

Bebauungsplan-Entwurf 11-158

Auswertung der Stellungnahmen im Rahmen
der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit

gemäß § 3 Absatz 1 BauGB

A. Auswertung

Auswertung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 BauGB in Verbindung mit § 6 Absatz 1 AGBauGB zum Entwurf des Bebauungsplans 11-158 für das Grundstück Zwieseler Straße 164 und die unmittelbar südlich angrenzenden Grundstücke im Bezirk Lichtenberg, Ortsteil Karlshorst.

I. Zeit und Ort der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Bebauungsplan-Vorentwurf hat vom 3. Juni bis einschließlich 5. Juli 2019 im Bezirksamt Lichtenberg von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung, Alt-Friedrichsfelde 60, Haus 2, Zimmer 2.1137, 10315 Berlin öffentlich ausgelegen und war montags bis mittwochs von 8.30 Uhr bis 16.30 Uhr, donnerstags von 8.30 bis 18.00 Uhr und freitags von 8.30 bis 15.00 Uhr sowie nach telefonischer Vereinbarung einzusehen. Darüber hinaus war eine Einsichtnahme des Bebauungsplan-Vorentwurfs über das Internetportal des Bezirks Lichtenberg im benannten Zeitraum möglich.

II. Art der Bekanntmachung

Die Bekanntmachung erfolgte durch Anzeige mit Planausschnitt in der Berliner Zeitung vom 30. Mai 2019, eine Presseerklärung vom 23. Mai 2019 und durch eine direkte Information der unmittelbaren Anlieger mittels Postwurfsendung.

III. Das Planungskonzept und die beabsichtigten Festsetzungen

Der Bebauungsplan 11-158 folgt der Zielsetzung, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Wohnbebauung mittlerer Dichte auf bisher überwiegend gewerblich genutzten, in Teilen brachliegenden Flächen zu schaffen und damit einen Beitrag zur Deckung des Wohnungsbedarfs zu leisten. Der derzeit städtebaulich ungeordnete und hinsichtlich seines Erscheinungsbildes vernachlässigte Bereich soll neu geordnet und in Teilen auch für die Öffentlichkeit neu zugänglich gemacht werden.

Eine Realisierung der beabsichtigten Wohnbebauung ist auf Grundlage des geltenden Planungsrechts nicht möglich. Die Grundstücke im Plangebiet sind teilweise dem im Zusammenhang bebauten Ortsteil nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB), teilweise dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen. Danach

wäre allenfalls im westlichen Randbereich eine gering verdichtete offene Bebauung zulässig, die jedoch aufgrund der unmittelbaren Nähe zweier Bahnstrecken hinsichtlich des Lärmschutzes problematisch wäre und überdies nicht den angestrebten Beitrag zur Abdeckung des Wohnungsbedarfs leisten könnte. Daher erfordert die Neuordnung des Gebiets im Sinne der angestrebten städtebaulichen Entwicklung und Ordnung gemäß § 1 Absatz 3 BauGB die Aufstellung eines Bebauungsplans.

Mit der beabsichtigten Bebauungsform und dem gewählten Maß der baulichen Nutzung soll eine Abschirmung gegenüber den lärmemittierenden Verkehrsstraßen östlich (Berliner Außenring und geplante TVO) sowie nördlich des Plangebiets (oberirdische Anlagen der U-Bahnlinie 5) sowohl für das neu entstehende Wohngebiet als auch für die benachbarten Wohngebiete erreicht werden.

Wesentliche Planinhalte des Bebauungsplan-Entwurfs vom Juli 2019 sind:

- die Festsetzung von allgemeinen Wohngebieten,
- die Sicherung vorhandener und künftiger Straßenverkehrsflächen, von denen ein Teil als verkehrsberuhigter Bereich entwickelt werden soll,
- eine verbesserte Vernetzung des Plangebiets mit seiner Umgebung insbesondere durch die Schaffung neuer öffentlich nutzbarer Räume,
- die Umsetzung des abgestimmten städtebaulichen Konzepts durch differenzierte Baufenster, Geschossfestsetzungen und Regelungen zum baulichen Maß,
- die Festsetzung von Begrünungsmaßnahmen und
- die Festsetzung von Immissionsschutzmaßnahmen.

