 29 Bäume zu pflanzen oder zu erhalten. Darüber hinaus werden in den öffentlichen und privaten Verkehrs- und Grünflächen nach derzeitigem Planungsstand über 390 weitere Bäume gepflanzt werden. Darüber hinaus enthält die Begründung zum Bebauungsplan Pflanzlisten mit empfohlenen Gehölzarten. Die konkrete Planung der <u>ärztlichen Versorgung</u> ist nicht Aufgabe und Gegenstand der <u>Bebauungsplanung</u>. In den allgemeinen

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
14	Die reine Ausrichtung der geplanten Schule auf Grundschüler diskriminiert Familien mit älteren Kindern. Wo sollen Kinder der Sekundarstufe I und II zur Schule gehen?	Wohngebieten sind jedoch gemäß § 13 BauNVO Räume, im Gewerbegebiet auch Gebäude für freie Berufe, zu denen auch Ärzte zählen, zulässig. → Keine Planänderung. Familien mit älteren Kindern werden durch die Planung der Grundschule im Plangebiet <u>nicht</u> diskriminiert. Wohnungsnah gilt es lediglich die Versorgung mit Grundschulplätzen zu sichern. Dem hingegen existieren für weiterführende Schulen keine Einzugsbereiche und die Versorgung mit entsprechenden Schulplätzen ist daher nicht notwendigerweise in Wohnungsnähe sicherzustellen. Die Gewährleistung der Versorgung mit Plätzen in weiterführenden Schulen ist vielmehr Gegenstand der Schulentwicklungsplanung. → Keine Planänderung.
12	Die Einwohnerzahl von Karlsruh wächst mit der Parkstadt weiter: Welche neuen Schulplätze (weiterführende Schulen) frei zugängliche Sportanlagen, Freizeitmöglichkeiten, Jugendklubs für Jugendliche werden mit der Parkstadt errichtet?	Zum Thema „Weiterführende Schulen“ siehe vorangegangene Abwägung zur Stellungnahme 12.
17	Ähnlich ist es mit Freizeitangeboten, Einkaufsmöglichkeiten usw.. Die dort zuziehenden Menschen müssen sich offenbar weitestgehend mit denen, die bereits hier sind, um diese Infrastruktur-Dinge streiten (...).	Die im Plangebiet vorgesehenen Festsetzungen decken den durch den Wohnungsneubau induzierten Bedarf an öffentlichen Spielflächen vollständig ab. Am Blockdammweg im Geltungsbereich des Bebauungsplans 11-47a ist die Errichtung einer ungedeckten Sportfläche vorgesehen, die auch eine Versorgungsfunktion für die zukünftigen Bewohner des Plangebiets 11-47ba übernehmen kann. Hinsichtlich Jugendfreizeiteinrichtungen ist zu sagen, dass für den aus dem Plangebiet resultierenden Bedarf allein der Bau einer Jugendfreizeiteinrichtung nicht gerechtfertigt ist. Eine ausreichende Versorgung des gesamten Prognoseraums Lichtenberg/Süd – darunter Karlsruh – mit entsprechenden Jugendfreizeiteinrichtungen liegt im Übrigen im Verantwortungsbereich des bezirklichen Jugendamts und ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplan-Verfahrens. Um eine angemessene Nahversorgung des neu geplanten Stadtquartiers sicherstellen zu können, sind im östlichen Teil des geplanten Gewerbegebiets GE 1 entsprechend den geplanten Festsetzungen Einzelhandelsbetriebe als „Gewerbebetriebe aller Art“ allgemein zulässig. Der genaue Umfang an im Bereich Blockdammweg

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
5	Was wird für die ärztliche Versorgung im geplanten Gebiet getan? Die Ärzte im benachbarten Prinzenviertel nehmen schon jetzt keine neuen Patienten mehr an.	38/58 zulässigen Einzelhandelsnutzungen wird auf der nachfolgenden Ebene des Baugenehmigungsverfahrens auf Basis konkreter Aussagen zur baulichen und funktionalen Gestaltung festgelegt. Dabei sind sowohl der Schutz der betroffenen zentralen Versorgungsbereiche als auch das Ziel einer verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung zu berücksichtigen. Weiterhin sind in den geplanten allgemeinen Wohngebieten auch der Versorgung des Gebiets dienende Läden allgemein zulässig. Darüber hinaus übernimmt das Ortsteilzentrum (OTZ) Karlshorst wichtige Versorgungsfunktionen. Das OTZ hat in den vergangenen Jahren durch die Entwicklung des Einzelhandelsschwerpunkts an der Bahntrasse eine Stärkung erfahren. → Keine Planänderung. Die konkrete Planung der ärztlichen Versorgung ist nicht Aufgabe und Gegenstand der Bebauungsplanung. In den allgemeinen Wohngebieten sind gemäß § 13 BauNVO Räume, im Gewerbegebiet auch Gebäude für freie Berufe, zu denen auch Ärzte zählen, zulässig. → Keine Planänderung.

12. Verkehr/Erschließung – Allgemein

13	Es gibt keine Einbettung in die Gesamtverkehrsproblematik also keinen aktuellen Gesamtverkehrswegeplan.	Im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens wurde eine Verkehrsuntersuchung erarbeitet, in der dieverkehrlichen Auswirkungen der geplanten Nutzungen dargestellt und bewertet sowie Empfehlungen zur weiteren Verbesserung derverkehrlichen Erschließung gegeben wurden. Die Ergebnisse und Empfehlungen der Untersuchung fließen in die Planung ein. Übergeordnete Planungen und Prognosen fanden im Rahmen der Untersuchung – soweit relevant – Berücksichtigung. Eine darüber hinausgehende Auseinandersetzung mit einer sogenannten „Gesamtverkehrsproblematik“ ist <u>nicht</u> Gegenstand eines Bebauungsplan-Verfahrens.
----	---	---

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
5	<i>Wohnortnahes Arbeiten nicht berücksichtigt</i> Im Gutachten steht: „Allgemein sollen Maßnahmen zur Förderung einer nicht-motorisierten (Nah-) Mobilität bei der Entwicklung von neuen Wohnstandorten mitgedacht werden.“ Das wird aber gerade nicht gemacht. Es bestand die Chance, auf dem Gewerbegebiet auch wieder Gewerbe anzusiedeln oder eine Mischnutzung zuzulassen, um wohnortnahes Arbeiten zu ermöglichen. Die Planungen sehen ein reines Wohngebiet vor (das Gewerbe dort wird wohl nur eine Einkaufsmöglichkeit sein), was die Pendelei nur verstärken wird. Es sind reine Satellitenstädte, die die Wohnqualität für die aktuellen Bewohner nur verschlechtern und auch für die neuen Bewohner auf lange Sicht nur schlechter machen. Im Zentrum Berlins werden fast nur Büros gebaut (z. B. Plannungen Alex) und um den S-Bahn Ring herum fast nur Wohnungen. Das führt zu weiterem Verkehrschaos (für Autos um das Ostkreuz und in der Treskowallee, bei der S-Bahn Überlastung auf der Stadtbahn), Umweltbelastungen und schadet der Gesundheit und Gesellschaft. Es sollte mehr Gewerbe und weniger Wohnungen im hier betrachteten Gebiet geplant werden.	→ Keine Planänderung. Die hier zitierte Aussage der Verkehrsuntersuchung entstammt – wie im Gutachten auch erläutert – dem Klimaschutzteilkonzept 2015 für den Bezirk Lichtenberg. Da letzteres auch einen Maßnahmenkatalog für ein integriertes Mobilitätskonzept enthält, erfolgt im Verkehrsgutachten eine entsprechende Wiedergabe der Inhalte. Zur Förderung der nicht-motorisierten (Nah-)Mobilität wird im Plangebiet u. a. eine durchgehende Raderschließung auf der Nord-Süd-Hauptachse des neuen Quartiers bis zum Blockdamweg und darüber hinaus (lichtsignalisierte Führung der Radfahrer über den Blockdamweg zur Weiterfahrt über die bestehende Brücke auf die andere Seite der Bahn sowie Anschluss an die Radverkehrsanlagen im Bereich Blockdamweg einschließlich Weiterführung als baulicher Radweg bis zur Trautenaue Straße) geschaffen. Die Planung ermöglicht – in Einklang mit dem Flächennutzungsplan (FNP-Änderung „Karlsborst West / Blockdamweg (Lichtenberg), Lfd. Nr. 03/14“) – eine städtebauliche Neuordnung der seit vielen Jahren überwiegend brachliegenden Flächen und die Schaffung eines städtebaulich tragfähigen und vernünftigen Übergangs von den Wohngebieten in Karlsborst zu dem gewerblich-industriell geprägten Bereich um das HKW Klingenberg bzw. die Köpenicker Chaussee / Rummelsburger Landstraße. Mit der Planung wird ferner dem steigenden Wohnungsbedarf der wachsenden Stadt Rechnung getragen. Der Anregung, mehr Gewerbe und weniger Wohnen zu planen, wird vor diesem Hintergrund <u>nicht</u> gefolgt. Die Aussage, dass hier eine reine „Satellitenstadt“ geplant würde, wird <u>nicht</u> geteilt. Mit den Festsetzungen des Gewerbegebiets GE 1, der Gemeinbedarfsflächen GB 1 und GB 2 sowie von allgemeinen Wohngebieten wird eine Mischung aus unterschiedlichen, sich ergänzenden Nutzungen ermöglicht. Mit der Festsetzung des Gewerbegebiets GE 1 südlich des Blockdamwegs wird das Ziel verfolgt, für die gewerbliche Wirtschaft Flächenangebote bereitzustellen. Dabei werden sowohl die bestehende Gewerbenutzung berücksichtigt,

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	Zum Punkt "Verkehrliche Auswirkungen" übernimmt die Begründung weitgehend unverändert die Argumentation der Verkehrsuntersuchung der LK Argus vom 31. Januar 2018. Diese Untersuchung zeigt erhebliche Schwächen.	als auch Neuansiedlungen wohnverträglichen Gewerbes ermöglicht. Über zulässige Einzelhandelsnutzungen bestehen hier, entsprechend den Zielen des aktuellen Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirks Lichtenberg, auch Möglichkeiten für eine verbesserte Nahversorgung des Ortsteils. In allgemeinen Wohngebieten (WA) sind gemäß § 4 Absatz 2 BauNVO neben Wohngebäuden auch der Versorgung des Gebiets dienende Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nichtstörende Handwerksbetriebe sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. In den WAs sind weiterhin gemäß § 13 BauNVO auch Räume für freie Berufe zulässig. → Keine Planänderung.
9, 10	Planungsvoraussetzungen wie der Aufbau der Blockdammbücke, die Anbindung der Wandlitzstraße und die Festlegungen der Radnetzstruktur (Umbau der Ehrlichstraße durch BVG) sollten jetzt im Rahmen einer übergeordneten aber auf Karlshorst bezogenen Infrastrukturplanung benannt werden.	Der Auffassung der Einwender, dass die Verkehrsuntersuchung erhebliche Schwächen zeigt, wird nicht gefolgt. Im Übrigen siehe auch Abwägung zu den weiteren Unterpunkten zum Thema Verkehr / Erschließung. → Keine Planänderung. Die aufgeführten Punkte sind weder Planungsvoraussetzungen für das im Geltungsbereich des Bebauungsplans 11-47ba geplante Stadtquartier noch sind sie Gegenstand des Bebauungsplan-Verfahrens. Worauf der Punkt „Anbindung der Wandlitzstraße“ der Einwender abzielt, bleibt unklar. → Keine Planänderung.
13. Verkehr/Erschließung – Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) allgemein		
12	Ist bei Ihrer Verkehrsplanung berücksichtigt, dass Karlshorst keine Regionalzug-Station mehr hat und die S-Bahn nur noch im 10-min-Takt fährt? Wird die Taktfrequenz der Straßenbahnlinie 21 erhöht?	Die genannten Punkte sind dem Plangeber bekannt und in der Verkehrsplanung berücksichtigt. Der S-Bahnhof „Berlin-Karlshorst“ mit der Linie S 3 ist für die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets mit einer Entfernung von ca. 1 km jedoch nur von nachrangiger Bedeutung. Zur Verbesserung der vorhandenen ÖPNV-Erschließung ist seitens des Aufgabenträgers des ÖPNV (SenUVK) derzeit eine Verdichtung

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
17	Der größte Streitpunkt nach Schulen & Kitas dürfte dann sicher die Verkehrsanbindung sein – große Entfernungen zu Straßenbahnstationen und S-Bahn und ein sehr langer Fahr-Takt werden einige Leute sicher dazu bringen, (weiterhin) das Auto zu nutzen – was unweigerlich zu den bekannten Problemen wie mangelnde Parkplätze & ewig lange Staus auf den Straßen führen wird. Das kann man ja seit Monaten auf der Ehrlichstraße beobachten, wo von ca. 14.30-18.00 Uhr alles voll ist und man nur im Stop&Go weiterkommt.	des Takts der Straßenbahnlinie 21 durch eine zusätzliche Straßenbahnlinie 22 beabsichtigt (ausführlicher siehe Abwägung zum Thema „Verkehr / Erschließung – ÖPNV: Straßenbahn“). → Keine Planänderung. Das Plangebiet ist durch die Straßenbahnlinie 21 an den ÖPNV angeschlossen. Der maßgebliche Zielwert des Nahverkehrsplans des Landes Berlin von 400 m (Luftlinie) zur nächstgelegenen Haltestelle wird für den geplanten Wohnungsbau – mit Ausnahme des Baugebiets WA 10 – überall erreicht. Für das Baugebiet WA 10 wird der Toleranzwert (500 m) der ÖPNV-Erschließung eingehalten. Der S-Bahnhof „Berlin-Karlshorst“ ist für die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets mit einer Entfernung von ca. 1 km nur von nachrangiger Bedeutung. Zur Verbesserung der vorhandenen ÖPNV-Erschließung ist seitens des Aufgabenträgers des ÖPNV (SenUVK) derzeit eine Verdichtung des Takts der Straßenbahnlinie 21 durch eine zusätzliche Straßenbahnlinie 22 beabsichtigt. Darüber hinaus wird mit dem Bebauungsplan durch Festsetzung einer entsprechenden Straßenbreite grundsätzlich auch eine zusätzliche Buslinienführung über den Hönower Wiesenweg ermöglicht (ausführlicher siehe Abwägung zu den Themen „Verkehr / Erschließung – ÖPNV: Straßenbahn“ und „Verkehr / Erschließung – ÖPNV: Bus“). Zur Schaffung von Stellplätzen im geplanten Wohnquartier siehe Abwägung zum Thema „Verkehr / Erschließung – Stellplätze“. Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung kann der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. Der derzeit in den Spitzenzeiten verstärkt auftretende Rückstau des Kfz-Verkehrs in der Ehrlichstraße hat seine Hauptursache in den Baumaßnahmen im Bereich der Treskallee sowie (regelmäßigen) Unterbrechungen des S-Bahnverkehrs der Linie S 3. → Keine Planänderung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
5	<i>Öffentlicher Verkehr unzureichend</i> Jedes Bauprojekt betrachtet die Verkehrslage nur aus seiner Sicht. Die Summe der Planungen gerade in Karlshorst (z. B. „Kaisergärten“ und viele andere Projekte) führt aber zu einer weiteren Verschärfung der Lage. Im Berufsverkehr gibt es nur überfüllte S-Bahnen und Straßenbahnen. Dazu kommt noch die Schließung des Regionalbahnhofs Karlshorst. Die vielen neuen Projekte bringen immer mehr Menschen nach Karlshorst, die alle in die Innenstadt zum Arbeiten wollen. Jedes Projekt für sich verweist immer auf die schon vorhandene Infrastruktur. Die Summe der Projekte führt zur Überlastung der öffentlichen Verkehrsmittel aber auch der Straßen beim Individualverkehr. Das alles wird in der Planung und Begründung nicht berücksichtigt. Deshalb muss die Planung überarbeitet und die Anzahl der Wohnungen reduziert werden. Außerdem muss der öffentliche Verkehr ausgebaut werden (Taktverdichtung S3, nicht jede 2. Bahn der S3 am Ostbahnhof enden lassen).	Die gesamtstädtischen und bezirklichen Entwicklungen finden in den Prognosen des Senats (Individualverkehr wie auch ÖPNV) Berücksichtigung. Darauf werden durch die zuständigen Fachverwaltungen grundsätzliche Infrastrukturmaßnahmen für den Individualverkehr und ÖPNV ausgerichtet. Zur Verbesserung der vorhandenen ÖPNV-Erschließung im Planungsraum ist seitens des Aufgabenträgers des ÖPNV (SenUVK) derzeit eine Verdichtung des Takts der Straßenbahnlinie 21 durch eine zusätzliche Straßenbahnlinie 22 beabsichtigt. Der Verkehrsuntersuchung liegen die Verkehrsprognosen des Senats zugrunde. Darüber hinaus wurden die närräumigen Entwicklungen aus den direkt angrenzenden festgesetzten bzw. in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen zugrunde gelegt. Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung kann der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. Eine Reduzierung der geplanten Anzahl an Wohnungen ist <u>nicht</u> erforderlich. Die generelle ÖPNV-Erschließung Karlshorsts sowie eine etwaige Taktverdichtung der S-Bahnlinie 3 o.ä. sind <u>nicht</u> Gegenstand des Bebauungsplan-Verfahrens 11-47ba. → Keine Planänderung.

14. Verkehr/Erschließung – ÖPNV: Straßenbahn

3	Aus unserer Sicht als zukünftige Wohnungseigentümer ist die Verdichtung der Taktzeiten der Straßenbahnlinie sowie weitere Maßnahmen - weitere Verkehrsmittel (Bus) sowie die Verkürzung von Gehstrecken zur Erreichung von Verkehrsmitteln dringend erforderlich.	Seitens des Aufgabenträgers des ÖPNV (SenUVK) ist derzeit eine Verdichtung des Takts der Straßenbahnlinie 21 durch eine zusätzliche Straßenbahnlinie 22 beabsichtigt. Vor diesem Hintergrund hat
---	--	---

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
4	Bei geplanten 1.270 Wohnungen ist eine Erweiterung des öffentlichen Nahverkehrs unausweichlich. Die Erhöhung des Straßenbahntaktes ist dabei eine gute Maßnahme.	SenUVK Ende 2017 die BVG mit der Planung einer hierfür erforderlich werdenden neuen Kehranlage im Bereich des Blockdamms beauftragt. Aufgrund des höherrangigen Angebots der Straßenbahn und dessen bereits vorhandener Erschließungswirkung kommt einem ergänzenden Busangebot aus Sicht des Aufgabenträgers des ÖPNV nur eine untergeordnete Bedeutung zu. Sollte sich dies ändern, gibt es seitens der BVG Überlegungen, ggf. eine Buslinie vom S-Bahnhof „Berlin-Baumschulenweg“ zum S-Bahnhof „Berlin-Karlshorst“ einzurichten. Dabei wäre grundsätzlich auch eine Führung durch das Plangebiet möglich. Der Hönower Wiesenweg wird hierfür eine Straßenbreite erhalten, die einen ÖPNV-Linienbetrieb ermöglicht. Mit der Herstellung der Fußgänger- und Radfahrer Verbindung in Verlängerung der Planstraße F wird das neue Stadtquartier sehr gut mit der Straßenbahnhaltestelle Blockdamms verknüpft und werden Gehstrecken zur Erreichung der Straßenbahn verkürzt. → Keine Planänderung.
5	<i>Straßenbahnlinie 21-Planung nicht geklärt für die vielen neuen Bewohner / Eingeleisiger Abschnitt Straßenbahnlinie 21 nicht berücksichtigt</i> Für die Straßenbahnlinie 21 ist bisher keine Verdichtung des Taktes geklärt. Zum S-Bahnhof Karlshorst ist es zu weit (außerhalb der im Gutachten betrachteten 500 m Entfernung). Außerdem wurde der Regionalbahnhof Karlshorst geschlossen und die S3 ist jetzt schon überlastet. Die Straßenbahnlinie 21, die in der Karlshorster Straße eingeleigt ist und wo sie sich die Straße auch noch mit Autos teilt, lässt meiner Meinung nach keinen verlässlichen 10-min-Takt zu. Die Straßenbahnlinie 21 teilt sich die Fahrbahn in der Ehrlichstraße auch noch mit den Autos. Dort steht sie zuletzt auch öfter mit diesen im Stau (Rückstau von der Treskowallee). Die Verkehrsuntersuchung sollte überarbeitet werden.	Die bedarfsgerechte ÖPNV-Planung ist grundsätzlich Aufgabe der SenUVK und liegt nicht in der Hand des Plangebers. Seitens des Aufgabenträgers des ÖPNV (SenUVK) ist zur qualitativen Verbesserung der vorhandenen ÖPNV-Erschließung eine Taktverdichtung der Straßenbahnlinie 21 durch eine zusätzliche Straßenbahnlinie 22 bis zur Haltestelle Blockdamms / Ehrlichstraße beabsichtigt. Eine Weiterführung der Straßenbahnlinie 22 über diese Haltestelle hinaus ist derzeit nicht vorgesehen. Die angesprochenen Rahmenbedingungen im Bereich der Karlshorster Straße sind bekannt. Sowohl der Aufgabenträger (SenUVK) als auch die BVG gehen davon aus, dass der sehr kurze eingleisige Abschnitt im o. g. Bereich beherrschbar ist und einem 10-Minuten-Takt nicht entgegensteht. Dies gilt insbesondere auch, da sich sowohl davor als auch dahinter besondere Bahnkörper befinden.
15, 16	Ein höherer Takt der Straßenbahn ist durch das Stauaufkommen (im Bereich Blockdamms / Ehrlichstraße) nicht zu realisieren.	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Ungeachtet der o. g. Aussage zur Straßenbahnlinie 22, ist hinsichtlich der Ehrlichstraße zu sagen, dass der derzeit in den Spitzenzeiten verstärkt auftretende Rückstau des Kfz-Verkehrs in der Ehrlichstraße seine Hauptursache in den Baumaßnahmen im Bereich der Treskowallee sowie (regelmäßigen) Unterbrechungen des S-Bahnverkehrs der Linie S 3 hat. Im Übrigen ist seitens der SenUVK eine Erneuerung der Straßenbahngleisanlagen im Bereich Ehrlichstraße in Planung, bei der die Straßenbahngleise zukünftig ungefähr mittig eingeordnet werden sollen. Der angesprochene S-Bahnhof „Berlin-Karlshorst“ mit der Linie S 3 ist für die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets mit einer Entfernung von ca. 1 km nur von nachrangiger Bedeutung. Die beabsichtigte Taktverdichtung der Straßenbahn wird in der Verkehrsuntersuchung dargestellt und empfohlen. Notwendige bauliche Veränderungen im Bereich Blockdamweg / Ehrlichstraße zur Entwicklung einer lichtsignalisierten Radwegquerung berücksichtigen die Einrichtung einer für den Betrieb der Straßenbahnlinie 22 erforderlichen Kehranlage im Bereich des alten Blockdamwegs / Wandlitzstraße. Eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist <u>nicht</u> erforderlich. → Keine Planänderung.
7	Die neue Straßenbahnlinie 22 muss von Ostkreuz bis S-Bahnhof gehen, um die Parkstadt abzudecken, Endhaltestelle Gustav-Holzmann-Straße bringt keine Kapazität für das Wohngebiet.	Die derzeitige Planung für die Straßenbahnanbindung des Bahnhofs „Berlin-Ostkreuz“ sieht ergänzend zur Straßenbahnlinie 21 eine neue Linie 22 vor, die ursprünglich ihre Endstelle im Bereich der Gustav-Holzmann-Straße im Ortsteil Rummelsburg haben sollte. Aufgrund der weiteren baulichen und nachfrageseitigen Entwicklung im Einzugsbereich der Straßenbahn ist seitens des Aufgabenträgers des ÖPNV (SenUVK) inzwischen jedoch eine Verlängerung bis zur Haltestelle Blockdamweg / Ehrlichstraße angedacht. → Keine Planänderung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
15. Verkehr/Erschließung – ÖPNV: Bus		
4	Wie angedeutet soll auch eine Buslinie etabliert werden, die gleichzeitig die derzeit unterversorgten Gebiete jenseits der Rummelsburger Landstraße mit versorgen könnte. Die vorgeschlagene Streckenführung über die Straßen „Am Walde“ und „Oskarstraße“ ist jedoch nicht nachvollziehbar. Aktuell ist das ein Wohngebiet, welches nur von Anwohnern befahren werden darf. Schon mit einem PKW ist es schwierig, die Kurven zu nehmen und kein parkendes Fahrzeug zu rammen. Wie soll dort ein Bus durchfahren? Wollen Sie den Wald großflächig roden?	Das Plangebiet ist durch die Straßenbahnlinie 21 an den ÖPNV angeschlossen. Der maßgebliche Zielwert des Nahverkehrsplans des Landes Berlin von 400 m (Luftlinie) zur nächstgelegenen Haltestelle wird für den geplanten Wohnungsbau – mit Ausnahme des Baugebiets WA 10 – überall erreicht. Für das Baugebiet WA 10 wird der Toleranzwert (500 m) der ÖPNV-Erschließung eingehalten.
17	Ich widerspreche hiermit der geplanten Verkehrsführung und fordere stattdessen eine Verkehrsführung über die bereits vorhandene Schneise Hönower Wiesenweg. Die Idee, über die Waldsiedlung / Liepnitzstraße Busse fahren zu lassen, sieht nach ‚Schönreden‘ der Situation aus. Für mich realitätsfern, wenn man sich vor Ort die Enge der Straßen anschaut. So kommt man ja jetzt schon mit dem Auto oftmals nicht durch, geschweige denn Lkws (...) und falls da dann die Idee folgen sollte, die betroffenen Straßen einfach mit beidseitigen Halteverboten zu versehen, würde sich die Parkplatzsituation im ganzen Viertel, die sowieso schon angespannt ist, nochmals verschärfen (...)	Zur Verbesserung der vorhandenen ÖPNV-Erschließung ist seitens des Aufgabenträgers des ÖPNV (SenUVK) derzeit eine Verdichtung des Takts der Straßenbahnlinie 21 durch eine zusätzliche Straßenbahnlinie 22 beabsichtigt. Darüber hinaus wird mit dem Bebauungsplan durch Festsetzung einer entsprechenden Straßenbreite grundsätzlich auch eine zusätzliche Buslinienführung über den Hönower Wiesenweg ermöglicht, die die ÖPNV-Erschließungsqualität weiter erhöhen würde.
9, 10	Die unzureichende ÖPNV-Versorgung des Baugebiets erzwingt, dass an der Südspitze 500 m von der Straßenbahntrasse am Blockdammweg entfernt ist, eine Buslinie die ebenfalls Am Walde / Oskarstraße Liepnitzstraße durchqueren soll. Die scharfe Kurve Oskarstraße / Am Walde macht dies unmöglich. Der Anliegerbereich hat das Ziel den Durchgangsverkehr zu unterbinden! Schon jetzt hat die Missachtung des Anliegerbereiches (und der 30er Zone) seit Öffnung der Minna-Todenhagen-Brücke erheblich zugenommen und wird zunehmend ein Problem im Begegnungsverkehr.	Aufgrund des höherrangigen Angebots der Straßenbahn und dessen bereits vorhandener Erschließungswirkung kommt einem ergänzenden Busangebot aus Sicht des Aufgabenträgers des ÖPNV (SenUVK) derzeit eine untergeordnete Bedeutung zu. Sollte sich dies ändern, gibt es seitens der BVG Überlegungen, ggf. eine Buslinie vom S-Bahnhof „Berlin-Baumschulenweg“ zum S-Bahnhof „Berlin-Karlshorst“ einzurichten. Dabei wäre grundsätzlich auch eine Linienführung durch das Plangebiet entlang des Hönower Wiesenwegs möglich. Die genannte Streckenführung stellt lediglich eine (zwischenzeitliche) Überlegung der BVG dar, deren Realisierung einer maßnahmenbezogenen Vertiefung bedürfte. Für eine mögliche Busbefahrung der Kurve Oskarstraße / Am Walde müssten die Kurvenbereiche von Kraftfahrzeugen frei gehalten werden, was durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z. B. Anordnung von Parkverboten) möglich wäre. Darüber hinaus sind auch alternative Linienführungen wie beispielsweise über Rummelsburger Landstraße / Blockdammweg und weiter über Hönower Wiesenweg / Liepnitzstraße möglich.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Der Anliegerbereich wurde aus Gründen des Denkmalschutzes eingerichtet. Bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen sind Schäden durch Erschütterungen an den Gebäuden zu befürchten. Ein Gutachten des Denkmalschutzes zu dieser Situation fehlt! Bei Tiefbauarbeiten im Bereich Oskarstraße / Gleyeweg wurde ein erheblicher Aufwand betrieben um durch den Einsatz erschütterungsarmer Baumethoden die Rissbildung an angrenzenden Gebäuden zu vermeiden.	Zum angesprochenen Anliegerbereich ist Folgendes zu ergänzen: Die Straßenzüge Blockdammweg, Ehrlichstraße und Rummelsburger Landstraße sind das Gesamtgebiet (bestehende Siedlungsflächen und geplante Baugebiete) umschließende Hauptverkehrsstraßen. Zum Erreichen dieser Hauptverkehrsstraßen aus dem Gesamtgebiet gibt es nur wenige Wege heraus. Es kann künftigen Einwohnern/innen in dem Gesamtgebiet nicht verboten werden, als Anlieger auch Anliegerstraßen zu nutzen. Gleiches gilt sinngemäß für eine etwaige zusätzliche Buserschließung für die Anlieger. → Keine Planänderung.