IV. Besucher/innen

Die Öffentlichkeitsbeteiligung im Fachbereich Stadtplanung wurde von 4 Bürgerinnen und Bürgern besucht.

Am 3. Juni 2019 fand in der Katholischen Hochschule eine Öffentlichkeitsveranstaltung statt, die von etwa 40 Personen besucht wurde.

V. Zusammenfassung der Ergebnisse und Schlussfolgerungen:

Insgesamt gingen bis zum 5. Juli 2019 26 zum Teil gleichlautende Stellungnahmen ein. Zwei der 26 Stellungnahmen waren Sammelschreiben mit einmal

5 und einmal 10 Unterschriften. Nach dem 5. Juli 2019 gingen keine weiteren Schreiben im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ein. Die Äußerungen werden im Folgenden einzeln aufgeführt. Die der Anregung zugeordneten Nummern verweisen auf den jeweiligen Einwendenden.

Die Abwägung der vorgebrachten Äußerungen hat im Ergebnis neben Änderungen im Begründungstext folgende Änderungen der Planung zur Folge:

- Einarbeitung der noch ausstehenden gutachterlichen Ergebnisse zur Immissionsbelastung, zum Verkehr sowie zum Baumbestand und zum Artenschutz in die Planzeichnung, die textlichen Festsetzungen und die Begründung.
- Eine Änderung des Geltungsbereichs.
- Eine nochmalige Überprüfung des baulichen Nutzungsmaßes.

B. Zusammenfassung der bebauungsplanrelevanten Äußerungen

Bebauung allgemein

Kritisiert wird insbesondere die Höhenentwicklung der Bebauung. Die Neubebauung soll sich an die umliegende Bebauung anpassen, so dass ggf. eine maximal viergeschossige Bebauung akzeptiert werden würde.

(2 Bürger/innen)

Art der baulichen Nutzung

Es wird gefordert, im Gebiet auch Einrichtungen der Nahversorgung, Arztpraxen u. ä. zuzulassen.

(7 Bürger/innen)

Es wird gefordert, anstelle der vorgesehenen Bebauung die Fläche / Teile des Plangebietes für eine soziale naturnahe Infrastruktureinrichtung (z.B. Waldkindergarten, Waldschule, Naturerlebnisraum) zu nutzen.

(Berliner Landesgemeinschaft Naturschutz e. V.)

Maß der baulichen Nutzung

Der Bebauungsplan ermögliche eine Dichte, die mit der Belastung der Verkehrsinfrastruktur und der sozialen Infrastruktur nicht vereinbar sei. Ca. 330 zusätzliche Wohneinheiten und damit rund 660 mehr Einwohner würde das Gebiet nicht verkraften, so dass das Maß zu reduzieren bzw. zuerst die Infrastruktur zu erneuern / auszubauen sei.

(3 Bürger/innen)

Verkehr, Erschließung

Die bauliche Dichte und die Geschossigkeit begründen sich mit dem Ziel, eine standortverträgliche, aber möglichst große Anzahl von Wohnungen zu realisieren. Der Wohnraumbedarf zielt vornehmlich auf kleine bis mittelgroße, kostengünstige Wohnungen, die sich nur in Form von Geschosswohnungsbau realisieren lassen. Darüber hinaus ist es erforderlich, durch eine gegenüber den Bahnanlagen geschlossene, mindestens viergeschossige Bebauung lärmgeschützte Bereiche zu schaffen, was auch der umgebenden Bebauung zugutekommen wird.

→ **Keine Planänderung.**

Die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel im Plangebiet ist mit dem Zentren- und Einzelhandelskonzept (ZEK) des Bezirks Lichtenberg nicht vereinbar. Die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets gemäß § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO) erlaubt jedoch die Ansiedlung von kleineren, der Versorgung des Gebiets dienenden Läden sowie von gesundheitlichen Einrichtungen und freien Berufen im Plangebiet.

→ **Keine Planänderung.**

Ein Verzicht auf das Planungsziel einer Wohnentwicklung, wie er zugunsten einer Wald-Kita, Waldschule oder eines „Naturerfahrungsraums“ erforderlich wäre, wird in Abwägung mit dem öffentlichen Belang „Schaffung von dringend erforderlichen Wohnraum“ und dem privaten Belang der wirtschaftlichen Grundstücksentwicklung nicht weiterverfolgt.

→ **Keine Planänderung.**

Die bauliche Dichte und die Geschossigkeit begründen sich mit dem Ziel, eine standortverträgliche, aber möglichst große Anzahl von Wohnungen zu realisieren. Die Erneuerung der Infrastruktur vor Bebauung des Plangebietes würde zu enormer zeitlicher Verzögerung führen und den Bau von dringend benötigtem Wohnraum weiter nach hinten verschieben.

→ **Keine Planänderung.**

Die Mehrzahl der Einwendungen bezieht sich auf Verkehrsthemen. Insbesondere wird geltend gemacht, dass der bauliche Zustand der Zwieseler Straße nicht geeignet sei, zusätzlichen Verkehr aufzunehmen; infolge von Erschütterungen sei es bereits jetzt zu Schäden an Bestandsgebäuden gekommen.

Weiterhin wird gefordert, vor Realisierung einer Bebauung die Aufnahmefähigkeit des Verkehrsnetzes, auch bezüglich der Anbindung an die übergeordneten Straßen, zu prüfen und nötigenfalls zu verbessern.

Es werden Verbesserungen für den Umweltverbund angemahnt (breitere Gehwege, Radwege, dichtere Bus-Takte).
(19 Bürger/innen, Sammelstellungen mit insgesamt 15 Unterschriften)

Soziale Infrastruktur

In mehreren Stellungnahmen wird auf die bereits bestehende Überlastung von Kitas und Grundschulen und auf fehlende Plätze in diesen Einrichtungen hingewiesen und diese entsprechend des Zuzugs anzupassen, möglichst vor Baustart.

(8 Bürger/innen)

Umwelt und Natur

Eine Beseitigung des im Plangebiet vorhandenen Baumbestandes wird abgelehnt.

(1 Bürger/innen, Berliner Landesgemeinschaft Naturschutz e. V.)

Es werden vertiefende Untersuchungen zum Artenschutz, zur im Plangebiet vorhandenen Deponie und zum Lärmschutz gefordert.

(5 Bürger/innen, Berliner Landesgemeinschaft Naturschutz e. V.)

Die aufgrund des Vorhabens zu erwartende verkehrliche Mehrbelastung wurde im Rahmen des beauftragten und noch nicht fertiggestellten Verkehrsgutachtens zunächst überschlägig prognostiziert. Hiernach ist mit dem Bauvorhaben eine zusätzliche Verkehrsmenge von rund 910 Kraftfahrzeug-Fahrten pro Tag auszugehen. In der Spitzenstunde ist somit eine zusätzliche Verkehrsbelastung von maximal 100 Kraftfahrzeugen zu erwarten. Der zusätzliche Verkehr wird sich im Wesentlichen auf die nördliche Zwieseler Straße und die westliche Robert-Siewert-Straße verteilen.

Da die Grenze der Leistungsfähigkeit einer „rechts vor links“ geregelten Kreuzung bei 800 Kfz in der Stunde liegt und der gegenwärtige Verkehr auf den betrachteten Straßen in der Spitzenstunde kaum über 250 Fahrzeuge in der Stunde liegt, wird die Kapazitätsgrenze durch den mit dem Bebauungsplan 11-158 verursachten Verkehr aller Voraussicht nach bei weitem nicht erreicht werden. Weitergehende Ergebnisse werden mit Abschluss des Verkehrsgutachtens vorliegen. Diese werden in die weitere Planung einfließen.

→ **Keine Planänderung.**

Im Plangebiet ist die Integration einer Kindertagesstätte vorgesehen, die räumlich den angrenzenden Freiflächen zugeordnet ist und über den Neubedarf durch das Bauvorhaben hinausgehend weitere Plätze für den Siedlungsbereich bereitstellen soll.