16. Verkehr/Erschließung – Fahrradinfrastruktur

4	Fahrradkonzept Im Zusammenhang mit dem ebenfalls geplanten Umbau der Ehrlichstraße gibt es den Bürgervorschlag, die Wandlitzstraße und den Trabenweg als Fahrradwege auszubauen. Damit wäre auch gleichzeitig eine optimale Anbindung der Parkstadt an die S-Bahn gegeben. Die öffentlichen Verkehrsmittel liegen aus Sicht der Parkstadt teilweise so entfernt, dass eine bevorzugte Nutzung des Privat-Pkw zu erwarten ist. Umso mehr ist es wichtig, eine optimale Fahrrad-Infrastruktur zu schaffen. Ich erhebe deshalb meinen Einspruch gegen die geplante Verlegung der Wendemöglichkeit der Straßenbahn. Diese Verlegung würde nicht nur die Fahrradstraße verbauen, sondern auch eine besonders schwierige und komplexe Verkehrssituation genau gegenüber der geplanten Schule schaffen. Lassen Sie die Wendeschleife unbedingt dort, wo sie ist.	Das Ziel der Schaffung einer optimalen Fahrradinfrastruktur sowie einer guten ÖPNV-Erschließung des Plangebiets 11-47ba werden seitens des Plangebers uneingeschränkt geteilt. Dessen ungeachtet sind weder die seitens der SenUVK im Zusammenhang mit der Erneuerung der Straßenbahngleisanlagen entlang der Ehrlichstraße beabsichtigte Anlage von beidseitigen Radfahr- bzw. Schutzstreifen als Angebot für Radfahrende noch der Ausbau der Wandlitzstraße und des Trabenwegs Gegenstand des Bebauungsplan-Verfahrens 11-47ba. (Bzgl. der Wandlitzstraße sei den- noch erwähnt, dass für diese aufgrund ihrer Funktion, geringen Verkehrsbelastung sowie Lage in einer Tempo-30-Zone keine geson- derten Anlagen für den Radverkehr erforderlich sind.) Gegenstand des Bebauungsplans und des zwischen den Investoren und dem Land Berlin geschlossenen städtebaulichen Vertrags ist vielmehr die Schaffung einer durchgehenden Raderschließung auf der Nord-Süd-Hauptachse des neuen Quartiers bis zum Blockdammweg und darüber hinaus (lichtsignalisierte Führung der Radfahrer über den Blockdammweg zur Weiterfahrt über die beste- hende Brücke auf die andere Seite der Bahn sowie Anschluss an
9, 10	Keine der drei Erschließungsstraßen Hönower Wiesenweg, Trautena- uer Straße und Hegemeisterweg erhält Fahrradwege. Auch in- nerhalb des Plangebietes bleiben – außer auf der Nord-Süd-Achse –Fahrradfahrer unberücksichtigt.	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
11	Was ist mit den geplanten sicheren Radwegen? Wo sollen sie langführen? Im Moment enden sie an der Trautenauer Straße.	die Radverkehrsanlagen im Bereich Blockdammweg einschließlich Weiterführung als baulicher Radweg bis zur Trautenauer Straße).
12	Wie findet das neue Fahrradgesetz von Berlin in Ihrer Verkehrsplanung seine Berücksichtigung? Wird die Blockdammbrücke weiterhin allein für Fußgänger und Radfahrer vorbehalten sein? Bitte überlassen Sie den Kindern, Fußgängern, Radfahrern diese Brücke, sie ist auch ein wichtiger Schulweg.	Für die im Plangebiet vorgesehenen Planstraßen, den Hönower Wiesenweg sowie die Trautenauer Straße ist Tempo 30 vorgesehen. Die Anlage gesonderter Anlagen für den Radverkehr ist in diesen Straßen <u>nicht</u> erforderlich. Der Hegemeisterweg ist <u>nicht</u> Bestandteil des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 11-47ba . Das Plangebiet ist durch die Straßenbahnlinie 21 an den ÖPNV angeschlossen. Der maßgebliche Zielwert des Nahverkehrsplans des Landes Berlin von 400 m (Luftlinie) zur nächstgelegenen Haltestelle wird für den geplanten Wohnungsbau – mit Ausnahme des Baugebiets WA 10 – überall erreicht. Für das Baugebiet WA 10 wird der Toleranzwert (500 m) der ÖPNV-Erschließung eingehalten. Zur Verbesserung der vorhandenen ÖPNV-Erschließung ist seitens des Aufgabenträgers des ÖPNV (SenUVK) derzeit eine Verdichtung des Takts der Straßenbahnlinie 21 durch eine zusätzliche Straßenbahnlinie 22 beabsichtigt. Darüber hinaus wird mit dem Bebauungsplan durch Festsetzung einer entsprechenden Straßenbreite grundsätzlich auch eine zusätzliche Buslinienführung über den Hönower Wiesenweg ermöglicht, die die ÖPNV-Erschließungsqualität weiter erhöhen würde. Dem hingegen ist der S-Bahnhof „Berlin-Karlshorst“ für die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets mit einer Entfernung von ca. 1 km nur von nachrangiger Bedeutung. Die Wendemöglichkeit der Straßenbahn wird nicht „verlegt“. Vielmehr bestehen seitens des Aufgabenträgers des ÖPNV (SenUVK) Überlegungen - zur Ermöglichung einer Taktverdichtung der Straßenbahn bis zur Haltestelle Blockdammweg / Ehrlichstraße - eine neue Kehranlage östlich der Haltestelle, im Bereich des alten Blockdammwegs / Wandlitzstraße einzurichten. Eine Nutzung der bestehenden Gleisschleife zum Kehren der Verstärkerfahrten erscheint lt.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		SenUVK nicht günstig, da diese westlich und somit „vor“ der Haltestelle liegt. Die o. g. Kehranlage wird <u>nicht</u> die Radwegeverbindung verbauen. Vielmehr wurde im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsgutachtens eine lichtsignalisierte Radwegquerung im Bereich Blockdammweg / Ehrlichstraße entwickelt, die die verschiedenen möglichen Ausbaustände des Bereichs berücksichtigt. Zur Umsetzung dieser gesicherten Radwegequerung hat sich der Investor im Rahmen der Regelungen des städtebaulichen Vertrags verpflichtet. Ein Wiederaufbau der Blockdamnbrücke ist <u>nicht</u> Gegenstand der Planungen im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens 11-47ba (und derzeit auch nicht absehbar). Vielmehr ist dieser derzeit lediglich Bestandteil übergeordneter Planungen, wie des StEPs Verkehr sowie des FNP Berlin. Die Begründung zum Bebauungsplan wird punktuell überarbeitet und ergänzt. → Überarbeitung der Begründung; keine Planänderung. Die im Verkehrsgutachten enthaltenen Aussagen zum Traberweg entstammen – wie im Gutachten auch erläutert – dem Klimaschutzkonzept 2015 für den Bezirk Lichtenberg. Da Letzteres auch einen Maßnahmenkatalog für ein integriertes Mobilitätskonzept enthält, erfolgt im Verkehrsgutachten eine entsprechende Wiedergabe der Inhalte. Diese sind jedoch <u>kein</u> Ergebnis des Verkehrsgutachtens selbst. Eine Überarbeitung des Verkehrsgutachtens ist <u>nicht</u> erforderlich. Im Übrigen verliert eine etwaige Radverkehrsrouten entlang des Traberwegs mit der seitens der SenUVK im Zusammenhang mit der Erneuerung der Straßenbahngleisanlagen entlang der Ehrlichstraße beabsichtigte Anlage von beidseitigen Radfahr- bzw. Schutzstreifen als Angebot für Radfahrende an Bedeutung.
5	<i>Betrachtung Radwege (Traberweg) ungenau</i> Eine im Gutachten erwähnte Ausschilderung des Traberweges als Radnebenweg ist weder für Fußgänger noch für Radfahrer vorteilhaft. Entlang des Weges gibt es zahlreiche Spielplätze. Deshalb sind viele Kinder unterwegs. Die Beschaffenheit des Weges ist besonders im Bereich des Seeparks miserabel (Schlacke auf dem Weg), außerdem überquert der Traberweg zahlreiche Nebenstraßen. Die Verkehrsuntersuchung und Planung sollte überarbeitet werden.	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Dessen ungeachtet sind weder die eine noch die andere o. g. Maßnahme Gegenstand des Bebauungsplan-Verfahrens 11-47ba. → Keine Planänderung.

17. Verkehr/Erschließung – Motorisierter Individualverkehr (MIV) allgemein

8	Soll ich noch aufzählen, wie katastrophal die Verkehrssituation rundum in Karlshorst ist?! Linksabbieger von der Straße Am Walde auf die Rummelsburger Landstraße können oft nur über Rechtsabbiegen und Fahrstopp (Stau dahinter provozierend) zur Tankstelle die Fahrtrichtung ändern oder gefährlich eine Lücke nach längerem Warten suchen, die oft gering ist, denn die Ampelschaltungen sind nicht koordiniert, um links abzubiegen. Dies Problem wurde mehrfach diskutiert. Ändern tut sich nichts! Die Ehrlichstraße ist schon jetzt bis zurück in Richtung Blockdamweg katastrophal zugestaut, was sich natürlich über Ausweichmanöver auch in der Wandlitzstraße und den sämtlichen Nebenstraßen auswirkt! Dazu Bauplanung Kaiserbahnhof!! Dazu das Recht der Radfahrer bedenken. Über den Fortlauf in der Treskowallee will ich nicht spekulieren, das wird sich doch wohl noch ändern.	Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung kann der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. Der Verkehrsuntersuchung liegt die Verkehrsprognose des Senats zugrunde. Die gesamtstädtischen und bezirklichen Entwicklungen finden in der Prognose des Senats Berücksichtigung. Der <u>derzeit</u> in den Spitzenzeiten verstärkt auftretende Rückstau des Kfz-Verkehrs in der Ehrlichstraße hat seine Hauptursache in den Baumaßnahmen im Bereich der Treskowallee sowie (regelmäßigen) Unterbrechungen des S-Bahnverkehrs der Linie S 3. Für den Knotenpunkt Rummelsburger Landstraße / Am Walde zeigen die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung erfolgten Leistungsfähigkeitsbetrachtungen in allen Zufahrten der Hauptströme eine gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs, die Zufahrten der Nebenströme sind in den Spitzenstunden jedoch nicht leistungsfähig. Dies trifft auch bereits im Bestand zu. Außerhalb der Spitzenstunden wird jedoch davon ausgegangen, dass eine Ausfahrt über den Knotenpunkt Rummelsburger Landstraße / Am Walde leistungsfähig möglich ist. Die verkehrliche Untersuchung hat gezeigt, dass die beiden Knotenpunkte am Blockdamweg sowie der Ehrlichstraße noch über genügend Kapazitätsreserven verfügen, um in den Spitzenstunden etwaige Verkehrsströme statt nach Süden über die nördlichen Anbindungen des Plangebiets abzuwickeln. Für das Planvorhaben wird daher ein Ausbau des Knotenpunkts Rummelsburger Landstraße / Am Walde <u>nicht</u> als erforderlich angesehen.
---	---	--

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
15, 16	Die Verkehrssituation im B-Plangebiet stößt bereits jetzt an seine Grenzen und sollte insgesamt im Prinzenviertel überdacht werden. Fotomaterial kann nachgereicht werden.	Zum Thema Radverkehr siehe auch Abwägung zum Thema „Verkehr/Erschließung – Fahrradinfrastruktur“. → Keine Planänderung. Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung kann der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. Der derzeit in den Spitzenzeiten verstärkt auftretende Rückstau des Kfz-Verkehrs in der Ehrlichstraße hat seine Hauptursache in den Baumaßnahmen im Bereich der Treskallee sowie (regelmäßigen) Unterbrechungen des S-Bahnverkehrs der Linie S 3. → Keine Planänderung.
9, 10	Sporthallen- und Sportflächennutzung durch Vereine, soziale Einrichtungen, Kita, Kleinversorgung und die tatsächlich 3-zügige Grundschule sind bzgl. der verkehrlichen Auswirkungen nicht berücksichtigt. Die Planung ist entsprechend zu korrigieren.	Für die Ermittlung der Verkehrserzeugung wurde das Programm „Ver_Bau“ eingesetzt. Das Programm bietet die Möglichkeit, bei nicht genau bekannten Eingangsdaten Bandbreiten zu verwenden, um mögliche Entwicklungskorridore bzw. deren Auswirkung auf die Verkehrserzeugung beschreiben zu können. Dies ist insbesondere bei den Prognosen zum Verkehrsaufkommen von Bedeutung, da die zukünftigen Entwicklungen derzeit nicht genau beschrieben werden können. In der Ergebnisdarstellung der Verkehrsuntersuchung wird für die Baugebiete jeweils ein oberer Wert des ermittelten Verkehrsaufkommens dargestellt. Durch die Verwendung von überdurchschnittlichen Werten im ermittelten Verkehrsaufkommen liegen die Aussagen damit auf der sicheren Seite und decken verkehrlich somit auch in der Stellungnahme aufgeführte Nutzungen ab. Im Übrigen wurden für das Baugebiet GE 1 bei der Verkehrsaufkommensermittlung von vornherein auch Nahversorgungseinrichtungen berücksichtigt. Anders stellt sich die Situation für die veränderte Planung der Grundschule dar. Hier wurde in der Verkehrsuntersuchung noch von einer Zweizügigkeit ausgegangen. Mittlerweile ist jedoch die Errichtung einer dreizügigen Grundschule vorgesehen. Die Auswirkungen einer drei- statt zweizügigen Grundschule bedürfen einer genaueren

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
11	Es ist absolut nicht zu erkennen, wie die Verknüpfungen mit den umliegenden bestehenden Wohngebieten geplant sind sowie mit den in der Nähe liegenden Hauptverkehrsachsen. Soll die Zufahrt zu diesem Wohngebiet gar durch die Siedlung am Hegemeisterweg führen? Das kann doch wohl nicht sein. Die Verkehrssituation am Blockdammweg / Ehrlichstraße ist doch jetzt schon katastrophal.	Betrachtung im Rahmen einer ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme. Die Erhöhung der Verkehrsmengen wird nach erster Einschätzung jedoch unter 3 % des Gesamtvorhabens bleiben und damit nur geringfügig ausfallen, zumal die Spätspitze außerhalb der Schulzeit liegt und damit verkehrlich nicht berührt wäre. Insgesamt sind aber zusätzliche Fahrten auch in den Spitzenstunden zu erwarten, sodass diese Auswirkungen im Rahmen einer ergänzenden gutachterlichen Stellungnahme nochmals betrachtet werden. → Keine Planänderung. Die einzelnen Baugebiete werden i. d. R. über die geplanten Planstraßen erschlossen. Als Sammelstraßen fungieren der auszubauende Hönower Wiesenweg sowie die aus- / umzubauende Trautenauer Straße. Die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz erfolgt über die Knotenpunkte Hönower Wiesenweg / Blockdammweg, Trautenaauer Straße / Ehrlichstraße und Am Walde / Rummelsburger Landstraße. Zur Siedlung am Hegemeisterweg (gemeint sein dürfte die „Waldsiedlung“) ist Folgendes zu ergänzen: Die Straßenzüge Blockdammweg, Ehrlichstraße und Rummelsburger Landstraße sind das Gesamtgebiet (bestehende Siedlungsflächen und geplante Baugebiete) umschließende Hauptverkehrsstraßen. Zum Erreichen dieser Hauptverkehrsstraßen aus dem Gesamtgebiet gibt es nur wenige Wege heraus. Es kann künftigen Einwohnern/innen in dem Gesamtgebiet nicht verboten werden, als Anlieger auch Anliegerstraßen zu nutzen. Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung kann der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. Der derzeit in den Spitzenzeiten verstärkt auftretende Rückstau des Kfz-Verkehrs in der Ehrlichstraße hat seine Hauptursache in den Baumaßnahmen im Bereich der Treskallee sowie (regelmäßigen) Unterbrechungen des S-Bahnverkehrs der Linie S 3. → Keine Planänderung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
11	Treptow/Köpenick bringt jetzt das Planfeststellungs-Verfahren für den Anschluss der neuen Spreebrücke an die Autobahn auf den Weg. Ist sich der Bezirk Lichtenberg eigentlich im Klaren was das für Karlshorst bedeutet?	Eine verkehrliche Verbindung von der neuen Spreebrücke zur Autobahn ist heute schon gegeben. In der – der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan zu Grunde gelegten – Verkehrsprognose der Senatsverwaltung ist der Verkehr über die Minna-Todenhagen-Brücke bereits berücksichtigt. Im Übrigen ist ein Planfeststellungsverfahren für die weiteren Bauabschnitte der Süd-Ost-Verbindung (SOV) nicht Gegenstand dieses Bebauungsplan-Verfahrens und nach Kenntnisstand des Plangebers derzeit auch noch nicht "auf dem Weg". → Keine Planänderung.
11	Was ist mit der Blockdammbücke? Nichts ist ersichtlich, nichts geklärt.	Ein Neubau der Blockdammbücke mit Nutzbarkeit durch den MIV ist für die Realisierung des Planvorhabens weder erforderlich noch ist dieser Gegenstand des Planverfahrens. Im Übrigen siehe zur Blockdammbücke auch Abwägung zum Thema „Verkehr / Erschließung – MIV: Blockdammbücke“. → Keine Planänderung.
13	Der Zufluss von Trautenauer Straße und Wiesenweg auf den Blockdammweg ist zu schwach und benötigt eine Verbreiterung, da sich sonst die Verkehrsströme in Richtung Am Walde, Oskarweg und Fuchsbau verlagern. Das ist aber Anliegerbereich, der nun zur Abkürzung für viele große, laute und schwere Fahrzeuge zwischen Treskowallee und Blockdammweg wird.	Die in den Knotenpunktbereichen Hönower Wiesenweg / Blockdammweg und Trautenauer Straße / Blockdammweg vorgesehenen Straßenverkehrsflächen sind für die leistungsfähige Abwicklung des prognostizierten Verkehrsaufkommens ausreichend. Es ist nicht erkennbar, warum „viele große, laute und schwere Fahrzeuge“ den benannten Anliegerbereich „zwischen Treskowallee und Blockdammweg“ zur Abkürzung nutzen sollten. Zum benannten Anliegerbereich siehe darüber hinaus auch Abwägung zum Thema Verkehr / Erschließung – MIV: Verkehrsrumlegung. → Keine Planänderung.