→ **Keine Planänderung.**

Mit der Umsetzung der Planung ist auch die Fällung einiger Bäume verbunden. Die Mehrzahl der vorhandenen Altbäume lässt sich jedoch in die Planung integrieren. Des Weiteren sollen Neupflanzungen entlang der Straßen und auf den Grundstücken erfolgen.

→ **Keine Planänderung.**

Es liegt inzwischen sowohl eine faunistische Untersuchung als auch eine Artenschutzrechtliche Prüfung zum Bebauungsplan 11-158 vor. Aufgrund der vorgesehenen Änderung des Geltungsbereichs muss noch eine ergänzende Untersuchung durchgeführt werden. Des Weiteren wurde inzwischen ein Lärmschutzgutachten beauftragt. Die angesprochene Deponie befindet sich außerhalb des neuen Geltungsbereichs. Im weiteren Verfahren sollen dennoch, spätestens im

Zuge der Baureifmachung, weitergehende Bodenuntersuchungen durchgeführt werden.

→ **Keine Planänderung.**

C. Abwägung der Äußerungen im Einzelnen

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
<p>Sammelstellungnahme 1 (10 Unterschriften)</p> <p>Schreiben vom 16.06.2019</p>	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur</u> Die Anwohner der Zwieseler Straße haben bereits in der Informationsveranstaltung am 3. Juni 2019 ihre Forderung vorgetragen, dass die gesamte Zwieseler Straße vor der geplanten Bebauung und damit einer weiteren Erhöhung des Straßenverkehrs von Grund auf erneuert werden muss. Bereits die bisherige hohe Verkehrsbelastung, insbesondere der Schwerlast- bzw. Busverkehr, hat nicht nur die vor einigen Jahren an verschiedenen Stellen erneuerte Straßendecke wieder völlig zerstört, sondern zunehmende Schäden an den anliegenden Häusern verursacht. Der Unterbau der Zwieseler Straße ist für eine solch hohe Belastung ungeeignet.</p> <p>Die in der nachstehenden Liste aufgeführten Anwohner fordern deswegen eine sachgerechte Straßenerneuerung. Die bereits sanierte Rheinsteinstraße ist dafür sicher eine gute Vorlage.</p>	<p>Durchgangsverkehr ist aufgrund der verkehrlichen Sackgassensituation ausgeschlossen. Bus- oder Schwerlastverkehr ist – abgesehen vom temporären Baustellenverkehr – aufgrund des Planvorhabens nicht zu erwarten, da dort keine Buslinien oder Nutzungen, die Schwerlastverkehr verursachen, geplant sind.</p> <p>Im Zuge der Umsetzung der Planung werden die Straßenverkehrsflächen im Bereich des Plangebiets bis zur Robert-Siewert-Straße neu geordnet und ausgebaut, auch um eine Regenwasserversickerung durch Versickerungsmulden zu ermöglichen und angemessen breite Gehwege anzulegen. Die Bauausführung wird sich dabei an den Anforderungen der verkehrlichen (Mehr-)Belastung orientieren. Die vorgesehenen Breiten der Straßenverkehrsflächen sind dafür ausreichend dimensioniert. Die Art der Bauausführung und die Einteilung der Straßenverkehrsflächen sind jedoch nicht Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern werden im Rahmen der konkreten Straßenplanung festgelegt.</p> <p>Zur Frage einer bereits bestehenden oder sich aus dem Planvorhaben und weiteren Vorhaben im Einzugsbereich neu ergebenden Notwendigkeit des Umbaus weiterer Abschnitte der Zwieseler Straße wird es im weiteren Verfahren eine entsprechende Abstimmung mit dem Straßen- und Grünflächenamt geben. Die Entscheidung über entsprechende Maßnahmen obliegt dem Fachamt, der vorliegende Bebauungsplan kann diesbezüglich lediglich eine Anstoßfunktion entfalten. Falls erforderlich, kann durch eine aufschiebende Festsetzung festgelegt werden, dass die bauliche Umsetzung des Planvorhabens erst erfolgen kann, wenn die Zwieseler Straße insgesamt anforderungsgerecht hergestellt ist. Der grundlegende Planinhalt bleibt insofern unberührt.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>
<p>Sammelstellungnahme 2</p>	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur</u></p>	<p>Siehe Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
<p>(5 Unterschriften)</p> <p>Schreiben vom 16.06.2019</p>	<p>Die Anwohner der Zwieseler Straße haben bereits in der Informationsveranstaltung am 3. Juni 2019 ihre Forderung vorgetragen, dass die gesamte Zwieseler Straße vor der geplanten Bebauung und damit einer weiteren Erhöhung des Straßenverkehrs von Grund auf erneuert werden muss. Bereits die bisherige hohe Verkehrsbelastung, insbesondere der Schwerlast- bzw. Busverkehr, hat nicht nur die vor einigen Jahren an verschiedenen Stellen erneuerte Straßendecke wieder völlig zerstört, sondern zunehmende Schäden an den anliegenden Häusern verursacht. Der Unterbau der Zwieseler Straße ist für eine solch hohe Belastung ungeeignet.</p> <p>Die in der nachstehenden Liste aufgeführten Anwohner fordern deswegen eine sachgerechte Straßenerneuerung. Die bereits sanierte Rheinsteinstraße ist dafür sicher eine gute Vorlage.</p>	
<p>Berliner Landesgemeinschaft Naturschutz e.V.</p> <p>Schreiben vom 05.07.2019</p>	<p><u>Artenschutz</u> Den Artenschutz stets beachten:</p> <p>Eine Sanierung des Bebauungsplangebiets (Umweltschutz, Förderung der biologischen Vielfalt, Landschaftsbild, Erholungswirksamkeit) tut not. Allein die Sanierung würde aber eventuell schon mögliche Zugriffe gemäß § 44 BNatSchG auf geschützte Arten, wie eventuell die streng geschützte Zauneidechse mit sich bringen. Wo sollen die Tiere – insofern vorhanden – unterkommen? Diese Frage ist für Berlin heute nicht mehr leicht zu beantworten, da von dieser Art unbesetzte geeignete Orte nicht oder kaum vorhanden sind. Zwischenhalten und rücksiedeln wäre sicherlich die beste Möglichkeit für die Tiere.</p>	<p>Ein Artenschutzgutachten, das die in der Stellungnahme angesprochenen Sachverhalte klären soll, wurde beauftragt und ist inzwischen abgeschlossen.</p> <p>Dem Artenschutzgutachten von 2019 lagen faunistische Untersuchungen zu den Arten(-gruppen) Fledermäuse, Brutvögel und Zauneidechse aus dem gleichen Jahr zugrunde. Im Untersuchungsgebiet kommen 6 Fledermausarten des Anhang IV FFH-RL und 14 europäische Brutvogelarten vor. Zauneidechsen wurden hingegen nicht nachgewiesen und können aufgrund der intensiven Nutzung der Gewerbeflächen und der teils stark verdichteten Böden im Geltungsbereich mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.</p> <p>In der Ende 2019 abgeschlossenen Artenschutzrechtlichen Prüfung wird zu den gebäudewohnenden Fledermausarten festgestellt, dass eine derzeitige Nutzung von Fledermausquartieren in den Gebäuden, Garagen, Lampen und Hallen unwahrscheinlich, künftig jedoch nicht vollständig auszuschließen ist. Der Hausrotschwanz brütete als einzige gebäudebrütende Vogelart an einem Gebäude (Büro-/ Verwaltungsge-</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>bäude) im Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus wurden einzelne Freibrüter im zu rodenden Gehölz-/ Baumbestand festgestellt, die alljährlich neue Brutplätze nutzen. Im Artenschutzgutachten wurden artenschutzrechtliche Maßnahmen formuliert, welche ein Eintreten von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG verhindern. Nach bisherigem Kenntnisstand können unter Berücksichtigung durchzuführender artenschutzrechtlicher Maßnahmen Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG mit hinreichender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.