18. Verkehr/Erschließung – MIV: Verkehrsbelastung

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
5	Viele Autofahrer versuchen, die täglichen Staus auf der Treskowallee in Richtung Tierpark über Rummelsburger Landstraße, Blockdamweg und Ehrlichstraße zu umfahren. Dies ist nicht berücksichtigt. Um die Verkehrssituation nicht zu verschlimmern, sollte die Anzahl der geplanten Wohnungen verringert werden. Die Verkehrsuntersuchung sollte überarbeitet werden. <i>Staus Ehrlichstraße nicht berücksichtigt</i> Autos versuchen schon jetzt Staus auf der Ehrlichstraße in Richtung Treskowallee durch das Fahren durch die Wohngebiete zu umgehen (über Lehnendorffstraße und Eginhardstraße sowie über die Wandlitzstraße). Der zusätzliche Verkehr durch das geplante Wohngebiet führt zu steigenden Lärm-, Feinstaub- und Stickoxydbelastung in den angrenzenden Wohngebieten. Es sollte überlegt werden, die Ehrlichstraße zur Anliegerstraße zu machen. Das dient auch einem verlässlichen Fahrplan der Straßenbahn. Die Verkehrsuntersuchung sollte überarbeitet werden.	Sofern Umfahrungen / Schleichverkehre regelmäßig auftreten, ist davon auszugehen, dass diese in den Verkehrsprognosedaten der Senatsverwaltung ihren Niederschlag gefunden haben. Mögliche zeitlich begrenzte Situationen, die beispielsweise durch Baustellen u.ä. verursacht sind, finden hingegen bei Verkehrsuntersuchungen regelmäßig <u>keine</u> Berücksichtigung. Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung kann der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. Eine Verringerung der Zahl der geplanten Wohnungen ist ebenso wenig erforderlich wie eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung. → Keine Planänderung.
15, 16	Ein Mehraufkommen durch Fahrzeuge der Neubauten, Parkstadt, Wandlitzstraße, 2x Ehrlichstraße kann zukünftig nicht bewältigt werden, wenn diese bereits jetzt die Straßen von der Ampelanlage Köpenicker Chaussee / Rummelsburger Landstraße bis zur Treskowallee über Stunden in den Berufsverkehrszeiten im Stau stehen bzw. der Verkehr zum Stillstand gelangt.	Der derzeit in den Spitzenzeiten verstärk auftretende Rückstau des Kfz-Verkehrs in der Ehrlichstraße hat seine Hauptursache in den derzeitigen Baumaßnahmen im Bereich der Treskowallee sowie (regelmäßigen) Unterbrechungen des S-Bahnverkehrs der Linie S 3. Die Ehrlichstraße gehört zum übergeordneten Straßennetz und kann somit <u>nicht</u> – wie vorgeschlagen – zur Anliegerstraße werden. Sie dient auch der Erschließung der angrenzenden Nebenstraßen, die ohne die Ehrlichstraße als Anliegerstraße in ihrer Erschließung stark eingeschränkt werden, was wiederum zu Mehrverkehren in anderen Nebenstraßen führen kann. Eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist <u>nicht</u> erforderlich. → Keine Planänderung.
18	Die an sich begrüßenswerte zweite Straßenbahnlinie wird die Stautendenz auf der Ehrlichstraße verstärken.	Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung kann der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. Der derzeit in den Spitzenzeiten verstärk auftretende Rückstau des Kfz-Verkehrs in der Ehrlichstraße hat seine Hauptursache in den Baumaßnahmen im Bereich der Treskowallee sowie (regelmäßigen) Unterbrechungen des S-Bahnverkehrs der Linie S 3. → Keine Planänderung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	Die FNP-Änderung verlässt die städtebaulichen Leitlinien des Bebauungsplanes 11-47 Karlsruhst-West in wesentlichen Merkmalen: - Keine Bebauung im Anschluss an des Prinzenviertel, sondern Schaffung einer eigenständigen städtebaulichen Struktur mit einer im Vergleich zum Prinzenviertel erheblich höheren Dichte W2, also einer Steigerung der GFZ von 0,8 auf 1,5. - Umwidmung weiterer gewerblicher Flächen westlich des Hönower Wiesenweges Erst mit dieser planerischen Entscheidung zur Höchstverdichtung (ca. 1.200 WE / 3-4000 Einwohner) wird eine Verkehrsbelastung erzeugt, die konzeptionell nicht an das Straßennetz angebunden werden kann.	Der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr kann gemäß der Verkehrsuntersuchung leistungsfähig abgewickelt werden. Aus den Planungsannahmen ergibt sich bei der geplanten Geschossfläche in den Baugebieten WA 2 bis WA 10 (WA 1 = Bestandssicherung) lediglich eine Einwohnerzahl von ca. 2.016. Berücksichtigt man, dass zusätzlich die Errichtung von Staffelgeschosses möglich ist, ergäbe sich insgesamt eine Zahl von bis zu rd. 2.370 Einwohnern/innen (ausführlicher siehe Abwägung zum Thema „Wohnfolgeeintrichtungen“). Zu den städtebaulichen Leitlinien und zur FNP-Änderung siehe Abwägung zu den Themen „Allgemeines“ sowie „Maß der baulichen Nutzung – Verdichtung allgemein“. → Keine Planänderung.
9, 10	Für die Kreuzung Am Walde / Rummelsburger Landstraße besteht schon jetzt in Spitzenzeiten eine Überlastung. Es ist vollkommen unklar wie ein zukünftig dramatisch erhöhtes Verkehrsaufkommen abgewickelt werden soll (Anlage 11 des Verkehrsgutachtens, Verkehrsstrom D10 zu Spitzenzeiten morgens und abends mit negativer Kapazitätsreserve, Einstufung F). Dass der Verkehr dann nach Norden über die beiden anderen Knoten ausweichen könnte, ist falsch (Anlage 8 & 9, Qualitätseinstufung D). Schon jetzt ist die Ehrlichstraße in Spitzenzeiten auf voller Länge in Richtung Treskowallee zugestaut. In dieser Logik erzwingt das Bauvorhaben ebenso den Bau der Blockdammbrücke.	Für den Knotenpunkt Rummelsburger Landstraße / Am Walde zeigen die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung erfolgten Leistungsfähigkeitsbetrachtungen in allen Zufahrten der Hauptströme eine gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs, die Zufahrten der Nebenströme sind in den Spitzenstunden jedoch – wie dargelegt – nicht leistungsfähig. Dies trifft auch bereits im Bestand zu. Außerhalb der Spitzenstunden wird jedoch davon ausgegangen, dass eine Ausfahrt über den Knotenpunkt Rummelsburger Landstraße / Am Walde leistungsfähig möglich ist. Die Aussage des Einwenders zu den Knotenpunkten an Blockdammweg und Ehrlichstraße ist <u>nicht</u> zutreffend. Vielmehr hat die verkehrliche Untersuchung gezeigt, dass die beiden Knotenpunkte noch über genügend Kapazitätsreserven verfügen, um in den Spitzenstunden etwaige Verkehrsströme statt nach Süden über die nördlichen Anbindungen des Plangebiets abzuwickeln. Der derzeit in den Spitzenzeiten verstärkt auftretende Rückstau des Kfz-Verkehrs in der Ehrlichstraße hat seine Hauptursache in den Baumaßnahmen im Bereich der Treskowallee sowie (regelmäßigen) Unterbrechungen des S-Bahnverkehrs der Linie S 3.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	Um überhaupt eine Planungs- und Genehmigungsgrundlage mit dem heutigen Ist-Zustand zu ermitteln sind Dauerzählstellen einzurichten (wie Sie zur Zeit nur vor der BIP-Schule zu finden sind) und die Leistungsfähigkeitsbetrachtung mit diesen Zahlen erneut durchzuführen. Hierbei sind auch die Netzeffekte der vom Senat angeordneten Lichtsignalanlagen am Hönower Wiesenweg und an der Kreuzung zur Blockdammbrücke einzuberechnen.	Das Planvorhaben erzwingt auch <u>nicht</u> den Neubau der Blockdammbrücke. Der Neubau der Blockdammbrücke mit Nutzbarkeit durch den MIV ist für die Realisierung des Planvorhabens weder erforderlich noch ist dieser Gegenstand des Planverfahrens. → Keine Planänderung. Es ist nicht klar, warum nur Dauerzählstellen eine Planungs- und Genehmigungsgrundlage darstellen sollen. Es ist anerkannter Stand der Technik, dass einzelne Verkehrszählungen eine hinreichende Datengrundlage für eine Bewertung des Verkehrsablaufs bieten. Im Übrigen liegt den Leistungsfähigkeitsbetrachtungen nicht das Verkehrsaufkommen im Bestand zugrunde, sondern das der Verkehrsprognose des Senats zzgl. dem auf das Straßennetz umgelegten Verkehrsaufkommen aus den Plangebieten 11-47ba-bc. Die genannten neuen Lichtsignalanlagen haben bezüglich der Verkehrsmengen selbst keine neuen Wirkungen. Die neuen Lichtsignalanlagen bieten vielmehr die Möglichkeiten, neben einem Gewinn an Querungssicherheit Verkehrsströme zu steuern bzw. über geeignete Koordinierungen auch die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte anzuheben. → Keine Planänderung. Der Aussage, dass die Prognose falsch sei, wird ebenso widersprochen (siehe u. a. vorangegangene Abwägung), wie der Aussage, dass das Projekt aufgrund seiner verkehrlichen Auswirkungen nicht realisierbar sei. Vielmehr kann der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. Zur Leistungsfähigkeit der südlichen Anbindung (Knotenpunkt Rummelsburger Landstraße / Am Walde) sowie Kapazitätsreserven der Knotenpunkte an Blockdammweg und Ehrlichstraße siehe vorangegangene Abwägung zum gleichen Themenblock („Verkehr / Erschließung – MIV: Verkehrsbelastung“). Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass etwaige Einschränkungen am Knotenpunkt Rummelsburger Landstraße / Am Walde nur in den Spitzenstunden auftreten. → Keine Planänderung.
9, 10	Nimmt man aber die falsche, aber nun eben zurzeit vorliegende Prognose und versucht die nicht nach Süden abfließenden 40 % Verkehrsströme über die beiden Knotenpunkte am Blockdammweg und der Ehrlichstraße anzubinden, stellt man fest, dass das Projekt NICHT realisierbar ist.	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
14	Des Weiteren ist nicht ausreichend ersichtlich wie der zusätzlich entstehende Verkehr vor allem der Zu- und Abfluss bewerkstelligt und bei der Bebauung berücksichtigt wird.	Die einzelnen Baugebiete werden i. d. R. über die geplanten Planstraßen erschlossen. Als Sammelstraßen fungieren der auszubauende Hönower Wiesenweg sowie die aus- / umzubauende Trautenauer Straße. Die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz erfolgt über die Knotenpunkte Hönower Wiesenweg / Blockdammweg, Trautenauer Straße / Ehrlichstraße und Am Walde / Rummelsburger Landstraße. Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung kann der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. → Keine Planänderung.
18	Ein Punkt, der mich direkt als Anlieger betrifft, bezieht sich auf das Verkehrskonzept. Ich habe die Befürchtung, dass wg. der mit der Wohnbauverdichtung verbundenen höheren Bewohnerzahl in der Parkstadt eine Überbelastung des Verkehrs eintreten wird, vor allem im Bereich Ehrlichstraße / Trautenauer Straße. Schon bei den gegenwärtigen Baumaßnahmen zeigt sich an den von der Treskallee bis zum Blockdammweg zurückstauenden Verkehr, wie schnell die Verkehrssituation in diesem Bereich eskalieren kann; Im Weiteren dargelegte, im Verkehrsplan nicht hinreichend berücksichtigte Gründe lassen mich zweifeln, dass das Konzept aufgehen wird.	Die Befürchtung, dass es mit dem Wohnungsbau in der Parkstadt zu einer erheblichen Überbelastung kommt, wird <u>nicht</u> geteilt. Vielmehr kann im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr leistungsfähig abgewickelt werden. Die Abwägung der seitens des Einwenders im Weiteren dargelegten Punkte erfolgt unter den jeweiligen Themen. Zu mehreren Punkten sei darüber hinaus auf die nachfolgende bzw. vorangegangene Abwägung verwiesen. → Keine Planänderung.
18	Der enorme Bevölkerungszuwachs in Karlshorst durch die neuen Wohngebiete scheint mir nicht hinreichend berücksichtigt.	Der Verkehrsuntersuchung liegt die Verkehrsprognose des Senats zugrunde. Die gesamtstädtischen und bezirklichen Entwicklungen finden in der Prognose des Senats Berücksichtigung. → Keine Planänderung.
18	Die am Blockdammweg / Ehrlichstraße geplanten doppelten Lichtsignalanlagen werden den Verkehr auch in Richtung Köpenicker Allee nicht verflüssigen, sondern die Rückstauneigung in die Ehrlichstr. verstärken.	Die neuen Lichtsignalanlagen bieten die Möglichkeiten, neben einem Gewinn an Querungssicherheit Verkehrsströme zu steuern bzw. über geeignete Koordinierungen auch die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte anzuheben. Der <u>derzeit</u> in den Spitzenzeiten verstärkt auftretende Rückstau des Kfz-Verkehrs in der Ehrlichstraße hat seine Hauptursache in den

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Baumaßnahmen im Bereich der Treskowallee sowie (regelmäßigen) Unterbrechungen des S-Bahnverkehrs der Linie S 3. → Keine Planänderung.

19. Verkehr / Erschließung – MIV: Verkehrsumlegung

9, 10	Die Verkehrsumlegung der prognostizierten 4.865 Kfz-Fahrten soll zu 35 % über den Hönower Wiesenweg (Nord-West), 25 % über den Trautenauer Weg (Nord-Ost) und zu 40 %! über den südlichen Hönower Wiesenweg (Süd) erfolgen. Die Route südlicher Hönower Wiesenweg verläuft durch den ANWOHNER-Bereich bis zur Rummelsburger Landstraße entlang denkmalgeschützter Häuser (Hegemeisterweg, Oskarstraße 7). Die Planung erzwingt also den Durchgangsverkehr durch die denkmalgeschützte „Waldsiedlung“. Schon jetzt hat die Missachtung des Anliegerbereiches (und der 30er Zone) seit Öffnung der Minna-Todenhagen-Brücke erheblich zugenommen und wird zunehmend ein Problem im Begegnungsverkehr. Der Anliegerbereich wurde aus Gründen des Denkmalschutzes eingerichtet. Bei einem erhöhten Verkehrsaufkommen sind Schäden durch Erschütterungen an den Gebäuden zu befürchten. Ein Gutachten des Denkmalschutzes zu dieser Situation fehlt! Bei Tiefbauarbeiten im Bereich Oskarstraße / Gleyeweg wurde ein erheblicher Aufwand betrieben um durch den Einsatz erschütterungsarmer Bauprodukten die Rissbildung an angrenzenden Gebäuden zu vermeiden.	Die Straßenzüge Blockdammweg, Ehrlichstraße und Rummelsburger Landstraße sind das Gesamtgebiet (bestehende Wohngebäudeflächen und Neubauflächen) umschließende Hauptverkehrsstraßen. Zum Erreichen dieser Hauptstraßen aus dem Gesamtgebiet gibt es nur wenige Wege heraus. Es kann künftigen Einwohnern in dem Gesamtgebiet nicht verboten werden, als Anlieger auch Anliegerstraßen zu nutzen. Im Übrigen erfolgt die Einrichtung von Anliegerbereichen durch die Straßenverkehrsbehörde aus verkehrlichen Gründen. Eine Gefährdung von Gebäuden durch aus dem Straßenverkehr verursachten Erschütterungen ist derzeit nicht zu erkennen. Insbesondere aus dem Pkw-Verkehr resultieren keine maßgeblichen Erschütterungen. Sofern erforderlich kann bzgl. des Lkw-Verkehrs ein Durchfahrtsverbot eingerichtet werden. → Keine Planänderung.
15, 16	Verkehrsumlegung Punkt 5.2.4 entspricht nicht den tatsächlich vorliegenden Verkehrsströmen seit Eröffnung der Minna-Todenhagen-Brücke (Zeitraum Eröffnung 21. Dezember 2017- bis Erstellung Gutachten Mitte Januar 2018). Innerhalb eines halben Monats inkl. Weihnachtswochen / Ferienzeit entstehen keine neuen belastbaren (datensicheren) Verkehrsströme. Hierzu empfiehlt es sich, die aktu-	Bis zur vollständigen Realisierung des Planvorhabens werden noch einige Jahre vergehen. Somit ist weniger die Bestandssituation als vielmehr die verwendete Prognosebelastung der maßgebliche Betrachtungsfall. Von daher ist auf die richtige Datengrundlage zurückgegriffen worden. In der – der Verkehrsuntersuchung zu Grunde gelegten – Verkehrsprognose der Senatsverwaltung ist der Verkehr

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	elle Situation innerhalb der Woche vor Ort Blockdammweg / Ehrlichstraße anzuschauen und eine Ist-Aufnahme zu verwenden. Das Verkehrsgutachten ist aufgrund nicht verwendbaren Daten der Ist-Situation / Plan-Situation inkl. aller Planungen im Umfeld zu überarbeiten und anzupassen bzw. entsprechende Verkehrssituationen / Maßnahmen herzustellen, damit der Verkehr in der Ehrlichstraße wieder fließen kann, Schulkinder nicht durch Geschwindigkeit / Knotenpunkte zusätzlich gefährdet werden.	über die Minna-Todenhagen-Brücke bereits berücksichtigt. Eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist <u>nicht</u> erforderlich. → Keine Planänderung.

20. Verkehr / Erschließung – MIV: Verkehrswerte Bestand / Eröffnung Minna-Todenhagen-Brücke

5	Alte Verkehrswerte (vor Eröffnung Minna-Todenhagen-Brücke) Die Minna-Todenhagen-Brücke (Eröffnung 21. Dezember 2017) hat schon jetzt zu mehr Verkehr auf dem Blockdammweg und in der Ehrlichstraße geführt. Diese neue Verbindung ist im Gutachten zwar erwähnt aber nicht berücksichtigt! Die Zählung der Verkehrswerte ist dort aus dem Jahre 2014 und damit veraltet. Die Verkehrszählung in der Köpenicker Chaussee, Rummelsburger Landstraße und Treskowallee stammt aus dem Jahr 2014. Die untermessenen eröffnete Minna-Todenhagen-Brücke hat zu einer spürbaren Erhöhung des Verkehrs geführt, weshalb die zugrundeliegenden Zahlen nicht mehr zutreffend sind.	Neben der Betrachtung des bestehenden Verkehrsaufkommens erfolgt in der Verkehrsuntersuchung eine Betrachtung des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet unter <u>Zugrundelegung der Verkehrsprognose der Senatsverwaltung</u>. Maßgeblich für die Beurteilung der Planung bzw. die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist der sogenannte Prognose-Planfall, bei dem das aus den Planungen im Bereich der Plangebiete 11-47ba-bc resultierende Verkehrsaufkommen umgelegt und auf die <u>Prognosewerte</u> aufgeschlagen wird. In der Prognose der Senatsverwaltung ist die Minna-Todenhagen-Brücke berücksichtigt. Im Zusammenhang mit der Minna-Todenhagen-Brücke ist im Übrigen zu berücksichtigen, dass auch Verkehre von Süden kommend nun über die Minna-Todenhagen-Brücke Richtung Stadtautobahn abfließen, die vorher die Rummelsburger Landstraße weiter Richtung Norden genutzt hätten. Somit kann die neue Brückenverbindung hier auch teilweise zu einer Entlastung führen. → Keine Planänderung.
15, 16	Auswirkungen der Öffnung Minna-Todenhagen-Straße / Brücke 21. Dezember 2017 sind erst seit den letzten 9-10 Monaten für den Berufsverkehr erkennbar geworden (und nicht im Gutachten aufgeführt / betrachtet worden - Datum 31. Januar 2018). Der Rückstau	Zur Berücksichtigung der Minna-Todenhagen-Brücke in der – der Verkehrsuntersuchung zu Grunde gelegten – Verkehrsprognose der Senatsverwaltung siehe vorangegangene Abwägung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
15, 16	von der Brücke auf der Rummelsburger Straße blockiert in den Morgen- und Abendstunden bis hin zum Blockdammbweg. Durch Ausweichrouten von der Brücke Richtung S-Bahnhof Karlshorst sind nicht nur die Treskowallee nicht mehr zu durchfahren, sondern sämtliche Stichstraßen im Prinzenviertel abgehend von der Ehrlichstraße. Morgens kommen die parkenden Autos der Eltern vor der BIP-Schule auf der Ehrlichstraße an allen Einmündungen Knotenpunkt Ehrlichstraße / Blockdammbweg hinzu.	Da nach der Eröffnung der Brückenverbindung noch längere Zeit Baumaßnahmen am Knotenpunkt erfolgten, ist nicht klar, ob die in der Stellungnahme getroffene Aussage sich noch auf Bauzustände bezieht, die mit Stau behaftet waren, oder bereits einen „Normalzustand“ zeigt. In der Regel wird einige Monate nach Einschaltung einer Lichtsignalanlage nochmals eine Feinjustierung vorgenommen. Diese erfolgt auch vor dem Hintergrund der sich dann einstellenden Verkehrsströme. Derzeit im Bereich Karlshorst in den Spitzenzeiten verstärkt auftretende Staus des Kfz- Verkehrs haben im Übrigen eine wesentliche Ursache in den Baumaßnahmen im Bereich der Treskowallee sowie (regelmäßigen) Unterbrechungen des S-Bahnverkehrs der Linie S 3. → Keine Planänderung.
9, 10	Die Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2014 ist vollkommen hinfällig, weil seit dem Zeitraum mehrere Wohnbauentwicklungen im Betrachtungsfeld und somit anteiliges Verkehrsaufkommen hinzugekommen sind. Sie sind für den zukünftigen Planfall mit nicht nur 1.000 neuen Wohnungen, sondern weiteren 200 WE und 50 WE in der Ehrlichstraße anzupassen.	Neben der Betrachtung des bestehenden Verkehrsaufkommens erfolgt in der Verkehrsuntersuchung eine Betrachtung des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet <u>unter Zugrundelegung der Verkehrsprognose</u> der Senatsverwaltung. Maßgeblich für die Beurteilung der Planung bzw. die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist der sogenannte Prognose-Planfall, bei dem das aus den Planungen im Bereich der Plangebiete 11-47ba-bc resultierende Verkehrsaufkommen umgelegt und auf die <u>Prognosewerte</u> aufgeschlagen wird.
17	Dramatisch ist bei näherer Betrachtung des Verkehrsgutachtens die Mischung aus hoffnungslos veralteten Zahlen von 2014 bzw. für die Kreuzung Am Walde von 2012, (...) Bei der Ermittlung des voraussichtlichen Verkehrsaufkommens eine Verkehrszählung von 2016 und 2014 als Grundlage zu nehmen, entbehrt für mich der Realität!	Die gesamtstädtischen und bezirklichen Entwicklungen finden in der Prognose des Senats Berücksichtigung. Eine Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist <u>nicht</u> erforderlich. → Keine Planänderung.
21. Verkehr / Erschließung – MIV: Blockdammbücke		
3	Aus unserer Sicht sind weitere Anbindungen für den PKW-Verkehr – Bau und Befahrbarkeit Blockdammbwegbrücke – dringend erforderlich.	Der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr kann durch das übergeordnete Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden. Der Neubau der Blockdammbücke mit Nutzbarkeit durch den MIV ist für

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
5	<i>Neubau Blockdammbücke sollte nicht geplant werden</i> Ein Neubau der Blockdammbücke wird im Gutachten berücksichtigt. Dieser Neubau wäre in jedem Fall schlecht für die neuen und die Bestandsbewohner. Er würde zu massiv erhöhten Verkehr in der Ehrlichstraße und am Blockdammweg führen, was weder für die Straßenbahn (die dann öfter im Stau in der Ehrlichstraße stehen würde) noch für die Anwohner zumutbar ist. Außerdem haben neue Straßen (oder in diesem Fall Brücke) erfahrungsgemäß nie zu weniger, sondern immer nur zu mehr Verkehr geführt (siehe A113 - und dort z. B. Späthstraße, Baumschulenstraße). Die Planung und Verkehrsuntersuchung sollte dies berücksichtigen.	die Realisierung des Planvorhabens weder erforderlich noch ist dieser Gegenstand des Planverfahrens. → Keine Planänderung. Ein Wiederaufbau der Blockdammbücke ist nicht Gegenstand der Planungen im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens 11-47ba (und derzeit auch nicht absehbar). Vielmehr ist dieser derzeit lediglich Bestandteil übergeordneter Planungen, wie des StEP Verkehr sowie des FNP Berlin. Außerdem ist die Blockdammbücke im Prognosenetzmodell des Landes Berlin enthalten. Vor diesem Hintergrund setzen sich sowohl das Verkehrsgutachten als auch die schalltechnische Untersuchung in einer zusätzlichen Prognosevariante mit selbigem auseinander. Hinsichtlich des Verkehrsaufkommens käme es mit dem Wiederaufbau der Blockdammbücke zu einer deutlichen höheren Verkehrsbelastung auf dem Blockdammweg und zu einer Verkehrsreduzierung im Bereich der Ehrlichstraße. Der Verkehr ist in beiden Prognosefällen leistungsfähig abwickelbar. → Keine Planänderung.
9, 10	Der Fachbereichsleiter Herr Güttler-Lindemann verneint die Realisierung der Blockdammbücke, obwohl die Umsetzung der Planwerke FNP, StEP Verkehr und dann auch dieses B-Plans verpflichtend und rechtswirksam sind. Dieser Widerspruch ist aufzulösen. Der Bau einer Verkehrstrasse bis zur Sewanstraße hat eine erhebliche Beeinträchtigung der Anwohner in Karlshorst-West zu Konsequenz. Ein Bauvorhaben, das diese Trasse als Konsequenz des erzeugten Verkehrsaufkommens erzwingt, ist unzulässig.	
18	Mit der Neuplanung des Blockdammwegs ist nicht nur (wie im Plan) mit einem Abfließen des Verkehrs zu rechnen, sondern auch mit Verkehr, der über die Brücke Richtung Ehrlichstr. führt; dazu gibt es keine Überlegungen.	
15, 16	Der in den übergeordneten Planungen vorgesehene Wiederaufbau der Blockdammbücke ist zurzeit nicht absehbar, siehe S. 14 im Verkehrs-Gutachten.	

22. Verkehr / Erschließung – Straßen: Blockdammweg

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	Der Blockdamweg wird mit zwei Fahrstreifen pro Richtung angegeben. Da einer als Angebotsstreifen für Radfahrer ausgewiesen ist, steht in der Praxis nur ein Fahrstreifen zur Verfügung.	Der Hinweis zu den Formulierungen zum Straßenquerschnitt des Blockdamwegs wird zur Kenntnis genommen. Der Blockdamweg ist eine Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahn in Mittellage und getrennten Richtungsfahrbahnen mit pro Richtung je einem 1 Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr und 1 Angebotsstreifen für den Radverkehr. In einigen Abschnitten ist der Angebotsstreifen (gestrichelt, in Berlin auch Schutzstreifen genannt) auf dem Blockdamweg auch als Radfahrstreifen (durchgezogene Linie) ausgewiesen. Der Angebotsstreifen ist Bestandteil der Fahrbahn und darf von anderen Fahrzeugen bei Bedarf überfahren werden. Eine Gefährdung von Radfahrern ist dabei auszuschließen.
17	Dass der Blockdamweg als zweispurige Straße dargestellt wird, obwohl die zweite Spur dem Randstreifen zum Opfer fiel, sieht hier etwas nach ‚Schönreden‘ der Situation aus (...)	
8	Die im B-Plan vorgegebene Lösung ist falsch in der Ausgangssituation (Spurenangabe im Blockdamweg).	
15, 16	Die Ist-Aufnahme der Straßenspuren Blockdamweg entspricht nicht der alltäglichen Realität. Die Fahrbahnen in Richtung Köpenicker Chaussee / Rummelsburger Landstraße sind einspurig.	Verkehrsgutachten und Begründung sind hier nicht präzise formuliert. Verkehrsgutachten und Begründung werden daher in diesem Punkt redaktionell überarbeitet. → Überarbeitung von Verkehrsgutachten und Begründung; keine Planänderung.