</p> <p>Aufgrund der vorgesehenen Änderung des Geltungsbereichs muss noch eine ergänzende Untersuchung durchgeführt werden.</p> <p>Die Ergebnisse werden im weiteren Aufstellungsverfahren berücksichtigt. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Altlasten</u> Zum Umgang mit einer vermuteten Deponie:</p> <p>Im Südost-Teil des Bebauungsplangebietes könnte sich eine Abfall-Deponie befinden. Sollte dies so sein, würde die geplante Bebauung die Deponie, noch dazu im Wasserschutzgebiet möglicherweise anschnitten. Sollte, müsste und könnte nicht die gesamte, wohl nicht abgedichtete Deponie schonend umgebettet werden? Würden andererseits Anrisse nicht auch die Gefahr einer stärkeren Kontamination tieferer Bodenschichten und des Grundwassers mit sich bringen? Könnte nach einer Umbettung der mutmaßlichen Deponie, die derzeit nicht beplante Teilfläche der Deponie, als naturnahe Grünfläche / Maßnahmenfläche für Menschen, Tiere, Pflanzen, Pilze usw. (Permakultur-Zone 2, siehe unten) genutzt werden? Sollte diese Fläche nicht mit diesem Nutzungsziel (artenschutzrechtliche Ausgleichsfläche, Naturerfahrungsraum, urbaner Lehrwaldgarten) in den Bebauungsplan integriert werden?</p>	<p>Es besteht inzwischen die Absicht, den Geltungsbereich des Bebauungsplans dahingehend zu ändern, dass die südöstliche Fläche (Teilstück des Flurstücks 254 sowie Flurstücke 311 und 312) ausgegliedert und dafür der Geltungsbereich im nordöstlichen Bereich bis an die Bezirksgrenze heran erweitert wird. Die betreffende Deponie befände sich dann außerhalb des Geltungsbereichs. Die Erweiterungsfläche soll als öffentliche Grünfläche gesichert werden.</p> <p>Ansonsten ist festzuhalten, dass eine Vorerkundung bezüglich Altlasten und eine Bewertung des Gefährdungspotenzials bereits vorliegen und eine Verunreinigung des gewachsenen Bodens nicht nachgewiesen werden konnte. Punktuelle Verunreinigungen konnten jedoch nicht sicher ausgeschlossen werden. Auf Grundlage dieser Vorerkundung werden in Abstimmung mit dem Umweltamt weitere vertiefende Untersuchungen durchgeführt. → Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p><u>Natur und Umwelt</u> Nutzungsalternativen - kommunale Vorsorge:</p> <p>Für Nutzungen innerhalb des Bebauungsplangebiets, die einer Sanierung nachfolgen, gäbe es sicherlich verschiedene Potenziale. Zunächst einmal liegt auch nach der Planungsabsicht bleibend ein Ökosystem vor. Nur wie ist es um seine Qualität und Zukunftsfähigkeit bestellt? Wie fügt es sich in die Stadtlandschaft ein? Es kann Ökosystem-Leistungen für die Stadt erbringen, dem Naturschutz dienen (z.B. Trockenrasen auf Dünen sand, vgl. Geoportal Berlin: Geologische Karte 1874-1937) und/oder als Naturerfahrungsraum (NER). Gibt es in Karlshorst überhaupt Naturerfahrungsräume?</p> <p>Da die Nutzbarkeit des Biesenhorster Sandes mit seiner Ausweisung, als NSG für diese Zwecke stark eingeschränkt sein dürfte, kommt der Ausweisung alternativer Flächen für die Naturerfahrung eine große Bedeutung zu. Allein Naturerfahrungsräume benötigen eine Fläche von ein bis zwei Hektar. Solche Flächen, Freiflächen wie den Biesenhorster Sand anzugliedern, ist in Zeiten des Klimawandels mit seinen teils extremen Witterungsschwankungen, für den Erhalt von Rückzugsgebieten für die vielfältigen Arten von wachsender Bedeutung.</p>	<p>Den Belangen von Natur und Landschaft wird u.a. dadurch Rechnung getragen, dass der Bereich des Biesenhorster Sandes, der sich südlich der Robert-Siewert-Straße erstreckt, als Naturschutzgebiet ausgewiesen werden soll. Die entsprechende Fläche würde sich als Rückzugsgebiet für seltene Arten eignen. Eine der Erholungsnutzung dienende Freiflächennutzung wäre hiermit künftig eingeschränkt, aber nicht gänzlich ausgeschlossen.</p> <p>Mit der Umsetzung der Planung ist auch die Fällung einiger Bäume verbunden. Die Mehrzahl der vorhandenen Altbäume lässt sich jedoch in die Planung integrieren. Des Weiteren sollen Neupflanzungen entlang der Straßen und auf den Grundstücken erfolgen. Mit der vorgesehenen östlichen Erweiterung des Geltungsbereichs ist die Planungsabsicht verbunden, die entsprechenden Freiflächen als nicht überbaubare, aber öffentlich nutzbare Grünflächen zu sichern. Ein Verzicht auf das Planungsziel einer Wohnentwicklung, wie er zur Realisierung eines weitergehenden „Naturerfahrungsraums“ erforderlich wäre, wird in Abwägung mit dem öffentlichen Belang „Schaffung von dringend erforderlichen Wohnraum“ und dem privaten Belang der wirtschaftlichen Grundstücksentwicklung nicht weiterverfolgt. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Soziale Infrastruktur</u> Sozial-ökologische Infrastruktur, Biologische Vielfalt, Naturerfahrung und Bildung für nachhaltige Entwicklung fördern:</p> <p>Für konventionelle Einrichtungen der sozialen Infrastruktur liegt das Gebiet eventuell zu exzentrisch. Da aber Karlshorst wächst, ist uns nicht klar, wo ansonsten weitere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur errichtet werden könnten. Diese Infrastruktur sollte zudem ökologisch zukunftsfähiger werden. So könnte in dem Bebauungsplangebiet 11-158 und eventuell im Zusammenhang mit der mutmaßlichen, dann beräumten Deponiefläche (siehe oben) ein Standort für eine Wald-Kindertagesstätte und/oder Waldschule und/oder</p>	<p>Fragen der Bereitstellung von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur werden im Rahmen des sozialen Infrastrukturkonzepts (SIKo) für Lichtenberg bearbeitet und sind auch Gegenstand einer aktuellen Rahmenplanung für Karlshorst/Ost.</p> <p>Im Plangebiet ist die Integration einer Kindertagesstätte mit ca. 60 Plätzen vorgesehen, die räumlich den angrenzenden Freiflächen zugeordnet ist und über den Neubedarf durch das Bauvorhaben hinausgehend weitere Plätze für den Siedlungsbereich bereitstellen soll. Wer jedoch der Träger der Kita ist, wird durch den Bebauungsplan nicht geregelt. Ein Verzicht auf das Planungsziel einer Wohnentwicklung, wie er zu-</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>einen Naturerfahrungsraum und/oder einen Schulgarten gegeben sein. Den Wald könnten die Kinder unter Anleitung halb spielerisch aus Samen selbst gründen. Näheres zu Naturerfahrungsräumen siehe bei Stopka und Rank (2013).</p>	<p>gunsten einer Wald-Kita, Waldschule oder eines „Naturerfahrungsraums“ erforderlich wäre, wird in Abwägung mit dem öffentlichen Belang „Schaffung von dringend erforderlichen Wohnraum“ und dem privaten Belang der wirtschaftlichen Grundstücksentwicklung nicht weiterverfolgt. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Verkehr, Tiefgaragen</u> Den Umweltverbund fördern:</p> <p>Die Möglichkeiten der Anreise mit dem Umweltverbund (Fußgänger, (Lasten)-Fahrrad, Bus 296, U-Bahn) sind gegeben. Bei dem geplanten „allgemeinen Wohngebiet“ fällt uns auf, dass der ruhende motorisierte Individualverkehr (MIV, Kfz) mit einem hohen baulichen Aufwand (Kosten, baubedingte Umweltbelastung, anlagebedingte Nutzbarkeits-Einschränkungen) bedacht wird.</p> <p>Wie können die Tiefgaragen nachgenutzt werden, wenn der Umweltschutz einmal greift und der ökologische Fußabdruck der Menschen auf ein nachhaltig zukunftsfähiges Maß sinkt? Werden dann dort z.B. Pilzgärten und/oder Sozialräume (Kieztreff, Jugendklub) angelegt?