23. Verkehr / Erschließung – Straßen: Hönower Wiesenweg

8	Der zwischen Blockdamweg und Trautenauer Straße gelegene Abschnitt des Hönower Wiesenwegs ist derzeit zur Aufnahme größerer Verkehrsmengen und größerer Fahrzeuge nicht geeignet. Die Zunahme der Verkehrssituation bei der zu erwartenden gewaltigen Bevölkerungsdichte kann man sich gar nicht vorstellen. Die im B-Plan vorgegebene Lösung ist unklar in der Perspektive!	Zutreffend ist, dass der im Plangebiet gelegene Abschnitt des Hönower Wiesenwegs derzeit zur Aufnahme größerer Verkehrsmengen nicht geeignet ist. Die leistungsfähige Anbindung des Plangebiets erfordert vielmehr einen Ausbau des derzeit meist nur ca. 8 m breiten Hönower Wiesenwegs im Abschnitt zwischen Blockdamweg und Trautenauer Straße. Mit den geplanten Festsetzungen ist daher eine Aufweitung des Straßenquerschnitts auf 15,25 m vorgesehen.
9, 10	Die Anbindung des Plangebiets erfolgt u. a. über den Hönower Wiesenweg, der auf 15,25 m aufgeweitet werden soll. Dies ist jedoch	Der Ausbau des Hönower Wiesenwegs ist Gegenstand der Regelungen des zwischen den Investoren und dem Land Berlin geschlossenen städtebaulichen Vertrags. → Keine Planänderung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
18	wegen der bestehenden Überbauung (Privateigentum) nicht durchgehend möglich, was die Leistungsfähigkeit deutlich beeinträchtigen wird. Dies wird nicht berücksichtigt. Anders als im Verkehrsplan berechnet, kann der Verkehr nicht über den Hönower Wiesenweg abfließen. Der Hönower Wiesenweg lässt sich wegen teilweiser privater Bebauung nicht durchgängig verbreitern etc.	Wie dargelegt, ist mit den geplanten Festsetzungen eine Aufweitung des Straßenquerschnitts auf 15,25 m vorgesehen. Die geplante Aufweitung des bestehenden Straßenquerschnitts soll ausschließlich auf der östlichen bzw. nördlichen Seite des Hönower Wiesenwegs erfolgen, da die (Erweiterungs-)flächen auf dieser Seite – mit Ausnahme des nördlichen Abschnitts entlang des Gewerbegebiets GE 1 – im Eigentum des Investors Bonava und des Landes Berlin liegen.
13	Wenn die Autofirma Wiesenweg nicht verkauft, scheitert das Verkehrsprojekt an der bisherigen Durchfahrtsbreite.	Auf dem in die Straßenverkehrsfläche einbezogenen Flurstück 108 der Flur 211, das sich inzwischen im Fachvermögen des Bezirks befindet, hat der Eigentümer des angrenzenden Grundstücks Blockdammweg 32/36 das Recht, den dort vorhandenen Überbau zu erhalten. Der Investor Bonava verpflichtet sich im Rahmen des städtebaulichen Vertrags, alles ihm Zumutbare zu tun, um den Überbau zu beseitigen. Ebenso wird für den Ausbau des Hönower Wiesenwegs eine ca. 242 m² umfassende Teilfläche des in Privateigentum befindlichen Flurstücks 47 der Flur 211 (Grundstücks Blockdammweg 32/36) benötigt und daher in die Planung einbezogen. Auch bezüglich dieses Flurstücks verpflichtet sich der Investor Bonava im Rahmen des städtebaulichen Vertrags alles ihm Zumutbare zu tun, um diese Teilfläche anzukaufen und anschließend kosten- und lastenfrei auf Berlin zu übertragen. Sollte Berlin die Teilfläche erwerben, trägt die Bonava die dadurch entstehenden Kosten. Soweit bzw. solange der o. g. Überbau nicht beseitigt werden kann bzw. für die in die Straßenverkehrsfläche einbezogene Teilfläche des Flurstücks 47 die eigentumsrechtliche Berechtigung zur Herstellung der vollständigen Straße nicht vorliegt, verpflichtet sich der Investor Bonava im Rahmen des städtebaulichen Vertrags, den Hönower Wiesenweg in diesen Bereichen zunächst als Provisorium herzustellen. Gemäß Abstimmung mit dem bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt (SGA) ist eine temporäre Erschließungslösung – sofern

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	Mit Aktenvermerk des Gespräches mit den Eigentümern Blockdammweg 22-28 und 32-36 vom 16. März 2015 des Bezirksamtes Lichtenberg, FB Stadtplanung (siehe Anlage 5) wurden die mangelhaften Erschließungsoptionen des von Klaus Theo Brenner erarbeiteten städtebaulichen Konzeptes dokumentiert: „Die leistungsfähige Anbindung des neuen Quartiers erfordert einen Ausbau des derzeit nur 8 m breiten Hönower Wiesenwegs.“ Die dazu notwendigen	eine Lösung der oben dargestellten Thematiken nicht schnell genug realisiert werden kann – bei einem Mindestquerschnitt von 8,2 m (dieser reicht für die temporäre Realisierung eines Querschnitts mit 0,70 m Schrammbord, 5,5 m Fahrbahn und mind. 2,0 m einseitigem Gehweg) realisierbar. Der entsprechende Mindestquerschnitt ist an allen Stellen gegeben bzw. wird überschritten. Ungeachtet dessen stellt ein derartige Lösung nur eine temporäre Lösung dar, die – bedingt durch die lediglich einseitig mögliche Anlage eines Gehwegs – mit einem erheblichen Komfortverlust für den Fußgängerverkehr einhergeht, keine Realisierung eines für eine Buslinienführung im Hönower Wiesenweg ausreichende Straßenbreite sicherstellt und auch keine durchgängig einheitliche Gestaltung mit beidseitigen Baumpflanzungen und Parktaschen ermöglicht. Daher erfolgt auch für den in Rede stehenden Bereich die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche so, dass mit diesem nach Flächenverfügbarkeit die Realisierung eines einheitlichen Straßenquerschnitts möglich ist. Der Eingriff in das Grundstück wird auch in Würdigung der verfassungsrechtlich geschützten Eigentümerinteressen unter Berücksichtigung des öffentlichen Erschließungsbedarfes als verhältnismäßig angesehen. Da auch ein etwaiges Provisorium die Realisierung von zwei Richtungsfahrbahnen ermöglicht und mit den nördlich des Flurstücks 108 verfügbaren Flächen eine Aufweitung des Knotenpunktbereichs Hönower Wiesenweg / Blockdammweg möglich ist, kommt es bei notwendig werdender Realisierung eines Provisoriums zu keiner maßgeblichen Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit. → Keine Planänderung. Wie dargelegt, erfordert die leistungsfähige Anbindung des Plangebiets einen Ausbau des derzeit meist nur ca. 8 m breiten Hönower Wiesenwegs im Abschnitt zwischen Blockdammweg und Trautenauer Straße. Mit den geplanten Festsetzungen ist daher eine Aufweitung des Straßenquerschnitts vorgesehen. Im nördlichen Abschnitt entlang des Gewerbegebiets GE 1 ist diese unter Einbeziehung des Flurstück 108 der Flur 211 mit teilweise Überbau durch

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Grundstücke am nördlichen Ende des Hönower Wiesenwegs befinden sich aber auf beiden Seiten im Eigentum der gewerbetreibenden Anwohner. Die den Ausbau behindernde Kfz-Halle stellt eine nach § 912 (1) BGB zu duldende Bebauung dar. „Eine Erschließungsvariante mit Anbindung des Hönower Wiesenwegs an den Blockdammweg lediglich im Einrichtungsverkehr, sowie zusätzlicher Anbindung einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden zentral gelegenen Planstraße für den Kfz-Verkehr (...) erscheint der aktuelle Straßenquerschnitt des Hönower Wiesenwegs jedoch nicht ausreichend.“ Es wurde protokolliert, dass Herr Nöske mit dem Investor eine Lösung sucht, die im Kern im Neubau der Kfz-Halle östlich angrenzend auf dem zum Blockdammweg 32-36 angrenzenden Grundstück des Investors besteht. Es ist nicht ersichtlich, warum dies nicht umgesetzt wurde, kein entsprechendes Angebot durch die Bonava vorgelegt wurde und damit keine Problemlösung erreicht wurde. Im Wissen dieser Problematik wurde die FNP-Änderung im Juni 2015 öffentlich ausgelegt, beschlossen und am 12. Februar 2016 im Amtsblatt bekanntgemacht. Die FNP-Änderung verlässt die städtebaulichen Leitlinien des Bebauungsplanes 11-47 Karlshorst-West in wesentlichen Merkmalen: - Keine Bebauung im Anschluss an das Prinzenviertel, sondern Schaffung einer eigenständigen städtebaulichen Struktur mit einer im Vergleich zum Prinzenviertel erheblich höheren Dichte W2, also einer Steigerung der GFZ von 0,8 auf 1,5. - Umwidmung weitere gewerblicher Flächen westlich des Hönower Wiesenweges. Erst mit dieser planerischen Entscheidung zur Höchstverdichtung (ca. 1.200 WE / 3-4.000 Einwohner) wird eine Verkehrsbelastung erzeugt, die konzeptionell nicht an das Straßennetz angebunden werden kann.	das angrenzende Grundstück sowie einer ca. 242 m² umfassenden Teilfläche des in Privateigentum befindlichen Flurstücks 47 der Flur 211 (Grundstücks Blockdammweg 32/36) vorgesehen. Anderer Erschließungsvarianten wie die Anbindung der Planstraße F an den Blockdammweg kommen für eine leistungsfähige Anbindung des Plangebiets nicht in Betracht. So wäre an der Einmündung der o. g. Straße in den Blockdammweg aufgrund der hier liegenden Straßenbahnhaltestelle zum einen keine Ausbildung eines Knotenpunkts mit sämtlichen erforderlichen Fahrbeziehungen möglich. Zum anderen würde eine Durchbindung der Planstraße F den Grünzug zerschneiden und den hier geplanten Fußgänger- und Radfahrerbereich konterkarieren. Anders als in der Stellungnahme dargestellt, wurde die Lösungsvariante mit einem Ersatzgrundstück für die Werkstatthalle unmittelbar östlich des Grundstücks Blockdammweg 32/36 vom Grundstückseigentümer selbst ins Gespräch gebracht. Der Fachbereich Stadtplanung hat lediglich mitgeteilt, zu „versuchen, in diese Richtung gegenüber dem Investor hinzuwirken“. Da das Land Berlin nicht über die östlich angrenzenden Flächen verfügt, kann Berlin selbst dem Grundstückseigentümer auch kein entsprechendes Angebot unterbreiten. Nach dem Kenntnisstand des Plangebers hat die Bonava (seinerzeit noch NCC) dem Grundstückseigentümer jedoch stattdessen im Februar 2016 ein mit einer Werkstatt und einem Wohngebäude bebauten Ersatzgrundstück in räumlicher Nähe angeboten, dass zu diesem Zeitpunkt zum Verkauf stand. Das Angebot erfolgte mündlich und führte zu keiner Einigung. Nunmehr hat die Bonava dem Grundstückseigentümer im Februar 2019 (ergänzt im April 2019) ein schriftliches Angebot zum Erwerb der für die Straßenverkehrsfläche benötigten Teilfläche des Flurstücks 47 (Trennstück 47B mit 242 m²) sowie der Beseitigung des Überbaus auf dem Flurstück 108 unterbreitet.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10 Eigentümer, bzw. Gewerbetreibende mit Enteignung zu bedrohen (Seite 142, Enteignung nach §§ 85ff. BauGB), wenn der Investor brachial verdichtend ein nicht realisierbares Projekt bauen möchte, ist nicht rechtsstaatlich.		Der aus dem Planvorhaben resultierende Verkehr kann gemäß der Verkehrsuntersuchung leistungsfähig abgewickelt werden. Da auch ein etwaiges Provisorium im Bereich des Überbaus sowie der Teilfläche des Flurstücks 47 (siehe vorangegangene Abwägung) die Realisierung von zwei Richtungsfahrbahnen ermöglicht und mit den nördlich des Flurstücks 108 verfügbaren Flächen eine Aufweitung des Knotenpunktbereichs Hönower Wiesenweg / Blockdammweg möglich ist, kommt es bei notwendig werdender Realisierung eines Provisoriums zu keiner maßgeblichen Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit. Die geplante Dichte ist vom Plangeber gewollt (siehe u. a. Abwägung zum Thema „Maß der baulichen Nutzung – Geschossflächenzahl). Im Übrigen würde auch die Realisierung einer etwas geringeren Dichte eine Aufweitung des Hönower Wiesenwegs erfordern. Die benannte Einwohnerzahl ist nicht zutreffend (siehe u. a. Abwägung zum Thema „Verkehr / Erschließung – MIV: Verkehrsbelastung). Die Abwägung der erfolgten FNP-Änderung ist <u>nicht</u> Gegenstand dieses Bebauungsplan-Verfahrens. → Keine Planänderung. Es wird kein Eigentümer bzw. Gewerbetreibender „mit Enteignung bedroht“. Vielmehr wird für die vollständige Errichtung der Erschließungsanlagen im Bereich des Hönower Wiesenwegs lediglich eine ca. 242 m² umfassende Teilfläche des insgesamt ca. 4.700 m² großen Grundstücks Blockdammweg 32/36 benötigt. Die Nutzung des Grundstücks Blockdammweg 32/36 wird mit der geplanten Festsetzung nicht unzumutbar eingeschränkt. Der Eingriff in das Grundstück wird auch in Würdigung der verfassungsrechtlich geschützten Eigentümerinteressen unter Berücksichtigung des öffentlichen Erschließungserfordernisses als verhältnismäßig angesehen. Das Land Berlin strebt einen freihändigen Erwerb der Fläche an. Im städtebaulichen Vertrag hat sich hierzu der Investor Bonava verpflichtet, alles ihm Zumutbare zu tun, um die für die Erschließung

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		erforderliche Teilfläche des Flurstücks 47 anzukaufen und anschließend kosten- und lastenfrei auf Berlin zu übertragen. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans kann der Eigentümer der Fläche einen Übernahmeanspruch gegenüber dem Land Berlin geltend machen, umgekehrt liegen dann auch die Voraussetzungen dafür vor, dass das Land Berlin ein Vorkaufsrecht nach § 24 BauGB erhält. Das Instrument der Enteignung gemäß §§ 85ff. BauGB kommt allenfalls in Betracht, wenn ein freihändiger Erwerb scheitert und auch die sonstigen Voraussetzungen nach § 87 BauGB vorliegen. Darüber hinaus wird für die vollständige Errichtung der Erschließungsanlagen die Beseitigung des auf dem landeseigenen Flurstück 108 befindlichen Überbaus erforderlich. Adressat ist auch hier der Eigentümer des Grundstücks Blockdammweg 32/36 von dem überbaut wurde. Das Land Berlin strebt auch hier eine einvernehmliche Lösung mit dem Eigentümer an. Im städtebaulichen Vertrag hat sich hierzu der Investor Bonava verpflichtet, alles ihm Zumutbare zu tun, um den vorhandenen Überbau zu beseitigen. Eine Entziehung des obligatorischen Rechtes zum Besitz nach § 86 Absatz 1 Nummer 3 BauGB und die Entziehung des Duldungsrechts nach § 86 Absatz 1 Nummer 2 BauGB kommt auch hier allenfalls als ultima ratio in Betracht. → Keine Planänderung.

24. Verkehr / Erschließung – Straßen: Trautenauer Straße

6	Als Anwohnerin des neuen Wohngebietes interessiere ich mich sehr für die Planungen. Zum Thema Verkehrsplanung Trautenauer Straße bzw. generell rege ich an, sich hier an dem Beispiel des Bezirks Mitte im Ortsteil Moabit zu orientieren. Dort hat man, um den historischen Kiezcharakter aufrecht zu erhalten und zur Sicherstellung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in Wohngebieten, Kopfsteinpflaster wieder in den Straßen verbaut. Darüber hinaus hat man aus Kopfsteinpflaster in den jeweiligen Straßen Boden-	Die Einteilung und Gestaltung der Straßenverkehrsfläche der Trautenauer Straße sowie auch der übrigen Straßen ist <u>nicht</u> Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. Vielmehr ist die Vorplanung der Straßen – darunter der Aus- und Umbau der Trautenauer Straße – lediglich Bestandteil des zwischen den Investoren und dem Land Berlin abgeschlossenen Erschließungsvertrags (Anlage).
---	--	--

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
18	kuppen errichtet, die jeden Verkehrsteilnehmer „automatisch“ veranlassen, die Geschwindigkeitsbegrenzung einzuhalten. Neben diesem positiven Effekt, zeigt sich auch, dass Kopfsteinpflaster hinsichtlich Witterungseinflüssen (Eis, Schnee, etc.) widerstandsfähiger ist als Asphaltdecken (Schlaglochgarantie). Als Anwohnerin und tägliche Passantin an der Trautenauer Straße konnte ich nach Fertigstellung der Asphaltdecke im vorderen Bereich zur Ehrlichstraße hin (im Zuge der Erstellung des Radweges R1) feststellen, dass von der Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer die 30er Geschwindigkeitsbegrenzung NICHT eingehalten wird. Dies sollten Sie in Ihren Abwägungen unbedingt berücksichtigen. Wenn der Anwohnerverkehr teilweise durch die Trautenauer Straße geleitet werden soll, wird dort wahrscheinlich keine Parkmöglichkeit mehr bestehen können; es ist unklar wo die Autos der Anwohner künftig parken können.	Die Vorplanungen sehen derzeit – mit Ausnahme von Aufpflasterungen im Bereich der Zufahrten zu den Planstraßen B, C und D – keine entsprechenden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vor. Bei der Trautenauer Straße, der die Funktion einer Sammelstraße zukommt, erscheinen besondere bauliche Maßnahmen auch nicht angebracht. Bei der Verwendung von Kopfsteinpflaster ist zu berücksichtigen, dass es durch selbiges zu höheren Lärmemissionen kommt. Die Entwurfsplanung des Investors als Erschließungsträger liegt noch nicht vor. Diese ist mit dem bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt (SGA) und dem Umwelt- und Naturschutzamt (Umnat) abzustimmen. Die Stellungnahme wird daher an das SGA weitergeleitet. → Keine Planänderung. Die Einteilung und Gestaltung der Straßenverkehrsfläche der Trautenauer Straße ist <u>nicht</u> Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. Vielmehr ist die Vorplanung für den Aus- und Umbau der Trautenauer Straße lediglich Bestandteil des zwischen den Investoren und dem Land Berlin abgeschlossenen Erschließungsvertrags (Anlage). Die Vorplanung sieht – wie bereits im Bestand – die einseitige Anordnung von Stellplätzen vor. Bedingt durch geplante Baumpflanzungen wird sich die Stellplatzzahl im Bereich der Trautenauer Straße dennoch etwas reduzieren. Diesem Verlust an Stellplätzen wird jedoch eine große Anzahl neuer Stellplätze im öffentlichen Straßenraum des neuen Stadtquartiers gegenüberstehen (siehe auch Abwägung zum Thema „Verkehr / Erschließung – Stellplätze“). → Keine Planänderung.

25. Verkehr / Erschließung – Straßen: Hegemeisterweg

9, 10	Ebenso falsch ist, dass der Hegemeisterweg die Funktion einer Sammelstraße gemäß Erschließungskonzept übernehmen kann	Richtig ist, dass der Hegemeisterweg <u>nicht</u> Bestandteil des Plangebiets 11-47ba und somit auch <u>nicht</u> Gegenstand der aktuellen Planungen ist.
-------	---	---

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	(Seite 140, 3.5.1 „Verkehrskonzept“), da er nicht an den Bereich des B-Plangebiets 11-47ba angrenzt.	Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung werden jedoch die verkehrlichen Auswirkungen der in den Plangebieten 11-47ba, 11-47bb und 11-47bc geplanten Nutzungen dargestellt und bewertet. Da der Gemeisterweg in einem Abschnitt auch Bestandteil des Plangebiets 11-47bc ist, enthält das Gutachten auch Aussagen zum Hegemeisterweg und übernimmt dieser bezogen auf das Plangebiet 11-47bc eine Sammelfunktion. → Keine Planänderung.
26. Verkehr / Erschließung – Straßen: Planstraßen		
1	Bei den Planstraßen sind keine Gehwege eingezeichnet. Heißt das, man baut rücksichtsloserweise Mischverkehrsflächen, anstatt ausreichend breite Gehwege?	Gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 13 ist die Einteilung der Verkehrsflächen <u>nicht</u> Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans ist. Diese Festlegung obliegt damit dem zuständigen Straßenbaulastträger. Dessen ungeachtet ist die Herstellung der Planstraßen, der Ausbau des Hönower Wiesenwegs sowie der Aus- und Umbau der Trautenauer Straße Gegenstand des städtebaulichen Vertrags. Die für die Art, den Umfang und die Ausführung der Erschließung maßgebenden Anlagen zum städtebaulichen Vertrag (Vorplanungen) sehen an keiner Stelle Mischverkehrsflächen vor. Vielmehr ist die Herstellung beidseitiger Gehwege geplant. → Keine Planänderung.
13	Insbesondere fehlt die durchgehende Anlage von Radweg, breitem Bürgersteig und öffentlichen Parkplätzen.	Gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 13 ist die Einteilung der Verkehrsflächen <u>nicht</u> Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans ist. Diese Festlegung obliegt damit dem zuständigen Straßenbaulastträger. Mit den vorgesehenen Straßenquerschnitten ist die Herstellung von ausreichend breiten beidseitigen Gehwegen sowie von Stellplätzen möglich. Für die im Plangebiet vorgesehenen Planstraßen, den Hönower Wiesenweg sowie die Trautenauer Straße ist Tempo 30

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
11	Wie sind die Zufahrten und Ausfahrten zum Wohngebiet geplant?	vorgesehen. Die Herstellung gesonderter Anlagen für den Radverkehr ist in diesen Straßen daher nicht erforderlich. Dessen ungeachtet wird mit dem Bebauungsplan eine durchgehende Raderschließung auf der Nord-Süd-Hauptachse des neuen Quartiers bis zum Blockdamweg und darüber hinaus (lichtsignalisierte Führung der Radfahrer über den Blockdamweg zur Weiterfahrt über die bestehende Brücke auf die andere Seite der Bahn sowie Anschluss an die Radverkehrsanlagen im Bereich Blockdamweg einschließlich Weiterführung als baulicher Radweg bis zur Trautenauer Straße) geschaffen. → Keine Planänderung.
11	Gibt es im Wohngebiet Privatstraßen?	Die einzelnen Baugebiete WA 2 bis WA 10 werden über die geplanten Planstraßen erschlossen. Als Sammelstraßen fungieren der auszubauende Hönower Wiesenweg sowie die aus- / umzubauende Trautenauer Straße. Die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz erfolgt über die Knotenpunkte Hönower Wiesenweg / Blockdamweg, Trautenauer Straße / Ehrlichstraße und Am Walde / Rummelsburger Landstraße. → Keine Planänderung.
9, 10	Private Planstraßen sollten grundsätzlich öffentlich gewidmet sein, damit eine Umverteilung des Verkehrs durch Zufahrtsbeschränkungen unterbleibt.	Der Bebauungsplan-Entwurf sieht die Festsetzung der Planstraßen B, C, D und G als Privatstraßen vor. → Keine Planänderung. Straßen können nur entweder öffentlich gewidmet – dann sind es öffentliche Straßen – oder aber private Straßen sein. Im vorliegenden Fall ist im Bebauungsplan-Entwurf die Festsetzung der Planstraßen A, E und F als öffentliche Straßen und der Planstraßen B, C, D und G als private Straßen geplant. Mit den Festsetzungen wird innerhalb des Wohnquartiers ein Grundgerüst aus öffentlichen Straßen mit Anbindung an die als Sammelstraßen fungierenden Straßen Hönower Wiesenweg und Trautenauer Straße geschaffen. Selbst wenn es zu Zufahrtsbeschränkungen im Bereich

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
13	Ich habe keine Verpflichtung gefunden, dass alle Straßen und Flächen für die Öffentlichkeit zugänglich sind (öffentlich gewidmet).	der privaten Straßen käme, ist nicht mit einer maßgeblichen Umverteilung des Verkehrs zu rechnen, da diesen ohnehin keine Sammel-funktion zukommt. → Keine Planänderung.
14	Es sind lediglich Privatstraßen vorgesehen. Inwiefern dort die Durchfahrt von Radfahrern oder auch Kraftfahrzeugen von Nicht-Anwohnern ermöglicht wird, ist nicht angeben, aber wünschenswert. Daher sollte es sich nicht um Privatstraßen handeln, sondern auch die Nutzung Dritter / Nicht-Anwohner ermöglicht werden.	Im Bebauungsplan-Entwurf ist die Festsetzung der Planstraßen A, E und F als öffentliche Straßen und der Planstraßen B, C, D und G als private Straßen geplant. Mit den Festsetzungen wird innerhalb des Wohnquartiers ein Grundgerüst aus öffentlichen Straßen mit Anbindung an die als Sammelstraßen fungierenden Straßen Hönow-Wiesenweg und Trautenauer Straße geschaffen. Darüber hinaus setzt der Bebauungsplan in der Nord-Süd-Achse eine öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ mit Abbindung an den Blockdammweg sowie einen in Ost-West-Richtung verlaufenden öffentlichen Grünzug südlich des Gewerbegebiets und der Gemeinbedarfsfläche fest. Die geplanten Festsetzungen sind unter Berücksichtigung des öffentlichen Erschließungserfordernisses und der privaten Belange der Eigentümer/Investoren als verhältnismäßig anzusehen. Gemäß der geplanten textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans, sind die privaten Verkehrsflächen mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten. Eine etwaige Beschränkung der Nutzung der Privatstraßen durch Dritte obliegt im Übrigen den Eigentümern und ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. → Keine Planänderung.
27. Verkehr / Erschließung – Stellplätze		
7	Auch wenn es gesetzliche Vorgaben nicht gibt, sollten ausreichend Stellplätze und Parkmöglichkeiten für das Gebiet geschaffen werden.	Mit den geplanten Tiefgaragen, den oberirdischen Stellplatzanlagen in den Baugebieten WA 5 und WA 9 sowie im Bereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung östlich des Baugebiets WA 7

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
13	Der bereits heute vorhandene Druck bei Parkraumsuche und Verkehrsströmen wird durch das Bauvorhaben weiter steigen, wird aber nicht in der Planung berücksichtigt.	und den vorgesehenen Straßenquerschnitten kann eine ausreichende Zahl an Stellplätzen im geplanten Wohnquartier geschaffen werden (Stellplatzschlüssel voraussichtlich ca. 1 Stellplatz/WE). → Keine Planänderung.
13	Es fehlt der Nachweis, dass jeder Wohnung mind. 1 Parkplatz sicher zugewiesen ist.	

28. Verkehr / Erschließung – Haltemöglichkeit Schule

18	Zu Schulbeginn und Schulschluss ist an der Ecke Trautenaue / Ehrlichstraße ein Verkehrschaos zu erwarten, weil die Haltemöglichkeiten für Eltern bereits jetzt und durch die Kreativschule ausgereizt sind. Mit der neuen Schule und dem einmündenden Verkehr von der künftigen Blockdammbrücke scheint mir die Situation kaum noch beherrschbar.	Die Lösungen von Park- und Haltemöglichkeiten für den Schulstandort sind im Zusammenhang mit der weiteren, dem Bebauungsplan-Verfahren nachgelagerten Planung und Entwicklung des Schulstandorts zu klären. Dazu kann neben Parkflächen auch die Möglichkeit einer „Elternhaltestelle“ zum Absetzen von Schülern gehören. Im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens besteht hier <u>kein</u> Regelungsbedarf. Im Übrigen ist der angesprochene Wiederaufbau der Blockdammbrücke <u>nicht</u> Gegenstand der Planungen im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens 11-47ba (und derzeit auch nicht absehbar). → Keine Planänderung.
----	---	--

29. Verkehr / Erschließung – Sonstige Anmerkungen Verkehrsgutachten

5	Sachlich falsch in „Verkehrsuntersuchung zu den Bebauungsplänen 11-47ba-bc“ „Südöstlich der ehemaligen Brücke Blockdammweg (im Bereich Wandlitzstraße) sind 2 Abstellgleise angeordnet, auf denen nachts bis zu 5 ICE-Züge abgestellt werden.“ Die 2 Gleise selbst sind keine Abstellgleise, sondern sie führen zu einer fünfgleisigen Abstellanlage. Dazu Auszug aus Projekt „Kaisergärten“ (Begründung zum Bebauungsplan 11-57a): „Unmittelbar nordöstlich des Plangebiets liegt die fünfgleisige ICE-Ausfahr- und Abstellanlage Karlshorst (im Folgenden „Abstellanlage Karlshorst“).“ Die Verkehrsuntersuchung sollte überarbeitet werden.	Die zitierte Formulierung im Verkehrsgutachten wird redaktionell überarbeitet. Aus der redaktionellen Überarbeitung ergeben sich keine Änderungen zu Inhalten und Ergebnissen des Gutachtens. → Überarbeitung des Verkehrsgutachtens; keine Planänderung.
---	---	---

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	Dramatisch ist bei näherer Betrachtung des Verkehrsgutachtens die Mischung aus hoffnungslos veralteten Zahlen von 2014, bzw. für die Kreuzung Am Walde von 2012, erheblichen handwerklichen Fehlern – (Abb. 38, Seite 57) Prognose-Planfall nach Netzspinnenverteilung 35 / 25 / 40 % erzeugt nicht eine DTV_w-Verteilung an den drei Knotenpunkten von 1200/1400/1100 – und die insuläre Betrachtung der Verkehrsströme nur unmittelbar um das Gebiet der Bau-Vorhaben ohne die tatsächlich möglichen Verkehrsflüsse darzustellen (Engpass-Betrachtung).	Bis zur vollständigen Realisierung des Planvorhabens werden noch einige Jahre vergehen. Somit ist weniger die Bestandssituation als vielmehr die verwendete Prognosebelastung der maßgebliche Betrachtungsfall. Neben der Betrachtung des bestehenden Verkehrsaufkommens erfolgt in der Verkehrsuntersuchung daher eine Betrachtung des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet <u>unter Zugrundelegung der Verkehrsprognose</u> der Senatsverwaltung. Maßgeblich für die Beurteilung der Planung bzw. die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist der sogenannte Prognose-Planfall, bei dem das aus den Planungen im Bereich der Plangebiete 11-47ba-bc resultierende Verkehrsaufkommen umgelegt und auf die <u>Prognosewerte</u> aufgeschlagen wird. Die Betrachtung der Bestandssituation zeigt – auch wenn die Verkehrsdaten der Verwaltungsstellen schon wenige Jahre alt sind – von wo aus die verkehrliche Entwicklung kommt und wo sich bereits Engstellen im Straßennetz zeigen. Die aus dem Planvorhaben resultierenden Verkehrsmengen sind an den einzelnen Knotenpunkten, die in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt wurden, jeweils einzeln umgelegt worden. Diese Vorgehensweise ist in Berlin üblich und mit der Senatsverwaltung abgestimmt. Die erwähnte Netzspinnenverteilung wurde für die weitläufigen Ziele der Kfz-Verkehre verwendet, die auch über die im Bericht erwähnten Straßen und Knotenpunkte verkehren. Ein Vergleich der DTV_w-Werte des Prognose-Planfalls mit der Netzspinnenverteilung verbietet sich allein schon deshalb, da in ersteren Werten auch die DTV_w-Werte im Bestand bzw. Prognose-Nullfall enthalten sind, die Netzspinnenverteilung sich jedoch ausschließlich auf den aus dem Planvorhaben resultierenden Verkehr bezieht. Darüber hinaus bewegen sich beispielsweise die ganz im Norden verorteten Quellverkehre im Plangebiet (wie z. B. GE 1, WA 2 und WA 3), wenn sie nach Süden wollen, über den Blockdammweg, um dann über den Knotenpunkt Blockdammweg / Rummelsburger Landstraße nach Süden zu fahren. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
15, 16	Die vorliegende Verkehrsuntersuchung vom 31. Januar 2018 entspricht nicht erforderlichen / zukünftigen / notwendigen Anforderungen des Planfalls und enthält gemäß der vorhandenen Verkehrssituation Blockdammweg / Ehrlichstraße 1. Februar 2018 - 31. Oktober 2018 keine verwendbaren Ergebnisse bzw. zu geringe verwendbare Schätzungen und tatsächliche Ergebnisse.	es sich bei den DTVw-Werten um mehrfach gerundete Werte handelt. → Keine Planänderung. Den Aussagen wird widersprochen. Der derzeit in den Spitzenzeiten verstärkt auftretende Rückstau des Kfz-Verkehrs in der Ehrlichstraße hat seine Hauptursache in den Baumaßnahmen im Bereich der Treskowallee sowie (regelmäßigen) Unterbrechungen des S-Bahnverkehrs der Linie S 3. Mögliche zeitlich begrenzte Situationen, die beispielsweise durch Baustellen u.ä. verursacht sind, finden bei Verkehrsuntersuchungen regelmäßig <u>keine</u> Berücksichtigung. Im Übrigen werden bis zur vollständigen Realisierung des Planvorhabens noch einige Jahre vergehen. Somit ist weniger die Bestandssituation als vielmehr die verwendete Prognosebelastung der maßgebliche Betrachtungsfall (ausführlicher siehe vorangegangene Abwägung). → Keine Planänderung.
15, 16	Ein Teilnetz des Prognosenetzmodells 2025 konnte durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt nicht zur Verfügung gestellt werden, siehe Gutachten (warum nicht / für den Betrachtungsfall nicht notwendig, vollständige Unterlagen?). Es ist zu beachten, dass die Entwicklungen der angrenzenden B-Pläne nicht im Prognosenetzmodell berücksichtigt sind. Prognose-Nullfall ist nicht hinreichend berechnet und dargestellt, weil Teilnetz-Modell 2025 fehlt.	Wie in der Verkehrsuntersuchung dargelegt, wurde durch die Senatsverwaltung kein Teilnetz des Prognosenetzmodells zur Verfügung gestellt, sondern es wurden Verkehrsmengen für einzelne Hauptverkehrsstraßen im Umfeld für den Prognosefall mit Blockdamnbrücke aus dem Netzmodell übergeben. Für einzelne Straßen wurden zusätzlich Verkehrsmengen ohne Blockdamnbrücke benannt. Die ausschließliche Übergabe und Verwendung von Verkehrsmengen aus dem Netzmodell stellt eine in Berlin weithin gängige Vorgehensweise dar (= Normalfall) und ist für die Erarbeitung von Verkehrsuntersuchungen regelmäßig ausreichend. Da die Entwicklungen in den Plangebiet 11-47a, 11-47b und 11-47c noch nicht im Prognosenetzmodell berücksichtigt sind / wurden, erfolgte im Rahmen der Verkehrsuntersuchung – neben der Verkehrsaufkommensberechnung für die Bebauungspläne 11-47ba-bc

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		(ehemals Bebauungsplan 11-47b) – auch eine zusätzliche Einbeziehung der zukünftig zu erwartenden Verkehre aus den Plangebietten 11-47a und 11-47c. → Keine Planänderung.

30. Grünflächen – Grünflächen entlang des Hohen Wallgrabens

9, 10 und 18	Auch wenn in einem Nachbeschluss von 2016 die mögliche Bebauungsdichte für das Gebiet erhöht wurde, so bleiben in diesem Beschluss sowie in dem jetzt zu beschließenden B-Plan ausdrücklich die alten „Städtebaulichen Leitlinien Karlshorst-West / Blockdammweg“ bestehen. Alle dort entwickelten Planungsvarianten betonen das Ziel einer großzügigen Fortführung eines „attraktiv gestalteten und vielseitig nutzbaren, durchgehenden Grünzugs von der Wuhleide über den Seepark zur KGA 'Am Elektrowerk' und weiter zur Spree“ aus. Die Leitlinien besagten: <i>„Der Hohe Wallgraben soll in Zukunft eine wichtige Rolle bei der Rückhaltung und geregelten Ableitung von Niederschlagswasser spielen. Um die wasserwirtschaftliche und ökologische Funktionsfähigkeit des Gewässers zu gewährleisten, sind großzügige Retentionsflächen notwendig. Im Gegensatz zum parkähnlich gestalteten Grünzug parallel zum Blockdammweg sollen die Grünflächen entlang des Hohen Wallgrabens naturnah gestaltet und extensiv bewirtschaftet werden [...] Teilweise auf Holzstegen verlaufende Wege und Terrassen sollen den wasserprägenden Grünzug erlebbar machen.“</i> Darin besteht nach diesem Plan überhaupt ein wichtiger Aspekt der geplanten Aufwertung des gesamten Gebiets. In der jetzt zum Beschluss stehenden Planung ist davon / von diesem Ansatz so gut wie nichts erhalten geblieben, ganz offenbar, weil die größeren Grünflächen und die lockerere Bebauung dem maximal verdichteten Wohnungsbau widersprechen bzw. der des	Der Bebauungsplan-Entwurf sieht die Festsetzung von insgesamt ca. 1,7 ha Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Parkanlage“ bzw. „Öffentliche Parkanlage mit Spielplätzen“ vor. Die aus der Neubebauung resultierenden Bedarfe an öffentlichen Grünflächen werden durch die geplanten Parkanlagen vollständig innerhalb des Plangebiets gedeckt. Vorgesehen ist die Entwicklung eines südlich des Gewerbegebiets GE 1 und der Fläche für den Gemeinbedarf GB 1 verlaufenden Ost-West-Grünzugs in Verlängerung des östlich des Plangebiets gelegenen Seeparks. Der geplante Ost-West-Grünzug ist dabei Teil eines größeren vorhandenen bzw. geplanten zusammenhängenden Freiraumsystems, welches im Osten über den Seepark und Traberweg bis zur Wuhleide und im Westen bis zur Spree und entlang dieser im Norden bis zur Innenstadt (Paul-und-Paula-Ufer am Rummelsburger See) reicht und insofern auch geeignet ist, Versorgungsdefizite an siedlungsnahen Grünflächen partiell abzubauen. Mit den geplanten Festsetzungen wird im Osten der Anschluss der öffentlichen Parkanlage an den Seepark und im Westen der Anschluss an eine bereits im Bebauungsplan 11-47a festgesetzte 10 m breite öffentliche Grünfläche westlich des Hönower Wiesenwegs (mit Verbindung zur Spree) gewährleistet. Letztere soll im Plangebiet 11-47bb später möglichst aufgeweitet werden, um eine breite Verbindung zwischen dem Ost-West-Grünzug und dem im Plangebiet 11-47bb beabsichtigten Grünzug entlang des verfüllten Abschnitts des Hohen Wallgrabens zu schaffen.
--------------	---	--

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10 und 18	dichten Wohnungsbaus gewichen sind und die Vorgaben kostengünstig interpretiert werden. Der Name „Parkstadt“ hat nach diesem Bebauungsplan keinerlei Plausibilität mehr. Schließlich spricht der B-Plan hinsichtlich der Entwässerung des Gebiets fast ausschließlich von Dachbegrünungen, Kanalisation und künstlichen Hinterhofmulden, während die ursprünglich entwickelte, ökologisch einzig sinnvolle, naturnahe Idee, die ursprüngliche Funktion des Hohen Wallgrabens wiederaufzunehmen, nicht einmal mehr diskutiert wird. Dagegen heißt es – im krassen Widerspruch zu den ursprünglichen Befunden: „Im Plangebiet kommen im Bestand keine bedeutenden Oberflächengewässer vor. Bei den im Plangebiet vorhandenen Standgewässern handelt es sich lediglich um technische Bauwerke bzw. kleine künstliche, wenn auch naturnah angelegte Folienteiche. Weitere Oberflächen-gewässer sind im Plangebiet oder seiner näheren Umgebung nicht vorhanden.“ Natürlich ist im „verfüllten Abschnitt des Hohen Wallgrabens“ kein Wasser mehr zu erkennen. Ihn wieder freizulegen, war der in den Leitlinien festgelegte Plan; nun soll die „Verfüllung“ bestehen bleiben.	Die im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens 11-47b geplante öffentliche Grünanlage am Hohen Wallgraben ist derzeit in ihrer Verfügbarkeit sowohl durch die bestehenden Eigentumsrechte und Nutzungen als auch durch die Altlastenproblematik eingeschränkt. Dies stellte einen wesentlichen Grund für die im Dezember 2017 beschlossene Teilung des Bebauungsplans 11-47b in die Bebauungspläne 11-47ba, 11-47bb und 11-47bc dar, durch die erreicht werden soll(te), dass die im Plangebiet 11-47ba geplanten Investitionen nicht durch noch zu lösende Konflikte in anderen Bereichen zeitlich behindert werden. Die Frage, ob und in welchem Umfang bzw. in welcher Breite Flächen am Hohen Wallgraben als öffentliche Parkanlage festgesetzt werden können sowie Fragen der Finanzierung der Altlastensanierung sind im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens 11-47bb zu klären.
9, 10 und 18	Aufgrund der in den Leitlinien und prinzipiell auch im B-Plan aufgenommenen Absicht, den ökologischen Zustand zu schützen, sowie die Erholungsmöglichkeiten im Gebiet zu erhöhen, sollte die ursprüngliche Planung umfänglicherer zusammenhängender Grünflächen und einer nicht völlig zerstörten offenen Landschaft mit dem alten Feuchtgebiet des Hohen Wallgrabens wieder aufgenommen werden.	Bereits im März 2011 wurde im Auftrag des Bezirksamts Lichtenberg eine Machbarkeitsstudie zur Freilegung und Renaturierung des Hohen Wallgrabens erarbeitet. Die o. g. Machbarkeitsstudie ergab, dass eine Reaktivierung des verfüllten Abschnitts des Hohen Wallgrabens als Fließgewässer mittel- bis langfristig nicht praktikabel ist. Im Rahmen der Studie wurde für den Abschnitt des Hohen Wallgrabens östlich der Köpenicker Chaussee zunächst das Leitbild „niederschlagswassergespeicher, wechselfeuchter Geländesenken mit Lebensraum-, Retentions- und Gestaltungsfunktion innerhalb des begleitenden Grünzugs“ erarbeitet. Das Leitbild wird derzeit jedoch nicht prioritär weiterverfolgt. Die Konkretisierung der Niederschlagsentwässerung für die Flächen westlich und südlich des Hönower Wiesenwegs soll im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens 11-47bb fortgeführt werden.
9, 10	Es ist davon auszugehen, dass insbesondere der Mangel an öffentlichen Grünflächen in Karlshorst-West („Ilsekiez“) durch die zusätzliche Verkehrsschnelle Blockdamm-Sewanstraße dauerhaft bestehen bleibt, da keine Flächenreserven vorhanden sind. Damit hätte der erweiterte Seepark eine Entlastungsfunktion als öffentliche Grünfläche auch für Karlshorst-West.	→ Keine Planänderung. Die Aussage, dass der Bebauungsplan „hinsichtlich der Entwässerung des Gebiets fast ausschließlich von Dachbegrünungen, Kanalisation und künstlichen Hinterhofmulden“ spricht, ist verkürzt und nicht vollständig korrekt. Für das Plangebiet wurde eine Machbarkeitsstudie zur Niederschlagsentwässerung erstellt (FPB, 01/2018).

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Das Gutachten zeigt auf, dass die Versickerung anfallender Regenabwässer in großen Teilen des Plangebiets über Mulden bzw. Mulden-Rigolen-Systeme grundsätzlich möglich ist. Der Großteil der im Plangebiet anfallenden Niederschläge kann vor Ort zurückgehalten und versickert oder verdunstet werden. → Keine Planänderung. Der Namensgebung für die „Parkstadt“ liegt die Schaffung eines Stadtquartiers mit durchgrüntem Straßenräumen, Vorgärten, kleinen Stadtplätzen sowie öffentlichen und privaten Grünflächen zugrunde. Hinsichtlich der Grünflächen sind das in Ost-West-Richtung verlaufende Parkband in Verlängerung des Seeparks und die privaten Grünflächen östlich der Baugebiete WA 5, WA 7 und WA 9 zu nennen. Weiterhin ist gemäß Erschließungsplanung in der großzügig bemessenen zentralen Nord-Süd-Achse (Planstraße F) die Ausbildung eines Boulevards mit grünem Mittelstreifen vorgesehen. → Keine Planänderung. Der Neubau der Blockdammbrücke sowie die Realisierung einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße auf der Trasse Blockdammweg – Ilsestraße mit einer Anbindung an die Sewanstraße ist nicht Gegenstand des Planverfahrens. → Keine Planänderung.

31. Grünflächen – Breite der geplante öffentliche Parkanlage / Verlängerung des Seeparks

9, 10	Die eingestehende Formulierung, dass die ursprüngliche Breite eingeschränkt wird, wird mit der Formulierung begründet: „Die Darstellung des Grünzugs erfolgt im FNP in symbolischer(!) Breite“, die keinerlei Basis hat.	Gemäß den Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP) sind Grünzüge im FNP von übergeordneter Bedeutung in symbolischer Breite dargestellt, wenn überordnete Freiflächen durch sie miteinander verbunden werden sollen und in der Regel (noch) keine eigenständigen, größeren Grünflächen vorhanden sind.
18	Dass die derzeitige Planung die in den städtebaulichen Leitlinien verankerten ökologischen Rücksichten faktisch annulliert, dokumentiert ganz klar die folgende Formulierung: „Die Darstellung des	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10, 18	<i>Grünzugs erfolgt im FNP in symbolischer (!) Breite</i>“. Dazu ist zu sagen: Es gibt keine Grundlage dafür, die Leitlinien an dieser Stelle ‚symbolisch‘ zu verstehen. Abgesehen von dem ohnehin wegen der Hochspannungsleitung nicht bebaubaren Randstreifens der Trautenauer Straße, der auch ökologisch nicht sehr wertvoll ist, beschränkt sich die Fortführung des Grünstreifens im Wohngebiet auf einen viel schmaleren als den ursprünglich vorgesehenen Grünstreifen, mit einem in nicht nachvollziehbaren Kurven sich hinschlängelnder Weg durch das Wohngebiet. Von einem Park, gar von einer „Verlängerung des Seeparks“ kann kaum / nach dem jetzigen Planungsstand in keiner Weise mehr gesprochen werden.	Im vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf wird der am 12. Februar 2016 im Amtsblatt für Berlin öffentlich bekanntgemachten FNP-Anordnung „Karlsdorf West / Blockdammweg (Lichtenberg)“, Lfd. Nr. 03/14“ entsprochen. Die genaue Führung des im FNP dargestellten Grünzugs wird – wie in der AV FNP gefordert – aus der örtlichen Situation entwickelt mit der Zielstellung, eine funktionsfähige öffentlich zugängliche Grünverbindung herzustellen. Hinsichtlich der Lage des Grünzugs erfolgen mit den geplanten Festsetzungen lediglich untergeordnete Grenzkorrekturen zwischen diesen und den für bauliche Nutzungen vorgesehenen angrenzenden Flächen.
9, 10, 18	Von einem Park, gar von einer „Verlängerung des Seeparks“ kann kaum / nach dem jetzigen Planungsstand in keiner Weise mehr gesprochen werden.	Die aus der Neubebauung resultierenden Bedarfe an öffentlichen Grünflächen werden durch die geplanten Parkanlagen vollständig innerhalb des Plangebiets gedeckt. Die in Verlängerung des Seeparks geplante öffentliche Grünfläche ist darüber hinaus wegen ihrer Lage und ihrer besonderen Qualität als Teil eines vorhandenen bzw. geplanten zusammenhängenden Freiraumsystems, welches im Osten über den Seepark und Traberweg bis zur Wuhlheide und im Westen bis zur Spree und entlang dieser im Norden bis zur Innenstadt reicht auch geeignet, Versorgungsdefizite an siedlungsnahe Grünflächen partiell abzubauen.
18	Dieser Grünstreifen sollte annähernd die Breite des Seeparks auf der anderen Seite der Trautenauer Straße aufnehmen. Die Chance, naturnähere Zustände in einem ökologisch zusammenhängenden Gebiet wiederherzustellen, wird bei der derzeitigen Planung vergeben.	Für die Realisierung der zwischen der Trautenauer Straße und dem Hönower Wiesenweg geplanten öffentlichen Grünfläche wird die Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen erforderlich, die sich z. Zt. im Eigentum der Investoren befinden. Die öffentliche Grünfläche dient der Deckung des durch die geplante Wohnbebauung der Investoren verursachten Bedarfs. Ihre Planung erfolgt im Einvernehmen mit den Investoren. Im Rahmen des abgeschlossenen städtebaulichen Vertrags verpflichteten sich die Investoren zur Herstellung der öffentlichen Grünfläche sowie der anschließenden unentgeltlichen und kostenlosen Übertragung der Flächen an das Land Berlin. Eine größere Breite der öffentlichen Grünflächen erscheint – da der aus der geplanten Neubebauung resultierende Bedarf durch die geplanten Parkanlagen vollständig gedeckt wird – unangemessen und

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ginge mit einem großen Verlust an Baumasse einher. Dem hingegen steht der mit den geplanten Festsetzungen verbundene Eingriff in das verfassungsrechtlich geschützte Privateigentum unter Würdigung aller Belange in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung/Dringlichkeit des öffentlichen Interesses. Im Anschlussbereich zum Seepark hin wurde der geplante Ost-West-Grünzug aufgeweitet, um einen gute Verknüpfung zu erreichen. Der Bebauungsplan enthält keinen sich in Kurven hinschlängelnder Weg durch das Wohngebiet. Ein solcher ist auch nicht Gegenstand der Vorentwurfsplanung zur öffentlichen Parkanlage, die als Anlage Bestandteil des städtebaulichen Vertrags ist. Lediglich einige den Hochbau betreffende Anlagen zum städtebaulichen Vertrag enthalten einen „<i>sich in Kurven hinschlängelnder Weg</i>“, sind jedoch für die Ausführung der Parkanlage ohne jede Relevanz. → Keine Planänderung.

32. Grünflächen – Wege durch die geplante öffentliche Parkanlage

13	Es gibt keinen durchgängigen Grünzug mit Radweg, der an das vorhandene benachbarte Karlshorster Band anschließen soll.	Für öffentliche Grün- und Erholungsanlagen gilt das Grünanlagen-gesetz (GrünanlG) des Landes Berlin. Gemäß § 6 Absatz 2 GrünanlG ist das Radfahren in öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen (nur) auf den dafür besonders ausgewiesenen Flächen gestattet. Die entsprechende Ausweisung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplan-Verfahrens. → Keine Planänderung.
1	Auch die Wege entlang der Parkanlage mit Spielplätzen sollten nur Gehwege sein und nicht, wie im Plan steht, auch für Radfahrende zur Verfügung stehen. Man weiß ja, wie diese fahren könnten bzw. verbotener Weise schon auf den Gehwegen teilweise mit Tempo 30 und ohne Abstand zu irgendwas „fahren“.	Auf der Nord-Süd-Hauptachse des neuen Quartiers soll eine durchgehende Raderschließung bis zum Blockdamweg und darüber hinaus (lichtsignalisierte Führung der Radfahrer über den Blockdamweg zur Weiterfahrt über die bestehende Brücke auf die andere Seite der Bahn) angeboten werden. Mit der Fußgänger- und

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Auch der Wirtschaftsverkehr zu den Parks und Spielplätzen gehört dort nicht mit Kfz hinein, sondern im Parkhafen einer gewöhnlichen Straße geparkt. Und auch daher sollte man es nicht so bauen, weil nur für Rowdys und kaltblütig verwendbar.	Radfahrerverbindung in Verlängerung der Planstraße F wird ein Beitrag geleistet, den nichtmotorisierten Individualverkehr kürzer und schneller als den Kfz-Verkehr zu führen. An der Festsetzung der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger und Radfahrerbereich“ nördlich der Planstraße A wird festgehalten. Die als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzten Wege sind für eine Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer ausreichend dimensioniert. Die Gewährleistung einer angemessenen Fahrweise ist Gegenstand des Ordnungsrechts und kann nicht durch den Bebauungsplan gesteuert werden. Öffentliche Grün- und Erholungsanlagen müssen gepflegt und unterhalten werden. Zu Zwecken der Pflege und Unterhaltung dieser Anlagen kann auch eine Befahrung von Wegen durch das zuständige Fachamt erforderlich werden. Dies betrifft im Plangebiet sowohl die eigenständig ausgewiesene Fußgänger- und Radfahrerverbindung in Verlängerung der Planstraße F als auch die als öffentliche Parkanlage ausgewiesenen Flächen. Grundlage für die Nutzung letzterer Flächen ist das Grünanlagengesetz des Landes Berlin. → Keine Planänderung.

33. Grünflächen – Seepark / Trabenweg

2	Auf der Fläche des Projekts „Parkstadt“ ist kein eigentlicher Park vorgesehen. Vielmehr wird offensichtlich der angrenzende Seepark benutzt, um den Namen „Parkstadt“ zu assoziieren. Das ist nicht zu beanstanden. Aber es sollte deshalb die Verpflichtung festgeschrieben werden, die Wege im Seepark sowie den Trabenweg zu ertüchtigen und in einen guten Zustand zu bringen. Diese Leistung soll schon vorab zum Baubeginn Parkstadt und überhaupt möglichst bald erbracht werden. Das wird zum Vorteil bei der Vermarktung führen, wenn interessierte Kunden für die Wohnungen in der „Parkstadt“ das Umfeld ihrer ins Auge gefassten Wohnstätte erkunden. Als spezielles Detail soll der südliche Weg des Seeparks, neben einer notwendigen Erneuerung im bisherigen Verlauf, über die	Die Namensgebung des Investors bezieht sich nicht in erster Linie auf den östlich angrenzenden Seepark. Vielmehr liegt dem Namen die Schaffung eines Stadtquartiers mit durchgrüntem Straßenräumen, Vorgärten, kleineren Stadtplätzen sowie öffentlichen und privaten Grünflächen zugrunde. Hinsichtlich der Grünflächen sind das in Ost-West-Richtung verlaufende Parkband in Verlängerung des Seeparks und die privaten Grünflächen östlich der WA 5, WA 7 und WA 9 zu nennen. Weiterhin ist gemäß Erschließungsplanung in der großzöglich bemessenen zentralen Nord-Süd-Achse (Planstraße F) die Ausbildung eines Boulevards mit grünem Mittelstreifen vorgesehen.
---	--	--

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Liepnitzstraße hinaus nach Osten als durchgehender Parkweg bis zur Treskowallee hergestellt werden. Dazu ist ein kleiner Streifen vom Gelände des Grünflächenamts als Weg zu nutzen, was der Funktion dieser Anlage keinerlei Abbruch tun wird. Im weiteren Verlauf nach Osten ist ein Weg bereits vorhanden, der nur ertüchtigt werden muss.	Die aus der Neubebauung resultierenden Bedarfe an öffentlichen Grünflächen werden durch die geplanten Parkanlagen vollständig innerhalb des Plangebiets gedeckt. Die Ertüchtigung von Wegen im Seepark sowie des Traberwegs ist daher weder angemessen noch kann das geplante Bauvorhaben hierfür ursächlich herangezogen werden. Vielmehr ist die Pflege und Unterhaltung öffentlicher Parkanlagen Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge und somit Aufgabe des Landes Berlin. → Keine Planänderung.

34. Umwelt und Natur – Vögel und Fledermäuse

9, 10	Die ökologische Bestandsaufnahme der Vogelwelt im Plangebiet ist fehlerhaft und unvollständig. Nicht nur die beobachteten und im Plan festgehaltenen 29 Vogelarten, sondern insgesamt ca. 63 Vogelarten (u. a. regelmäßig als Brutvögel <i>Kernbeißer</i> , <i>Graschnäpper</i> , <i>Girlitz</i> , <i>Schwanzmeise</i> , <i>Zaunkönig</i> , <i>Baumläufer</i> , <i>Goldhähnchen</i> , <i>Singdrossel</i> , <i>Weidenlaubsänger</i> , <i>Nachtigall</i> , <i>Spötter</i> , alle <i>Buntspechtarten</i> und den auf der roten Liste gefährdeter Tiere gelisteten <i>Grünspecht</i> , <i>Kolkrahe</i> , u. a.) sowie dieses weitläufige Gebiet gern nutzende Durchzügler (<i>Wacholderdrosseln</i> , <i>Birkenzeisige</i> , <i>Bergfinken</i> , <i>Seidenschwänze</i> , u. a.) sowie Fledermäuse und Greifvögel sind zu beobachten. Für einige Arten, vor allem für den <i>Grünspecht</i> , der vor allem Rasenflächen zur Nahrungssuche nutzt, sind ähnliche Überlegungen zu Erweiterungen des Grünstreifens anzustellen, wie es schon für den <i>Girlitz</i> geschehen ist.	Im Jahr 2015 erfolgte eine flächendeckende Erfassung aller Brutvogelarten (Revierkartierung) im Zeitraum März bis Juni 2015 mit fünf Morgenbegehungen bei geeigneter Witterung und artspezifisch günstigen Erfassungszeitpunkten. Die Ergebnisse waren die Grundlage für die artenschutzrechtlichen Betrachtungen und der darauf aufbauenden Planung von Maßnahmen, die der Minderung und dem Ausgleich der Beeinträchtigungen von Brutvögeln bei Umsetzung des Bebauungsplanes dienen. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der 2010 durchgeführten Brutvogelkartierung in die artenschutzrechtliche Prüfung einbezogen, sofern es sich um Brutvogelarten handelte, bei denen ein Brutrevierverlust artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen könnte.
18	Weiterhin mache ich darauf aufmerksam, dass die ökologischen Recherchen wenigstens hinsichtlich der Vogelwelt im Plangebiet äußerst unvollständig sind. Als ornithologisch Interessierter habe ich in den letzten Jahren in diesem Gebiet (WA 1, aber keineswegs auf dieses vergleichsweise kleine Grundstück beschränkt) nicht nur die vom zuständigen Bezirksamt an fünf Morgen beobachteten und im Plan festgehaltenen 29 Vogelarten, sondern insgesamt ca. 63	Eine ein- oder auch zweijährige Kartierung stellt immer eine „Momentaufnahme“ dar. Verschiebungen innerhalb des Artspektrums sowie der Populationsdichten zwischen einzelnen Jahren sind möglich. Diese können auch durch natürliche Bestandsschwankungen bzw. durch Faktoren außerhalb des Untersuchungsgebiets verursacht werden. Bei Erfassungen über mehrere Jahre sind daher grundsätzlich höhere Artenzahlen zu erwarten, zumal wenn über den Brutzeitraum hinaus weitere teils das Gebiet sporadisch nutzende Nahrungsgäste sowie überwinternde und rastende Vögel mit kartiert werden.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Vogelarten (u. a. regelmäßig als Brutvögel <i>Kernbeißer</i>, <i>Graschnäpper</i>, <i>Girlitz</i>, <i>Schwanzmeise</i>, <i>Zaunkönig</i>, <i>Baumläufer</i>, <i>Goldhähnchen</i>, <i>Singdrossel</i>, <i>Weidenlaubsänger</i>, <i>Nachtigall</i>, <i>Spötter</i>, alle <i>Buntspechtarten</i>, den <i>Kolkraben</i> und den auf der roten Liste gefährdeter Tiere gelisteten <i>Grünspecht</i> u. a.) sowie dieses offene Gebiet gem. nutzende <i>Durchzügler</i> (<i>Wacholderdrosseln</i>, <i>Birkenzeisige</i>, <i>Bergfinken</i>, <i>Seidenschwänze</i> u. a.) beobachtet und teilweise fotografiert. Für einige Arten, vor allem für den <i>Grünspecht</i>, der vornehmlich Rasenflächen zur Nahrungssuche nutzt, wären analoge Überlegungen (etwa zur Erweiterung des Grünstreifens) anzustellen, wie es schon für den <i>Girlitz</i> geschehen ist.	Ein großer Teil der von den Einwendern aufgezählten Vogelarten wurde auch im Rahmen der 2015 und / oder 2010 durchgeführten Kartierung nachgewiesen. Bei diesen handelt es sich um die Arten <i>Girlitz</i>, <i>Schwanzmeise</i>, <i>Zaunkönig</i>, <i>Gartenbaumläufer</i>, <i>Wintergoldhähnchen</i>, <i>Zilzalp</i> (synonym für <i>Weidenlaubsänger</i>), <i>Nachtigall</i> und <i>Gelbspötter</i>. Der <i>Grünspecht</i> wurde 2010 nördlich des Blockdamms festgestellt. Eine Nutzung von Nahrungshabitaten im Plangebiet ist möglich. Die für den <i>Girlitz</i> als CEF-Maßnahme geplanten extensiv gepflegten Wiesenflächen stellen auch für den <i>Grünspecht</i> geeignete Nahrungshabitate dar. Insgesamt ist festzustellen, dass mit der Berücksichtigung von Erfassungen über zwei Brutperioden eine ausreichende Erfassungssintensität vorliegt. Weitere mögliche Brutvorkommen können aufgrund dessen als unregelmäßig und sporadisch eingestuft werden, da diese Arten im Plangebiet keine optimalen Habitatbedingungen vorfinden. Für Durchzügler und Nahrungsgäste sind keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände zu erwarten. Ein erweiterter Kartierzeitraum zur Erfassung von Zug- und Rastvogelarten ist nicht erforderlich, da aufgrund der Habitatausstattung des Plangebiets keine relevanten Zug- und Rastvogelzahlen zu erwarten sind. → Keine Planänderung. Der in den Faunistischen Erfassungen, Tabelle 6 (Ökoplan 03/2016) erwähnte Bunker „Gebäude-Nr. 13“ liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 11-47ba und wird durch die Festsetzungen dieses Bebauungsplans nicht berührt. → Keine Planänderung. Die in den Gebäuden nachgewiesenen Fledermausquartiere wurden entsprechend der Vereinbarungen im zwischen den Investoren und dem Land Berlin geschlossenen städtebaulichen Vertrag temporär auf einem benachbarten Grundstück ausgeglichen. Ein dauerhafter ökologischer Ausgleich erfolgt im Rahmen des Wohnungsneubaus innerhalb des Plangebiets, entsprechend der Regelungen im städtebaulichen Vertrag in einem Verhältnis 1:2. → Keine Planänderung.
20	Bunkeranlagen sind beliebte Winterquartiere für geschützte Fledermausarten. Der in der faunistischen Erfassung (Tabelle 6) erwähnte Bunker muss auf die Nutzung als Winterquartier für Fledermäuse in den Wintermonaten nochmals untersucht werden. Die erfolgten Untersuchungen von Mai bis September können das nicht nachweislich kräftig ausschließen.	
5	<i>Fledermäuse vertrieben</i> Was wurde mit den im Gutachten nachgewiesenen Fledermäusen und ihren Quartieren? Die Gebäude, wo sie nachgewiesen wurden, sind inzwischen ja abgerissen.	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
35. Umwelt und Natur – Reptilien 20	Die artenschutzfachlichen Untersuchungen bezüglich Reptilien von 2015 sind nicht ausreichend. Es wurde lediglich eine Fläche außerhalb des o. g. B-Plans untersucht. Jedoch gibt es besonders in den Randbereichen und unter den Strommasten geeignete Strukturen sowie sonnige, offene Freiflächen auf dem Gelände aber auch die relative Nähe zu den umfassenden Gleisanlagen im Norden machen das Vorkommen von Zauneidechsen sehr wahrscheinlich. Unklar ist, ob sich seit 2015 doch Tiere angesiedelt haben. Aufgrund der Bedeutung der Zauneidechsen-Populationen als Anhang IV-Art der FFH-Richtlinie empfehlen wir daher dringend eine weitere Untersuchung direkt auf dem zu bebauenden Gelände.	In 2015 erfolgte eine Erfassung aller als Reptilienhabitat geeigneten Flächen im Plangebiet. Dabei lag der Schwerpunkt auf der Erfassung der artenschutzrechtlich relevanten Zauneidechse. Geeignete Habitate stellen u. a. Halbtrocken- und Trockenrasen, besonnte Böschungen entlang von Bahnlinien und Straßen und schütterer Brachen sowie potenziell auch Gärten und Parkanlagen dar. Schlüsselfaktor für das Vorkommen der Zauneidechse ist das Vorhandensein ausreichend erwärmbarer Eiablageplätze an vegetationsarmen Stellen mit gut grabbarem Substrat. Wichtig ist des Weiteren ein Moosauk aus vegetationsarmen Bereichen als Sonnenplätze für die Thermoregulation der Tiere (z. B. Steine, offene Bodenflächen) mit deckungsreicher höherwüchsiger Vegetation (z. B. Landreitgras) als Deckungsstruktur. Weitere Essentielle Habitatelemente stellen Stein- oder Schotterhaufen, Holzhaufen und Baumstüben dar. Nach diesen Elementen wurde das Untersuchungsgebiet gezielt abgesehen. Im Bereich der Hochspannungsleitung befanden sich im Kartierjahr im nördlichen Teil zwischen Asphaltflächen und Garagen trockene Scherrassen, welche die oben genannten Strukturen nicht aufweisen. Ebenso waren diese Strukturen im Bereich der Gartenarbeitsschule, inklusive der angrenzenden Grundstücke, nicht bzw. allenfalls fragmentarisch vorhanden, so dass eine Besiedlung durch die Zauneidechse unwahrscheinlich war. Potenziell können sich nach dem Jahr 2015 im Bereich der gerodeten Vorwaldstrukturen im westlichen Teil des Plangebiets kurzfristig geeignete Habitatstrukturen für die Zauneidechse gebildet haben. Aufgrund des rasch erfolgenden Stockausschlags ist mittlerweile wieder ein niedriger, jedoch sehr dichter Robinienbestand gewachsen, der die Fläche als Zauneidechsenhabitat aufgrund der starken Beschattung entwertet. Grundsätzlich können im Rahmen der Entsiegung der umliegenden Flächen neue Zauneidechsenhabitate entstehen. Im Rahmen einer

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Umwelt-Baubegleitung kann verhindert werden, dass sich im Bereich der neu entstehenden Rohbodenstandorte geeignete Habitatstrukturen für die Zauneidechse herausbilden. Dem kann mit einer regelmäßig stattfindenden Mahd und der Beseitigung von Deckung gebenden Strukturen begegnet werden. → Keine Planänderung.
36. Umwelt und Natur – Amphibien		
20	Aufgrund der Nachweise von Amphibien in unmittelbarer Umgebung ist diese Artengruppe während der Bauphase besonders zu beachten und zu schützen. Baugruben sind gegen Hineinfallen abzugrenzen. Wir empfehlen die Beauftragung einer ökologischen Baubegleitung.	In drei kleinen Gewässern (Gartenteichen) auf dem Gelände der Gartenarbeitsschule wurden die ungefährdeten Arten <i>Teichfrosch</i> und <i>Teichmolch</i> mit kleinen Beständen nachgewiesen. Bei den erfassten Amphibienarten handelt es sich „lediglich“ um national geschützte Arten, welche nicht zu den sogenannten „planungsrelevante Arten“ gehören. Gemäß § 44 Absatz 5 Satz 5 BNatSchG sind diese von den artenschutzrechtlichen Verboten bei Planungs- und Zulassungsvorhaben freigestellt. Sie werden wie alle nicht geschützten Arten nur im Rahmen der Eingriffsregelung behandelt. Der allgemeine Artenschutz § 39 BNatSchG ist im Rahmen des Bauvorhabens durch den Vorhabenträger zu beachten. Darüber hinaus hält der <i>Teichfrosch</i> sich auch außerhalb der Laichzeit meist in einem Gewässer oder an dessen Ufern (an besonnten Abschnitten), oder im unmittelbaren Umgriff auf <i>Teichmolche</i> verlassen im Sommer das Gewässer und wandern in die Landlebensräume. Das Plangebiet um die Gartenarbeitsschule mit ihren Gewässern ist bereits im Ist-Zustand weitgehend versiegelt und daher als Landlebensraum kaum geeignet. Landhabitate sind eher im Bereich der Gartenarbeitsschule und im Süden des Plangebiets zu vermuten. Es ist zwar nicht auszuschließen, dass einzelne Amphibien im Rahmen ihrer Ausbreitung auch über das Baufeld wandern. Aufgrund der kleinen Amphibien-Populationen und des unattraktiven Geländes um die Gartenarbeitsschule sind jedoch allenfalls vereinzelte Individuen zu erwarten.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Zur Vermeidung der Ansiedlung von Amphibien (insbesondere gemeinschaftlich geschützter Arten) in im Rahmen der Bauarbeiten entstehenden temporären Gewässern, wurde eine ökologische Baubegleitung im Rahmen des städtebaulichen Vertrages zum Bebauungsplan 11-47ba vereinbart. → Keine Planänderung.

37. Umwelt und Natur – Bäume

9, 10 und 18	Die Leitlinien gehen von der Erhaltung des Baumbestands auf dem ehemaligen Furnierwerkgelände aus, der neue B-Plan von der Ver-nichtung der zum Teil über 30-jährigen Bäume.	Die am 18. Dezember 2008 von der BVV Lichtenberg beschlossenen städtebauliche Leitlinien, stell(t)en lediglich ein erstes grobes Grundgerüst für die künftige bauliche und insbesondere nutzungs-strukturelle Entwicklung dar. Die Planung wurde im Folgenden in ei-nem mehrjährigen Planungs- und Abwägungsprozess konkretisiert und weiterentwickelt. Das Land Berlin will das Plangebiet als kompakten, urbanen und zugleich grünen Wohnstandort mit einem hochwertigen und umfas-senden Angebot an öffentlichen Flächen entwickeln. Durch die Über- und teilweise Unterbauung der allgemeinen Wohn-gebiete und des Gewerbegebiets ist von einem Verlust des Baum-bestands innerhalb und in einem Abstand bis zu 2,5 m von den Bau-grenzen auszugehen. Der Baumverlust wird entsprechend der BaumSchVO Bln innerhalb des Plangebiets ausgeglichen. Weiter-hin ist lokal ein Verlust des Baumbestands aufgrund der notwendi-gen Altlastensanierung nicht zu vermeiden. Im Bereich der öffentli-chen Parkanlage mit Spielplatz ist weiterhin von einem Erhalt des vorhandenen Baumbestands auszugehen, soweit sie nicht aus Gründen der Gefahrenabwehr (Altlasten, Standfestigkeit) gefällt werden müssen. → Keine Planänderung.
--------------	--	---

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
20	In dem Eingriffsgutachten wird erwähnt, dass „in den allgemeinen Wohngebieten, außer WA 1 und WA 8, pro angefangener 2.000 m² Grundstücksfläche mindestens ein standortgerechter heimischer Laubbaum als Hochstamm ... zu pflanzen“ ist. Hierbei sollten stattdessen großkronige Bäume gepflanzt werden. Diese leisten einen ca. dreimal höheren positiven Beitrag zur Feinstaubfilterung, Temperaturregulierung und Sauerstoffproduktion im städtischen Bereich als kleinkronige Bäume.	Eine Bepflanzung mit großkronigen Bäumen ist in den allgemeinen Wohngebieten nicht flächendeckend möglich. Große Teile der allgemeinen Wohngebiete können durch Tiefgaragen unterbaut werden, welche gemäß textlicher Festsetzung mit einer Erdschicht von 0,8 m im Mittel überdeckt werden müssen. Gemäß FLL-Richtlinie zur Dachbegrünung sind hier lediglich kleine bis mittelhohe Bäume möglich. In Bereichen ohne Unterbauung können auch hohe großkronige Bäume gepflanzt werden. Eine Festsetzung bestimmter Arten im Bebauungsplan ist rechtlich nicht zulässig, es werden jedoch Empfehlungen zur Anpflanzung in der Begründung des Bebauungsplans gegeben. → Keine Planänderung.
	Die vorhandenen nach BaumSchVO geschützten Bäume die nicht gefällt werden müssen, sind während der Bauphase entsprechend im Stamm-, Wurzel- und Kronenbereich vor Beschädigung zu schützen. Auf dem Gelände des ehemaligen Furnierwerks wurden vom damaligen Eigentümer bereits vor den faunistischen Untersuchungen im Jahr 2015 umfangreiche Rodungsarbeiten von Vorwald durchgeführt. Das stellt eine Umwandlung von Wald dar, hätte einer Genehmigung bedurft und muss entsprechend größer ausgeglichen werden. Ohne die Unterlagen zu den Rodungsarbeiten kann nicht nachvollzogen werden, ob der Eingriff angemessen ausgeglichen wird.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Pflichten jedes Eigentümers oder sonstigen Nutzungsberechtigten während der Bauphase ergeben sich aus § 3 der Baumschutzverordnung des Landes Berlin (BaumSchVO). → Keine Planänderung. Die Vorwaldbestände auf dem ehemaligen Furnierwerksgelände wurden im Rahmen der Erfassungen zu den Bebauungsplänen 11-47a-c im Jahr 2010 erfasst. Ein Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes lag nicht vor. Die gemäß Baumschutzverordnung geschützten Bäume wurden in der Eingriffsbegutachtung inklusive eines durchschnittlichen potenziellen Zuwachses berücksichtigt. Der Ausgleich erfolgt entsprechend der Vorgaben der BaumSchVO Bln. → Keine Planänderung.
38. Umwelt und Natur – Festsetzungsvorschläge zu Verglasung, Beleuchtung, energieeffizienten Technologien sowie zur Fassadenbegrünung		
20	Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass der Verzicht auf großflächig verglaste und/oder spiegelnde Außenfassaden, die von Vögeln nicht als Hindernis erkennbar sind, textlich festgesetzt werden sollte, um Vogelschlag zu vermeiden.	Für die angeregte Einschränkung von Fensterflächen zum Schutz der Avifauna besteht in Bebauungsplan-Verfahren regelmäßig nur dann eine Rechtsgrundlage, wenn es sich um gestalterische Festsetzungen handelt. Für die hier geforderte Regelung im Bebauungsplan besteht im vorliegenden Fall keine hinreichende städtebauliche Begründung.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Dasselbe gilt für insektenschädliche Beleuchtung; es sollten nur umweltfreundliche Natriumdampflampen als Beleuchtung eingesetzt werden. Des Weiteren sollte im Anbetracht des Klimawandels und dem Ziel des Landes Berlin, bis 2050 klimaneutral zu werden, die Verwendung energieeffizienter Technologien in den Bebauungsplan aufgenommen werden.	Im Übrigen ist mit den im städtebaulichen Vertrag enthaltenen Regelungen zu Kubatur, Erscheinungsbild, Fassadengliederung und Materialien der Bauvorhaben der Investoren die Errichtung großflächig verglaste und/oder spiegelnder Außenfassaden ausgeschlossen. → Keine Planänderung. Der Hinweis zum Einsatz umweltfreundlicher (Straßen)beleuchtung wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen des Bebauungsplans besteht für eine entsprechende Regelung keine Rechtsgrundlage. Jedoch wird der Hinweis an das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt (SGA) sowie an den Erschließungsträger (Bonava) weitergeleitet. → Keine Planänderung. Die Möglichkeiten, bei Neubauquartieren mit Hilfe des Bebauungsplans bestimmte Energie-Standards zu sichern, sind begrenzt und mit Schwierigkeiten verbunden. Grundsätzlich hat der Bundesgesetzgeber der planenden Gemeinde zwar insbesondere mit der novellierten Vorschrift des § 9 Absatz 1 Nummer 23b BauGB ein Steuerungsinstrument für den zwingenden Einsatz erneuerbarer Energien an die Hand gegeben. Doch die Bestimmungen des Energiefachrechts erschweren die Handhabung und stellen sie teilweise in Frage. Zudem setzen der Schutz des Eigentums, der Grundsatz der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit sowie das Gleichbehandlungsgebot Festsetzungen zum Einsatz erneuerbarer Energien nur schwer zu fassende Grenzen, die allerdings zumindest durch das Energiefachrecht weitgehend vorgezeichnet erscheinen. Danach scheinen z. B. Festsetzungen zur Sicherung eines Null- oder Plus-Energie-Standards für Neubauquartiere allenfalls für gemeindeeigene Grundstücke denkbar. Auch bei der Wahl des Energieträgers muss der Plangeber große Aufmerksamkeit walten lassen. So kann die Festsetzung im Bebau-

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Zur kurzfristigen Verbesserung der Lebensverhältnisse und des Kleinklimas bietet es sich an, Fassadenbegrünungen in Betracht zu ziehen.	ungsplan zum zwingenden Einsatz von Anlagen zur Gewinnung solarer Strahlungsenergie auf den Dächern am gemeindlichen Klimaschutzziel vorbeigehen, wenn die Festsetzung nicht in Bezug zum Energiefachrecht gesetzt wird. Wie der Bezug herzustellen ist, ist in der Rechtsprechungspraxis jedoch noch weitgehend ungeründet – ein Umstand, der die Fehleranfälligkeit solcher Festsetzungen erhöht. Aus den o. g. Gründen wird von entsprechenden Festsetzungen im Rahmen des vorliegenden Bebauungsplans abgesehen bzw. mit der textlichen Festsetzung Nr. 17 lediglich die Verwendung bestimmter Brennstoffe beschränkt. Es sind nur solche Brennstoffe zulässig, deren örtlicher Schadstoffausstoß dem Stand der Technik entsprechend möglichst gering ist. → Keine Planänderung. Eine Fassadenbegrünung ist im vorliegenden Bebauungsplan für den Ausgleich von Eingriffen in den Naturhaushalt nicht erforderlich. Sie entspräche im Übrigen auch nicht den gestalterischen Intentionen, die sich aus den gestalterischen Regelungen im städtebaulichen Vertrag ergeben. → Keine Planänderung.

39. Umwelt und Natur – Bodenbelastung

5	<i>Grundwasserrisiko zu hoch</i> Das ganze Gebiet als ehemaliges Gewerbegebiet weist laut Gutachten Schadstoffbelastungen auf. Durch die Entseelung entstehen Gefahren für das Grundwasser. Es sind im Gutachten weitere Untersuchungen empfohlen und der Austausch des Bodens. Das Gefährdungspotenzial für das Grundwasser ist lt. Gutachten nicht abschließend abgeschätzt.	Weitere Untersuchungen und ggf. Sanierungsmaßnahmen sind im Rahmen des Baugeschehens durchzuführen. Mit der bedingten textlichen Festsetzung Nr. 27 ist „auf den Flächen der allgemeinen Wohngebiete WA 2 bis WA 10, den öffentlichen und privaten Grünflächen und der Fläche für Gemeinbedarf GB 1 mit der Zweckbestimmung 'Schule' ist die festgesetzte bauliche und sonstige Nutzung bis zur Bestätigung der Bodensanierung durch die zuständige Bodenschutzbehörde unzulässig.“ Das Gefährdungspotenzial und ggf. notwendige Sanierungsmaßnahmen sind dem entsprechend innerhalb des Baugenehmigungsverfahrens abschließend zu klären. Weiterhin ist die Versickerung von Regenwasser auf Altlasten- und Altlastenverdachtsflächen sowie im Wasserschutzgebiet (beides trifft hier zu) generell genehmigungspflichtig. Auch hier ist daher im
---	--	---

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	„Auch wenn durch den teils vorhandenen Torfhorizont eine natürliche Schutzschicht gegenüber dem Grundwasserleiter besteht, bleibt ein Restrisiko für eine unerwünschte Schadstoffverfrachtung in das Grundwasser bestehen“. Die Planung sollte überarbeitet und in den Risikogebieten nicht gebaut werden.	Rahmen des Genehmigungsverfahrens ein Gefährdungsrisiko für das Grundwasser nachweislich auszuschließen. Eine Gefährdung des Grundwassers durch die im Bebauungsplan vorgesehenen Festsetzungen kann daher a priori ausgeschlossen werden, da die geplanten Nutzungen erst nach Abschluss dessen zulässig sind. Bei Durchführung erforderlicher Maßnahmen zur Untersuchung, Sicherung und Beseitigung der schädlichen Bodenverunreinigungen sind die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans durchführbar. → Keine Planänderung. Der in der Stellungnahme zitierte Torfhorizont befindet sich innerhalb der eiszeitlichen Rinne südlich und westlich des Hönower Wieswegs, außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 11-47ba und ist daher nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens. Die Belastung des Auffüllungshorizonts im Plangebiet 11-47ba wird durch das Gutachten als weitaus geringer eingeschätzt als der o. g., außerhalb des Plangebiets 11-47ba gelegene und vermutlich mit Gaswerksabfällen belastete Bereich. → Keine Planänderung.

40. Denkmalschutz

9, 10	Die bisherige Bebauung war nur zu einem geringen Teil unterkellert. Deshalb ist davon auszugehen, dass die Bodenprofile seit der letzten Eiszeit unverändert sind. In Anbetracht der archäologischen Funde einer Siedlung der spätkontinentalen Lausitzer Kultur am Fundplatz „Treskowitz“ im Norden von Karlshorst scheint es unabdingbar, entsprechende Untersuchungen durchzuführen. Dieses wurde im bisherigen B-Planverfahren überhaupt nicht berücksichtigt.	In der aktuellen Berliner Denkmalliste sind für das Plangebiet keine Bodendenkmale eingetragen. Wird im Zuge der Baudurchführung dennoch ein Bodendenkmal entdeckt, greifen die diesbezüglichen Regelungen des § 3 Absatz 1 Denkmalschutzgesetz Berlin (DSchG Bln). → Keine Planänderung.
-------	---	--

41. Verfahren

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
6	Über eine Rückäußerung Ihrerseits zu gegebener Zeit freue ich mich sehr.	Eine Rückmeldung an die Einwender/innen über die Abwägung der Stellungnahmen erfolgt zum Abschluss des Verfahrens nach Festsetzung des Bebauungsplans.
17	Für eine Stellungnahme wäre ich dankbar.	→ Keine Planänderung.
8	Einspruch dahingehend, dass der Bürger schon sehr aktiv sein muss, um auf dem Stand aktueller Informationen zu sein. Dass gebaut werden soll, ist bekannt, aber nicht wie. Der Bebauungsplan ist in unzumutbarer Weise verdichtet worden. 1111 Seiten! Wer soll dieses Pensum aus der Bevölkerung bewältigen und als Laien auch noch die Übersicht behalten! Das ist ungenügende öffentliche Information! Veränderung wird nicht offengelegt, nur das Bürgerforum informiert, nicht der Senat!	Der Entwurf des Bebauungsplans war mit Begründung einschließlich Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Informationen im Bezirksamt Lichtenberg einzusehen. Die Unterlagen konnten während der Öffentlichkeitsbeteiligung auch im Internet auf der zentralen Beteiligungsplattform des Landes Berlin <i>meinBerlin.de</i> eingesehen werden; darüber hinaus auch über den Internetauftritt des Bezirksamts Lichtenberg. Ferner wurden – als zusätzliches Angebot – Kopien des Bebauungsplan-Entwurfs 11-47ba und der Begründung im iKARUS Stadtteilzentrum zur Einsichtnahme bereitgehalten.
		Der Umfang an Informationen war zum einen den gesetzlichen Anforderungen und zum anderen der Größe und Vielschichtigkeit des Bebauungsplans geschuldet.
		Im Übrigen sei erwähnt, dass zum Projekt „Parkstadt Karlshorst“ in den letzten beiden Jahren zahlreiche öffentliche Veranstaltungen stattfanden (Bürgerinformationsveranstaltung am 4. Juli 2016 in der HTW, Campus Treskowallee; Ausstellungen im CLB Berlin im Aufbau Haus vom 22. Juni bis 16. Juli 2017, in der Kunstfabrik HB 55 vom 19. September bis 13. Oktober 2017 sowie im Kulturhaus Karlshorst vom 11. Januar bis 04. Februar 2018 sowie Veranstaltungen „Öffentliche Grünflächen für die Parkstadt Karlshorst: Wie wird der Raum für die BürgerInnen gestaltet?“ am 17. Januar 2018 sowie „Architektonische Qualitäten in der Parkstadt – Neue Nachbarschaft, neue Dichte“ am 31. Januar 2018 jeweils im Kulturhaus Karlshorst).
		Eine „ungenügende öffentliche Information“ ist nicht zu erkennen.
		Im Übrigen handelt es sich beim Bebauungsplan-Verfahren 11-47ba um ein bezirkliches Bebauungsplan-Verfahren und nicht um

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9, 10	<i>Gleichzeitige öffentliche Auslegung der B-Pläne Kaisergarten und Parkstadt</i> Die gleichzeitige Auslegung der B-Pläne Parkstadt und Kaisergärten schränkt die öffentliche Mitwirkung unzulässig ein. Es ist ein erheblicher Zeit- und Kommunikationsaufwand mit Dritten notwendig, um die Pläne und Gutachten im Umfang von 1111 Seiten für die Parkstadt und 787 Seiten für die Kaisergärten zu lesen und inhaltlich zu erfassen. Beide Pläne umfassen Bauvorhaben im gleichen Planungsraum und sind in ihren Infrastrukturbeziehungen, insbesondere über die verkehrliche Anbindung am Blockdammmweg oder auch die notwendige Grundschulversorgung verknüpft. Die Verkehrgutachten wurden z. B. vom gleichen Büro gefertigt. Eine sachgerechte, die Planung überblickende, Aufbereitung im Sinne einer öffentlichen Bürgerbeteiligung sowie der Bearbeitung, Abwägung und Entscheidung durch die Bezirksverordneten liegt nicht vor. Vorbereitende Schritte, wie die Vorstellung des Bauvorhabens im Fachausschuss der BVV können bei diesen komplexen Bauvorhaben, wenn überhaupt, nur eingeschränkte Entscheidungskompetenz erzeugen. <i>Täuschung der Öffentlichkeit</i> Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 2 BauGB (öffentliche Auslegung) ist unwirksam, da die Öffentlichkeit über den aktuellen Planungsstand vorsätzlich getäuscht wurde. Auf Nachfrage des Grünen-Abgeordneten Pohl im Fachausschuss Ökologische Stadtentwicklung und Mieterschutz am 1. November 2018 im Rathaus Lichtenberg wurde vom Fachbereichsleiter Stadtplanung, Herrn Güttler-Lindemann, bejaht die entsprechende Website (siehe Anhang 2, aktueller Stand) zu kennen und ein Update nicht für notwendig zu erachten, weil dies nicht relevant sei. Eine Website, die mit dem allgemein üblichen Verfahren eine Google-Suche mit den	ein Verfahren der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. → Keine Planänderung. Die Position der Einwender wird <u>nicht</u> geteilt. Die gleichzeitige Auslegung der Bebauungspläne 11-47ba und 11-57a schränkt die öffentliche Mitwirkung nicht ein. Den gesetzlichen Bestimmungen wird entsprochen. Die gleichzeitige Offenlage verschiedener Pläne ist regelmäßige Praxis. Der Umfang an Informationen ist zum einen den gesetzlichen Anforderungen und zum anderen der Größe und Vielschichtigkeit des Bebauungsplans geschuldet. Die maßgeblichen Ausschüsse der BVV wurden über die Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. Entscheidungen durch die BVV waren nicht zu treffen. Die BVV entscheidet erst im weiteren Verfahren über den Bebauungsplan. → Keine Planänderung. In der öffentlichen Bekanntmachung wird korrekterweise auf die zentrale Beteiligungsplattform des Landes Berlin meinberlin.de (http://www.meinberlin.de) verwiesen, auf der die Unterlagen zum Bebauungsplan-Entwurf 11-47ba verfügbar waren. Den gesetzlichen Bestimmungen wird damit entsprochen. Die bezirklichen Websites zu einzelnen Projekten (darunter http://www.karlshorst-west.de) werden gegenwärtig schrittweise an das Corporate Design des Landes Berlin angepasst und aktualisiert.

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Stichworten „Parkstadt Karlshorst aktuelle Planung“ als erstes (nach der Werbung; Anlage 4) angezeigt wird, ist aber für den Bürger relevant, wenn Sie das Logo und Impressum des Bezirksamtes und der entsprechenden Fachabteilung trägt (Anlage 4). Die zeitgleich aktive Seite zur Beteiligung auf Mein.Berlin.de wird nicht unter den ersten 5 Einträgen angezeigt. Der suchende Bürger kann nicht abschätzen, ob die Informationsverbreitung durch die Behörde zu diesem Zeitraum veraltet und damit falsch ist. Zudem stellt sich die Frage, warum das Bezirksamt den erheblichen Aufwand einer besonderen Website für ein Bauvorhaben betreibt, aber nicht fähig ist, mit minimalem Aufwand für die Abschaltung zu sorgen. (<i>Bürger/in 9, 10</i>) <i>Fehlende Unterschrift</i> Die Unterschrift von Bezirksstadträtin Monteiro fehlt. (Seite 217, Begründung des B-Plans) (<i>Bürger/in 9, 10</i>)	Die Stellungnahme wird zum Anlass genommen, die noch nicht angepassten und aktualisierten Websites vorläufig vom Netz zu nehmen. Aus den eingestellten Informationen auf der Website http://www.karlshorst-west.de war erkennbar, dass es sich nicht um den aktuellen Planungsstand handelt, zumal auf der Website keinerlei Informationen und Unterlagen zum Bebauungsplan-Verfahren 11-47ba verfügbar waren. Der Vorwurf einer vorsätzlichen Täuschung wird zurückgewiesen. Die durchgeführte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 2 BauGB ist <u>nicht</u> unwirksam. → Keine Planänderung. Das Fehlen der Unterschrift von Bezirksstadträtin Monteiro in der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf im Zuge der Offenlage ist nicht von Relevanz, da die Begründung selbst nicht am Rechtssetzungsverfahren teilnimmt. Anders verhält es sich mit dem offengelegten Bebauungsplan, dem als Originalplan Urkundencharakter zukommt. Der Aufstellungsvermerk war mit Datum versehen und unterzeichnet. → Keine Planänderung.
42. Sonstiges		
8	Die Verkaufsoffensive wird bereits gestartet, noch ehe der B-Plan bestätigt wurde!	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Wann die Investoren mit der Vermarktung beginnen, entzieht sich jedoch den Handlungsmöglichkeiten und Entscheidungsbefugnissen des Plangebers. → Keine Planänderung.

Stellungnahmen von über die öffentliche Auslegung informierte Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
1.	Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) Schreiben vom 06.11.2018 eingegangen am 06.11.2018	Die Berliner Stadtreinigung ist Eigentümer des Grundstücks Blockdamweg 14,16 im Bezirk Lichtenberg, welches im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans 11-47a liegt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 11-47a grenzt direkt an den des Bebauungsplans 11-47ba. Zur Arrondierung unseres Bestandsgrundstückes finden derzeit abschließende Vertragsverhandlungen zum Ankauf von ca. 24.000 m² Fläche, südlich des Blockdamweges und westlich des Hönower Wiesenweges, statt. In Folge des zusätzlichen Reinigungsbedarfs, nicht zuletzt auf Grund der stetig wachsenden Stadt, dem Anstieg des Tourismus und von Veranstaltungen sowie der Zunahme des Verkehrsaufkommens und der vermehrten Verlagerung des Lebens in den öffentlichen Raum, ist ein zusätzlicher Standort für die Bezirke Lichtenberg, Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte erforderlich. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen plant die Berliner Stadtreinigung die Errichtung eines modernen Betriebshofes der Straßenreinigung am Standort Blockdamweg / Hönower Wiesenweg, durch den es zu Geruchs- und Lärmemissionen (u. a. durch Um- und Abladevorgänge und notwendige Fahrzeugwäschen) kommen kann. Perspektivisch soll von diesem Betriebshof die permanente Reinigung (7 Tage / Woche in zwei Schichten) der Bezirke Lichtenberg, Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte sowie der besonders wichtigen Bereiche, u. a. Bundestag, Regierungsviertel, Potsdamer Platz und Sony Center durchgeführt werden. Weiterhin wird die Reinigung von stark frequentierten Gebieten, wie bspw. der Warschauer Straße und des Alexanderplatzes, an 7 Tagen / Woche in drei Schichten vollzogen.	Die Planung eines Betriebshofs der Straßenreinigung westlich des Hönower Wiesenwegs im Geltungsbereich des Bebauungsplans 11-47a wird zur Kenntnis genommen. Der im Dezember 2014 in Kraft getretene Bebauungsplan 11-47a setzt die benannte Fläche – mit Ausnahme eines südlich verlaufenden öffentlichen Grünzugs – als Gewerbegebiet fest. Es ist Bestandteil des Gewerbegebiets GE 3.2. Soweit im Bebauungsplan nichts Abweichendes geregelt ist, ergibt sich die Zulässigkeit von Vorhaben hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung aus § 8 BauNVO (Gewerbegebiet). Im Einzelfall kommt § 15 BauNVO zur Anwendung. Für die Gewerbegebiete – darunter im GE 3.2 – erfolgt im Bebauungsplan 11-47a mit der textlichen Festsetzung Nr. 12 eine sogenannte Gliederung nach der Art der Betriebe und Anlagen und deren besondere Bedürfnisse und Eigenschaf-ten durch Festsetzung von Emissionskontingenten nach DIN 45 691. Im Bebauungsplan 11-47a werden für das Gewerbegebiet GE 3.2 folgende Emissionskontingente festgesetzt: – 53 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts sowie – Zusatzkontingente in der Größenordnung zwischen 4 und 9 dB(A) tags sowie zwischen 3 und 4 dB(A) nachts für fast alle Richtungen mit Ausnahme eines nach Südosten zeigenden Sektors. Mit der Geräuschkontingentierung wird die Verträglichkeit der möglichen gewerblichen Nutzungen mit schützenswerten Nutzungen im Umfeld hinsichtlich des von ihnen ausgehenden Lärms sichergestellt und den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse aus der Sicht des Immissions-schutzes Rechnung getragen. Bei Einhaltung der festgesetz-ten Emissionskontingente ist eine Verträglichkeit mit der Wohnbebauung im Plangebiet 11-47ba gewährleistet. Bei Nichteinhaltung ist der Betriebshof unzulässig. → Keine Planänderung.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Neben der Straßen- und Parkreinigung zählt der Winterdienst (24h / 7 Tage die Woche bei entsprechender Wetterlage) zu den Kernaufgaben. Es kann dadurch während Tag- und Nachtzeiten zu Geräuschentwicklungen (An- und Abfahren von Dienst- und Privatkraftfahrzeugen, Betrieb von Siloanlagen / Laugentanks, Anlieferung von Streusalz sowie Laugenmischstationen) kommen. Wir bitten bereits zum jetzigen Zeitpunkt diese Stellungnahme zu berücksichtigen und in Ihre Planungen einzubringen. Ergänzend zu diesen Anmerkungen bezüglich unserer Grundstücksinteressen möchten wir außerdem die Gelegenheit nutzen, um auf die grundsätzlichen, baulichen Erfordernisse hinzuweisen, die für eine ordnungsgemäße Leistungserbringung der Müllabfuhr und Straßenreinigung erforderlich sind. <u>Für den Bereich Müllabfuhr: Behälterstandplätze und Transportwege</u> (Neu geplante) Straßen und Wege müssen so befestigt sein, dass sie von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 26 t und einer max. Einzelachslast von 11,5 t dauernd benutzt werden können. Die erforderliche Mindestbreite beträgt 3,55 m. Zufahrtswege von über 15 m Länge erfordern einen Wendepplatz von mind. 25 m Durchmesser. Das Befahren von ausgewiesenen Straßen und Wegen erfolgt ausschließlich bei ausreichend befestigten Oberflächen. Kies-, Schotterwege sowie öffentliche und private Straßen, die sich noch im Bau befinden, erfüllen diese Anforderungen zumeist nicht.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. → Keine Planänderung. Die benannte Mindestbreite neu geplanter Straßen und Wege wird überall eingehalten. Eine Errichtung von Stichstraßen mit Wendeanlagen ist nicht vorgesehen. → Keine Planänderung. Die im Folgenden gegebenen Hinweise betreffen im Weiteren keine planungsrechtlichen Belange. Sie können aber im Rahmen der Ausführungsplanung für die öffentlichen Straßenver-

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Flächen für die Aufstellung von Abfall- und Wertstoffbehältern sind unmittelbar an für Entsorgungsfahrzeuge erreichbaren Straßen zu errichten. Abfall- und Wertstoffbehälter werden nur von ebenerdig zugänglichen, d. h. zum öffentlichen Straßenland niveaugleichen Standplätzen entsorgt. Ein Anspruch auf Abholung von einem nicht ebenerdig und nicht niveaugleich zur Straße gelegenen Behälterstandplatz, z. B. in Kellergeschossen und/o der Tiefgaragen, besteht nicht. Die Oberfläche des Transportwegs sowie straßennahe Bereitstellungsflächen sind ausreichend zu befestigen. Der Entleerungsturnus wird von uns nach örtlichen und betrieblichen Belangen festgelegt. Grundsätzlich ist mindestens die für eine wöchentliche Abfuhr ausreichende Anzahl von Behältern aufzustellen. Sollte eine Abfallentsorgung mit Unterflurcontainern geplant werden, müssen zusätzliche Aspekte beachtet werden. Für die Entsorgung mittels Unterflurcontainern muss am Standort ein freier Luftraum über dem Arbeitsbereich des Krans in Höhe von 9 m vorhanden sein. Die Entfernung zwischen Kransäule und Unterflursystem darf nicht mehr als 5,70 m betragen. Der Abstand der Unterflursammelstelle zu parkenden Fahrzeugen muss mindestens 2 m betragen. Im Operationsbereich des Krans dürfen sich keine Objekte befinden, die die Entleerung behindern. Bei der Planung und Gestaltung der Abfallsammelplätze sowie der Verkehrsflächen unterstützt Sie gern die BSR-Standplatzberatung unter Standplatzberatung@BSR.de. Um unsere Pflichten bezüglich des Arbeitsschutzes sowie der gesetzlichen Unfallversicherung zu erfüllen, können wir weitere Anforderungen stellen.	kehrflächen sowie die weitere Objektplanung der Gebäude relevant werden. Für den Bebauungsplan besteht kein Handlungserfordernis. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Für den Bereich <u>Reinigung</u>: <u>Gestaltung der Fahrbahnen und Gehwege</u> Fahrbahnkanten sind durgänglich ohne Hindernisse, wie z. B. vorstehende Regeneinläufe, auszuführen, um die maschinelle Reinigung nicht zu behindern. Eine Querbeparkung sollte vermieden werden. Bordsteinkanten an Kreuzungen und Überwegen sind mit einer Mindestbreite von 1,50 m abzusenken. Bei der Einrichtung von Stellflächen für den ruhenden Verkehr ist es für unsere Reinigungsarbeiten von Vorteil, die Einläufe für die Oberflächenentwässerung so anzulegen oder auszusparen, dass diese nicht durch parkende Fahrzeuge verstellt werden können. Zum Absaugen von Schlammfängen setzen wir Baggersaugfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 26 t und einem Schwenkbereich des Saugrüssels von 5 m ein. Werden Schlammfänge im Gehwegbereich so angelegt, dass sie über 5 m von der Bordsteinkante entfernt sind, sollte eine Zufahrt für diese Fahrzeuge gewährleistet sein. Auf den Einsatz von Kastenrinnen zur Entwässerung sollte gänzlich verzichtet werden. Aus Sicht der Reinigung und Müllabfuhr ist bei der Gestaltung der öffentlichen und privaten Gehwegbereiche die gebundene Pflasterbauweise der ungebundenen vorzuziehen. Auf wassergebundene Wegedecken ist zur Vermeidung von Wildwuchs zu verzichten. Durch die Wahl eines geeigneten Verlegematerials und ggf. einer entsprechenden Versiegelung kann zudem der Entstehung harthäckiger Verschmutzungen, wie z. B. durch Kaugummi, entgegengewirkt werden.	

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Bei der Aufstellung von Pollern im Gehwegbereich bitten wir zu beachten, dass die ungehinderte Zu- und Abfahrt für den Behältertransport und für Kleinkraftfahrzeuge mit einer lichten Breite von 1,50 m gewährleistet wird. Diese Mindestbreite ist auch für die ordnungsgemäße maschinelle Reinigung von Radwegen erforderlich. Generell erleichtern Absenkungen an Gehwegen die Arbeit der Reinigung und der Müllabfuhr beim Überqueren der Straßen. Erhöht angelegte Baumeinfassungen oder ähnliche Anlagen sollten möglichst so gestaltet werden, dass sie ohne Vorsprünge gerade bis zur Gehwegebene verlaufen, um eine optimale Reinigung der Gehwege zu gewährleisten. Zudem sind Baumeinfassungen nur mit gefestigter Erde (Verzicht auf Gitter, Kiesel etc.) anzulegen. Bei der Verwendung von Abdeckungen ist es eine große Erleichterung für uns, wenn diese das Ausaugen von Abfällen ermöglichen, dabei aber Kiesel o. Ä. zurückhalten. Begleitgrün sollte nur auf Flächen angelegt werden, die nicht zwangsläufig betreten werden müssen. Beim Anlegen von unbefestigten Flächen ist es auch wünschenswert, wenn auf Kieselsteine verzichtet wird. Bei der Installation von Papierkörben bitten wir um Verwendung von Pfosten mit einer minimalen Höhe von 1,30 m und einem Durchmesser von 0,08 m. Bei einem hohen Abfallaufkommen empfehlen wir den Einsatz von Unterflurpapierkörben. Um Behinderungen bei der Reinigung zu vermeiden, ist es erforderlich, dass Verkehrsschilder und Werbeplakate in einer Mindesthöhe von 2,10 m angebracht werden. Auch bei der Installation sonstiger gestalterischer Elemente sollte eine ungehinderte Reinigung gewährleistet bleiben.	

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Über eine Rückmeldung, inwieweit unsere Anmerkungen in der Detailplanung Beachtung gefunden haben, wären wir dankbar. Bitte denken Sie auch daran, uns den Tag der Verkehrsübergabe rechtzeitig mitzuteilen. Darüber hinaus benötigen wir eine Übersicht der als öffentliche Verkehrsfläche gewidmeten Bereiche (Widmungskarte). Wir möchten Sie zudem darauf hinweisen, dass nach Abschluss der Baumaßnahme durch Ihr Haus zu prüfen ist, ob neue Gehwege, die keinem Anlieger zugeordnet werden können, entstanden sind und uns über die daraus resultierende Winterdienstpflicht gemäß § 4 Absatz 4 Straßenreinigungsgesetz (StrReinG) zu informieren. Um eventuelle Beschädigungen an neuen oder wiederhergestellten Gehwegen zu verhindern, bitten wir Sie außerdem um die Meldung solcher Gehwegabschnitte und des entsprechenden Zeitraumes, in welchem diese nicht mit Kleinkraftfahrzeugen befahren werden sollen.	Die Hinweise werden an das zuständige Fachamt weitergeleitet. Sie betreffen im Übrigen <u>keine</u> planungsrechtlichen Belange. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.
2.	IT-Dienstleistungszentrum Berlin (ITDZ) Schreiben vom 09.10.2018 eingegangen am 12.10.2018	Aufgrund des eingereichten Planentwurfes haben wir festgestellt, dass keine Belange des IT-Dienstleistungszentrums betroffen sind. Weitere Einzelheiten entnehmen Sie ggf. bitte den beigefügten Unterlagen.	→ Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.
3.	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg (NBB) Schreiben vom 15.10.2018 eingegangen am 17.10.2018	Die WGI GmbH wird von der NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG (nachfolgend NBB genannt) beauftragt, Auskunftsersuchen zu bearbeiten und handelt namens und in Vollmacht der NBB. Die NBB handelt im Rahmen der ihr übertragenen Netzbetreiberverantwortung namens und im Auftrag der GASAG AG, der EMB Energie Mark	Die Ausführungen enthalten standardisierte Hinweise, die <u>nicht</u> in den Regelungsinhalt des Bebauungsplans einfließen. Die Stellungnahme erfordert keinen Handlungsbedarf im Rahmen der Bauleitplanung. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Brandenburg GmbH, der Stadtwerke Belzig GmbH, der Gasversorgung Zehdenick GmbH, der SpreeGas Gesellschaft für Gasversorgung und Energiedienstleistung mbH, der NGK Netzgesellschaft Kyritz GmbH, der Netzgesellschaft Hohen Neuendorf (NHN) Gas mbH & Co.KG, der Rathenower Netz GmbH, der Netzgesellschaft Hennigsdorf Gas mbH (NGH-Gas), der Stadtwerke Forst GmbH und der Netzgesellschaft Forst (Lausitz) mbH & Co. KG. Es wird hiermit ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den beigefügten Planunterlagen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich sind. Mit Abweichungen muss gerechnet werden. Dabei ist zu beachten, dass erdverlegte Leitungen nicht zwingend geradlinig sind und daher nicht auf dem kürzesten Weg verlaufen. Darüber hinaus sind aufgrund von Erdbewegungen, auf die die NBB keinen Einfluss hat, Angaben zur Überdeckung nicht verbindlich. Die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen sind in jedem Fall durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Querschlüsse, Suchschlitze, Handschachtungen usw.) festzustellen. Im unmittelbaren Bereich der Leitung ist auf den Einsatz von Maschinen zu verzichten und in Handschachtung zu arbeiten. Die abgegebenen Planunterlagen geben den Bestand zum Zeitpunkt der Auskunftserteilung wieder. Es ist darauf zu achten, dass zu Beginn der Bauphase immer das Antworthalten mit aktuellen farbigen Planunterlagen vor Ort vorliegt. Digital gelieferte Planunterlagen sind in Farbe auszugeben. Bitte prüfen Sie nach Ausgabe die Maßstabsgenauigkeit. Die Auskunft gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für eigene Leitungen der NBB, so dass gegebenenfalls noch mit Anlagen anderer Versorgungsunternehmen und Netzbetreiber zu rechnen ist, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssen.	

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus den Planunterlagen ist nicht zulässig. Stillgelegte Leitungen sind in den Plänen nicht oder nur unvollständig enthalten. Eine Versorgung des Planungsgebietes ist grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen in Anlehnung an die DIN 1998 herzustellen. Darüber hinaus notwendige Flächen für Versorgungsleitungen und Anlagen sind gemäß § 9 Absatz 1 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen. Nach Auswertung des Bebauungsplans und der entsprechenden Begründung ist Folgendes zu beachten bzw. in die weitere Planung einzuarbeiten: Bei Baumpflanzungen ist ohne Sicherungsmaßnahmen ein Abstand zu Leitungen von mindestens 2,5 m von der Rohraußenkante und Stromkabel zu den Stammachsen einzuhalten. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind in Abstimmung mit der NBB Schutzmaßnahmen festzulegen. Ein Mindestabstand von 1,5 m sollte jedoch in allen Fällen angestrebt werden. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind nur flach wurzelnde Bäume einzupflanzen, wobei gesichert werden muss, dass beim Herstellen der Pflanzgrube der senkrechte Abstand zwischen Sohle Pflanzgrube und Oberkante unserer	Wie in der Begründung dargestellt, befinden sich im Zuge des Blockdammwegs sowie der Trautenauer Straße bis Höhe Rödelstraße mehrere Gasleitungen größer 4 bar (Gas-Hochdruckleitungen). Im Blockdammweg, der Ehrlichstraße, der Trautenauer Straße südlich des Seeparks und dem Hönower Wiesenweg südlich der Trautenauer Straße verlaufen zudem Gasleitungen kleiner 0,1 bar (Niederdruckleitungen). Die o. g. Leitungen verlaufen im öffentlichen Straßenland. Im Rahmen des Bebauungsplans 11-47ba wird <u>keine</u> zusätzliche Sicherung erforderlich. Die Neuerrichtung von Leitungstrassen kann im Bereich der bestehenden und geplanten öffentlichen Straßenverkehrsflächen erfolgen. Zusätzlich werden mit dem Bebauungsplan mittels textlicher Festsetzung im Bereich der privaten Verkehrsflächen Leitungsrechte zu Gunsten der zuständigen Unternehmensträger vorbereitet. → Keine Planänderung. Die genannten Hinweise beziehen sich nicht auf planungsrechtliche Regelungsmöglichkeiten, so dass der Bebauungsplan hiervon <u>nicht</u> betroffen ist. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Leitungen und Kabel mindestens 0,3 m beträgt. Weiter ist zwischen Rohrleitung/ Kabel und zu dem pflanzenden Baum eine PVC-Baumschutzplatte einzubringen. Der Umfang dieser Einbauten ist im Vorfeld protokollarisch festzuhalten. Beim Ausheben der Pflanzgrube ist darauf zu achten, dass unsere Leitungen / Kabel nicht beschädigt werden. Wir weisen darauf hin, dass bei notwendigen Reparaturen an der Leitung / Kabel der jeweilige Baum zu Lasten des Verursachers der Pflanzung entfernt werden muss. In Ihrem angefragten räumlichen Bereich befinden sich Anlagen mit einem Betriebsdruck größer 4 bar. Gemäß den Technischen Regeln des DVGW-Regelwerkes sind bei Bauarbeiten in der Nähe dieser Hochdruck-Erdgasleitung die Bauausführenden vor Ort einzuweisen. Fragen hinsichtlich außer Betrieb befindlicher Gasleitungen, ausgenommen Hausanschlussleitungen, sind zusätzlich an die Colt Technology Services GmbH zu richten, da diese Leitungen möglicherweise mit Kabeln belegt sind oder eine Belegung geplant ist. Ansprechpartner sind Herr Radan, Tel.-Nr.: (030) 8844 2325 und Hr. Zickert, Tel.-Nr.: (030) 8844 2326, Fax: (030) 8844 2300. Sollte der Geltungsbereich Ihrer Auskunftsanfrage verändert werden oder der Arbeitsraum den dargestellten räumlichen Bereich überschreiten, ist der Vorgang erneut zur Erteilung einer Auskunft der NBB vorzulegen.	Die im Plangebiet vorhandenen Anlagen der Gasversorgung werden in der Begründung dargestellt. Die Gas-Hochdruckleitungen verlaufen im öffentlichen Straßenland. Im Rahmen des Bebauungsplans 11-47ba wird daher <u>keine</u> zusätzliche Sicherung erforderlich. → Keine Planänderung. Die genannten Hinweise beziehen sich nicht auf planungsrechtliche Regelungsmöglichkeiten, so dass der Bebauungsplan hiervon <u>nicht</u> betroffen ist. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen. Für die Regelungen eines Bebauungsplans stellen außer Betrieb befindliche Gasleitungen <u>keinen</u> zu berücksichtigenden Belang dar. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
4.	50 Hertz Transmission GmbH (50 Hertz) Schreiben vom 12.10.2018 eingegangen am 18.10.2018	Im Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes befindet sich unsere 220-kV-Leitung Marzahn – Thyrow - Wuhlheide 301/302 von Mast-Nr. 57 - 60. Der Leitungsverlauf ist in den eingereichten Unterlagen enthalten. Zum Bebauungsplan-Verfahren haben wir bereits im Januar 2017 eine Stellungnahme abgegeben (unser Zeichen: 2016-004291-01-TG). Zudem erfolgten Abstimmungen bzgl. der Nutzungsänderungen im Nahbereich der Maststandorte (unser Schreiben vom 27. Juni 2017). Die Hinweise der Stellungnahme wurden im aktuellen Bebauungsplan-Entwurf berücksichtigt. <u>Weitere Hinweise zur Begründung des Bebauungsplans:</u> a) Beim Punkt „3.5.5 Geh-, Fahr- und Leistungsrechte“ muss es richtig heißen „(...) Leitungsrechte“. b) Im Punkt „3.6 Technische Infrastruktur“ ist eine Anpassung aufgrund von zwischenzeitlich geänderten Regelungen, wie nachfolgend aufgeführt, erforderlich (kursiv = neu): Für die Bauausführung ist die BGV-A3 DGUV Vorschrift 3 verbindlich. Für den Einsatz von Baumaschinen ist die BGR-500 DGUV Regel 100-500 (Kapitel 2.12) zu beachten. <u>Weitere Hinweise zu den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans:</u>	Der Verlauf der (verbleibenden) 220-kV-Freileitungstrasse des Übertragungsnetzbetreibers 50 Hertz Transmission GmbH im Bereich des Plangebiets ist bekannt. Im Zuge der Planung erfolgt eine umfassende Auseinandersetzung mit der Trasse und ihren Auswirkungen. Die Trasse und die Maststandorte sind in der Planunterlage enthalten. Der Schutzstreifen der 220-kV-Freileitungstrasse wurde auf Wunsch des Übertragungsnetzbetreibers hinweislich in den Bebauungsplan-Entwurf übernommen. → Keine Planänderung. Die Stellungnahme bestätigt die Planung. → Keine Planänderung. Die Begründung wird entsprechend überarbeitet. → Überarbeitung der Begründung; keine Planänderung. Der Hinweis wird in der Begründung ergänzt. Darüber hinaus wird der Hinweis an die Investoren weitergegeben. → Überarbeitung der Begründung; keine Planänderung.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Zu den Punkten 22. und 23. haben wir noch folgende Anmerkungen: Innerhalb des Freileitungsschutzstreifens ist Gehölzbewuchs bis zu einer maximalen Höhe von 17 Metern über EOK möglich. Dies sollte idealerweise bereits bei der Pflanzauswahl berücksichtigt werden. Bei Überschreitung dieser Wuchshöhe ist das Einkürzen der Gehölze erforderlich. Wir bitten um weitere Beteiligung am Verfahren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Sofern es im weiteren Verfahren zu Änderungen der Planung kommt, die die Belange der 50 Hertz Transmission GmbH berühren, wird die 50 Hertz Transmission GmbH erneut beteiligt. → Keine Planänderung.
5.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Abt. Z MI 1 (SenStadtWohn Z MI 1) Schreiben vom 05.11.2018 eingegangen am 05.11.2018	Es bestehen folgende Anmerkungen: Nach Rücksprache mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV (Sen UVK IV C 26) sind die Zielwerte des Nahverkehrsplans einzuhalten. In der vorliegenden Begründung zum o. g. Bebauungsplan werden teilweise nicht einmal die Toleranzwerte für die ÖPNV-Erschließung eingehalten. Dies ist im Rahmen der weiteren Planung zu überprüfen. Ich gehe davon aus, dass die Erschließungsstandards mit SenUVK IV C abgestimmt werden.	Das Plangebiet ist durch die Straßenbahnlinie 21 an den ÖPNV angeschlossen. Der maßgebliche Zielwert des Nahverkehrsplans des Landes Berlin von 400 m (Luftlinie) zur nächsten geplanten Haltestelle wird für den geplanten Wohnungsbau – mit Ausnahme des Baugebiets WA 10 – überall erreicht. Für das Baugebiet WA 10 wird der Toleranzwert (500 m) der ÖPNV-Erschließung eingehalten. Die Erschließungsstandards wurden mit SenUVK IV C abgestimmt. Die Begründung, die fälschlicherweise noch auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans 11-47b abstellt, wird entsprechend korrigiert. Zur Verbesserung der vorhandenen ÖPNV-Erschließung ist seitens des Aufgabenträgers des ÖPNV (SenUVK) derzeit eine Verdichtung des Takts der Straßenbahnlinie 21 durch eine zusätzliche Straßenbahnlinie 22 beabsichtigt. Darüber hinaus wird mit dem Bebauungsplan durch Festsetzung einer entsprechenden Straßenbreite grundsätzlich auch eine zusätzliche Buslinienführung über den Hönower Wiesenweg ermöglicht, die die ÖPNV-Erschließungsqualität weiter erhöhen würde. → Überarbeitung der Begründung; keine Planänderung.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		- Die ÖPNV-Erschließung (Bus) ist gemäß der Begründung des o. g. Bebauungsplans lediglich über den Hönower Wiesenweg geplant. Falls weitere Straßen des Plangebiets für die ÖPNV-Erschließung in Betracht kommen, sind diese mit einer Breite von 6,50 m (gemäß RAS 06) zu planen und mit SenUVK IV B abzustimmen. - In dem vorliegenden Bebauungsplan ist die Breite der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radfahrerbereich“ mit 3,80 m (3,50 m) geplant. Gemäß den Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vom 16. Mai 2013 sollen selbstständig geführte gemeinsame Geh- und Radwege 4,00 m breit sein. - Gemäß AV Geh- und Radwege soll die Breite von straßenbegleitenden Gehwegen mindestens 2,50 m betragen. Die Gehwege des Plangebiets sind teilweise nur 2,25 m breit. - Das Plangebiet befindet sich innerhalb der Schutzzone III A des Wasserwerks Wuhlheide. Die Wasserschutzgebietsverordnung Wuhlheide / Kaulsdorf, die RiStWag und	Mit dem Bebauungsplan wird durch Festsetzung einer entsprechenden Straßenbreite eine zusätzliche Buslinienführung über den Hönower Wiesenweg ermöglicht. Darüber hinaus weisen auch die teilweise aus- und umzubauende Trautenaauer Straße und der Blockdamweg einen für eine Buslinienführung erforderlichen Querschnitt auf. Im Bereich der Planstraßen ist eine zukünftige Buslinienführung nicht vorgesehen. → Keine Planänderung. Die unter Punkt A, III, 2 Absatz 5 der AV Geh- und Radwege benannte Breite von selbstständig geführten gemeinsamen Geh- und Radwegen von 4,00 m stellt einen Sollwert dar, von dem im Einzelfall abgewichen werden kann. Im vorliegenden Fall führen zwei in einer Entfernung von nur ca. 11 m parallel geführte Wege von Nord nach Süd durch die öffentliche Parkanlage. Sofern erforderlich, wäre später ordnungsbehördlich auch die Beschilderung eines Weges als Radweg und des anderen Weges als Gehweg möglich. An der Planung wird daher unverändert festgehalten. → Keine Planänderung. Die unter Punkt A, II, 2 Absatz 1 der AV Geh- und Radwege benannte Breite stellt einen Sollwert dar, von dem im Einzelfall abgewichen werden kann. Der Mindestwert beläuft sich auf 2,0 m. Die Straßenquerschnitte der Planstraßen wurden mit dem Straßenbaulastträger abgestimmt. Für den Hönower Wiesenweg wurde für die Nordost-Seite eine Gehwegbreite von 2,5 m (zzgl. teilweiser Aufweitungen vor den allgemeinen Wohngebieten) abgestimmt. Im Übrigen ist die Einteilung der Straßenverkehrsflächen nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. → Keine Planänderung. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die aufgeführten Verordnungen und Regelwerke werden beachtet.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		die Verordnung über die Erlaubnisfreiheit für die schadlose Versickerung von Niederschlagswasser (NWFreiV) sind zu beachten. Es wird in der Bebauungsplan-Begründung angeführt, dass der Mittelstreifen der Planstraße F mit Baumpflanzungen gleichzeitig als Versickerungsmulde fungieren kann. Bei der Pflanzung von Bäumen in Versickerungsanlagen sind die Vorgaben des Landes Berlin und die Regelblätter der BWB zu beachten. Die Versickerungsleistung muss gewährleistet sein. Wegen der Durchwurzelungsgefahr für das Geotextil, sind für die Begrünung von Mulden in Mulden-Rigolen-Systemen nur Rasen und Bodendecker / flachwurzelnden Pflanzenarten vorzusehen (Regelblatt 601 der BWB). Die Ableitung des anfallenden Oberflächenwassers ist im Rahmen der weiteren Planung zu konkretisieren. Die Straßenquerschnitte sind ggf. anzupassen. Die wasserbehördliche Genehmigung ist einzuholen.	Im Bereich der Planstraße F ist nach derzeitigem Stand eine Muldenversickerung und nicht – wie aufgeführt – eine Versickerung mit einem Mulden-Rigolen-System vorgesehen. Weitere Konkretisierungen der diesbezüglichen Planungen erfolgen – in Abstimmung mit den Berliner Wasserbetrieben – im Rahmen der weiteren Erschließungsplanung und sind nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. Gleiches gilt für einzuholende wasserbehördliche Genehmigungen. Eine Anpassung von Straßenquerschnitten ist nicht erforderlich. → Keine Planänderung.
6.	Senatsverwaltung für Umwelt Verkehr und Klimaschutz, Abt. IV B (SenUVK IV B) Schreiben vom 09.11.2018 eingegangen am 09.11.2018	Zum o. g. Bebauungsplan-Entwurf bestehen in verkehrsplanerischer und straßenverkehrsbehördlicher Hinsicht folgende Bedenken und Hinweise: Der Anschluss des Wohngebietes über die Rad- und Fußverkehrsachse in Verlängerung der Planstraße F sowie des Hönower Wiesenweges an den Blockdamweg erfordern Anpassungen der Knotenpunktgestaltung einschließlich einer signaltechnischen Sicherung. Leider liegen hier als auch beim Bearbeiter der VLB keine Erkenntnisse zu einer entwurfstechnischen Bearbeitung dieser erschließungstechnischen Voraussetzungen für die genannten Anbindungen, zu vertraglichen Vereinbarungen mit dem Investor für den Wohnungsbau über Umbauarbeiten o. ä. vor. Ich bitte hier um Informationen und Einbeziehung in diesen Prozess.	Im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens wurde für den Knotenpunkt Blockdamweg / Ehrlichstraße in Abstimmung mit SenUVK, Abt. IV eine lichtsignalisierte Radwegquerung entwickelt, die auch die verschiedenen möglichen Ausbaustände des Bereichs berücksichtigt. Die für die Anpassungen der Knotenpunktgestaltung erforderlichen Flächen sind Bestandteil der zur Festsetzung vorgesehenen Straßenverkehrsfläche. Zur Umsetzung der gesicherten Radwegquerung hat sich der Investor im Rahmen der Regelungen des städtebaulichen Vertrags verpflichtet. Ebenso ist der Kreuzungsumbau einschließlich der Herstellung einer LSA im Bereich Blockdamweg / Hönower Wiesenweg Gegenstand der Regelungen des städtebaulichen Vertrags.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Bezüglich der Neugestaltung insbesondere auch des Knotenpunkts des Hönower Wiesenwegs mit dem Blockdamweg werden in der Verkehrsuntersuchung Skizzen mit Schleppkurven zur Machbarkeit des Anschlusses gezeigt. Eine Einbeziehung unserer Abteilung bzw. auch der VLB bezüglich einer dann notwendigen Signalisierung dieser Kreuzung ist bis heute nicht erfolgt, so dass keine Bestätigung der Darstellung der öffentlichen Verkehrsflächen für den vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf erfolgen kann.	Die erforderlichen Flächen sind Bestandteil der Straßenverkehrsfläche. Da zu den vertraglichen Vereinbarungen mit dem Investor einschließlich der als Anlagen in den städtebaulichen Vertrag aufgenommenen Planungen in den o. g. Bereichen ein Informationsdefizit bestand, fand hierzu am 10. Dezember 2018 ein gemeinsamer Abstimmungstermin unter Teilnahme von SenUVK, Abt. IV, SGA, den planenden Büros, dem Investor und dem Plangeber statt, bei dem dieses ausgeräumt werden konnte und die Planungen – im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens – final abgestimmt wurden. Im Ergebnis des o. g. Termins wurde zur Knotenpunktgestaltung Hönower Wiesenweg / Blockdamweg einschließlich LSA vereinbart, - in Anlage 25 des städtebaulichen Vertrags (Fußgänger-LSA im Bereich Blockdamweg / Hönower Wiesenweg) einen Sattelschlepper als Bemessungsfahrzeug zu verwenden und die entsprechenden Schleppkurven in alle Fahrrichtungen darzustellen. - Teil II, § 3 Absatz 1 des städtebaulichen Vertrags um einen Passus zur Vorlage / Abstimmung der weiteren Planungen zum Knotenpunkt mit der SenUVK sowie VLB zu ergänzen. Darüber hinaus sollen in Teil II des Vertrags zusätzlich Regelungen zur LSA entsprechend eines Vertragsmusters zu LSAs der VLB eingearbeitet werden. Zur Herstellung einer sicheren Radwegequerung im Bereich Blockdamweg / Ehrlichstraße einschließlich LSA wurden die Festsetzungen im Bebauungsplan bestätigt. Der städtebauliche Vertrag ist auch zu diesem Punkt um einen Passus zur Vorlage / Abstimmung der weiteren Planungen mit der SenUVK sowie VLB zu ergänzen. → Ergänzung vertraglicher Regelungen; keine Planänderung.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die in den vorliegenden Materialien zur Radverkehrsführung enthaltenen Aussagen sind bzgl. der Ehrlichstraße nicht korrekt. In Verlängerung des südlichen Radwegs im Blockdammweg ist bis Trautenauer Straße ein baulicher Radweg vorgesehen. Mit der Erneuerung der Straßenbahngleisanlagen entlang der Ehrlichstraße werden von Seiten der SenUVK beidseitig schmale Radfahr- bzw. Schutzstreifen als Angebot für Radfahrende gefordert und in Plandarstellungen der BVG dargestellt. Auch die BVV und durch das Bezirksamt Lichtenberg gibt es hier solche Planungsvorgaben. Da es in der vorliegenden Frist von weniger als 4 Wochen Bearbeitungszeit nicht möglich war, auch die Begründung umfänglich durchzusehen, könnten noch ergänzende Hinweise zeitnah folgen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Begründung des Bebauungsplans wird um entsprechende Aussagen ergänzt. Das Verkehrsgutachten wird in Kapitel 4.5.3 „Knotenpunktskizzen Blockdammweg / Ehrlichstraße“ um eine Aussage zum in den Skizzen berücksichtigten baulichen Radweg in Verlängerung des südlichen Radwegs im Blockdammweg bis Trautenauer Straße ergänzt. Die hierfür erforderlichen Flächen sind Bestandteil der Straßenverkehrsfläche. → Überarbeitung von Verkehrsgutachten und Begründung; keine Planänderung. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im am 4. Oktober 2018 versandten Schreiben war lediglich der Zeitraum der Offenlage benannt (8. Oktober 2018 bis einschließlich 8. November 2018). → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.
7.	Deutsche Telekom AG Schreiben vom 27.11.2018 eingegangen am 27.11.2018	Die Telekom Deutschland GmbH- als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Absatz 1 TKG hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wertsicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Durch die o. a. Planung werden die Belange der Telekom Deutschland GmbH zurzeit nicht berührt. Wir haben zurzeit keine aktuellen Planungen in dem Bebauungsgebiet. Ein Lageplan ist als Anlage beigefügt. Daraus ist zu entnehmen, dass die Telekom Deutschland GmbH in den Randbereichen des betroffenen Gebietes über diverse Telekommunikations-	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sie decken sich mit dem Kenntnisstand des Plangebers. Für eine Verlegung neuer Telekommunikationslinien stehen die bestehenden, auszubauenden sowie neu geplanten öffentlichen Straßen zur Verfügung. Darüber hinaus bereitet der Bebauungsplan im Bereich der privaten Verkehrsflächen Leitungsrechte zu Gunsten der zuständigen Unternehmensträger vor.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		linien im öffentlichen Straßenland verfügt, die für die ggf. notwendig werdende Versorgung zur Verfügung stehen. Wir bitten diese Aussage in der Begründung zum Bebauungsplan 11-47ba unter dem Punkt „2.6 Technische Infrastruktur“ zu ergänzen. Für den erforderlichen, weiteren Ausbau des Telekommunikationsnetzes sowie die Koordinierung mit dem Straßenbau und den Baumaßnahmen anderer Leitungsträger ist es notwendig, dass Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen dem zuständigen Ressort Produktion Technische Infrastruktur (PTI) 31 Berlin-Süd, E-Mail T-NL-Ost-PTI-31.FS-Eingangstor@telekom.de, so früh wie möglich, mindestens drei Monate vorher, schriftlich angezeigt werden. In diesem Zusammenhang gilt weiterhin die Aussage in der Begründung zum Bebauungsplan 11-47ba auf Seite 204 (Telekom). Erkenntnisse und Hinweise zu Umweltaspekten im Plangebiet liegen uns nicht vor. Wir weisen hiermit zum wiederholten Male darauf hin, dass solche Anfragen gemäß Festlegung des Senats und der Bezirksämter von Berlin über das Leitungsauskunftsportal der infrest unter www.infrest.de einzustellen sind.	Die Begründung wird in Kapitel I.2.6 „Technische Infrastruktur“ um die erbetene Aussage ergänzt. → Überarbeitung der Begründung; keine Planänderung. Die Erstellung eines Bauablaufzeitplans der Erschließungsmaßnahmen ist <u>nicht</u> Gegenstand des Bebauungsplan-Verfahrens. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die Investoren weitergeleitet. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.
8.	BA Lichtenberg, Abt. Schule, Sport, öffentliche Ordnung, Umwelt und Verkehr, Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich II (Li SGA II) Schreiben vom 05.11.2018 eingegangen am 05.11.2018	Vorsichtshalber möchte ich noch mal darauf hinweisen, dass die Straßenbreiten nur dann ausreichen, wenn die Straßenentwässerung in herkömmlicher Form mittels R-Kanäle erfolgt und nicht mit Mulden-Rigolen-Systemen, wie es in der letzten Zeit von der Wasserbehörde und den BWB angestrebt wird. Für die Anlage von Mulden-Rigolen-Systemen reichen die Straßenbreiten nicht aus. Ich verweise in dem Zusammenhang auch auf meine Stellungnahme vom 20. Januar 2017.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er ist jedoch nicht für alle Straßen zutreffend. Vielmehr ist in den Planstraßen A und F eine Muldenversickerung geplant (der Einsatz von Mulden-Rigolen-Systemen ist nicht vorgesehen). Die hierfür erforderlichen Straßenbreiten wie auch die Vorplanung der Straßen wurden mit dem SGA abgestimmt und finden im vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf ihren Niederschlag. So erfolgte für die Planstraße A zwischenzeitlich eine Verbreiterung des Querschnitts von 14,0 m auf 15,0 m.

Nr.	Behörde+TöB/ Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Zur textlichen Festsetzung Nr. 24 „Zuwegungen und Zufahrten in den WA's sollen wasser- und luftdurchlässig sein.“: Ich weise darauf hin, dass sich das Baugebiet im Wasserschutzgebiet befindet. Darin müssen Flächen, die von Kfz befahren werden, nach unten hin versiegelt sein.	Für weitere Planstraßen – wie die privaten Planstraßen B, C und D – ist gemäß Vorplanung die Entwässerung mittels sog. Tiefbeeten vorgesehen. → Keine Planänderung. Der Hinweis ist zutreffend. Die textliche Festsetzung wird überarbeitet und auf die Befestigung von Wegen beschränkt, da in der Trinkwasserschutzzone III A auf von Kfz genutzten Flächen eine wasserundurchlässige Befestigung vorzusehen ist. → Planänderung; Überarbeitung des Eingriffsgutachtens.