</p> <p>Sollte man die angestrebte relativ hohe Siedlungsdichte der Menschen und die damit verbundene Kfz-Dichte nicht eher senken? Und/oder sollte man nicht den Umweltverbund fördern und von vorn herein einen autofreien Kiez entwickeln, wo maximal wenige Elektrosharecar-Stellplätze mit Lademöglichkeit angeboten werden?</p>	<p>Die im Bebauungsplan-Entwurf dargestellten Flächen für Parkplätze und Tiefgaragen werden im weiteren Verfahren konkretisiert und an den voraussichtlichen Bedarf unter Berücksichtigung der gegebenen Qualität der ÖPNV-Erschließung und der gegebenen Möglichkeiten zur Förderung alternativer Mobilitätsformen angepasst.</p> <p>Die konkrete Nutzung von Tiefgaragenflächen, z.B. für Elektromobile, und ihre mögliche Nachnutzung können nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Die geplante Siedlungsdichte ist u.a. durch den hohen Wohnungsbedarf Berlins und die Notwendigkeit der Abschirmung gegenüber umliegenden Verkehrsstraßen begründet; im Übrigen wäre aus Sicht des Umweltverbundes wenig gewonnen, wenn ein Teil der benötigten Wohnungen an anderer Stelle im Stadtgebiet realisiert würde. → Keine Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Niederschlagsentwässerung/ Natur und Umwelt / Grünfestsetzungen</u> Wie will man den Wasserhaushalt für die Dachvegetation im Klimawandel mit seinen Starkregen und Dürren regulieren? Sollen hier</p>	<p>Fragen der Niederschlagsentwässerung werden im weiteren Bebauungsplan-Verfahren und im nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren geklärt. Dabei sind strenge Vorgaben u.a. hinsichtlich der Vorsorge gegenüber Starkregenereignissen zu beachten.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>auch Zisternen, z.B. für die Bewässerung von Dachgärten und benachbarten Gehölzen angelegt werden und wenn ja, wo? Oder sollen die Garagendächer entwässert und Sand-Trockenrasen, als überörtlich gefährdete Biotoptypen gefördert werden? Könnten hier ausgleichshalber streng geschützte und regional gefährdete (nach Kühnel et al. 2017) Zauneidechsen leben? Für eine Bepflanzung mit größeren Gehölzen kommen die großen Garagendächer wohl nicht in Betracht? Bäume spielen im Klimawandel eine zunehmend wichtigere Rolle für ein gesundes Ortsklima (siehe auch „essbare Stadt“). Wo ist ausreichend Platz für sie? Werden sie in Dürrezeiten genug Wasser zum Überleben haben? Solitär stehende Bäume werden bei großer Hitze und Trockenheit besonders stark gestresst. Welche naturnahen Spielmöglichkeiten können den Kindern im Bebauungsplangebiet oder in dessen Nähe geboten werden?</p> <p>Wird durch eine mit der Umsetzung des Bebauungsplans gesteigerte Siedlungsdichte der Menschen, die westlich vom Bebauungsplangebiet gelegene offenere Düne (geschütztes Biotop?) stärker, als bisher in Mitleidenschaft gezogen werden? Werden die gruppiert stehenden Eichen im Bereich der Zwieseler Straße erhalten bleiben und groß und alt werden können?</p> <p>Welche Gehölzarten werden zur Pflanzung im Klimawandel empfohlen? Werden sie auch spezialisierten heimischen Tierarten eine Lebensstätte bieten? Können die Einwohnergleichwerte für wohnungs- und für siedlungsnahes Grün gewährleistet werden, wenn man annimmt, dass die Hausdächer nicht nutzbar sind?</p>	<p>Im Bebauungsplan soll festgesetzt werden, dass die Erdschicht über Tiefgaragenbereichen, die nicht überbaut werden, mindestens 0,8 m betragen muss. Dies eröffnet unterschiedliche Möglichkeiten der Begrünung, einschließlich der Pflanzung von Sträuchern und kleineren Bäumen sowie auch von naturnahen Spielmöglichkeiten für Kinder. Festsetzungen zur Begrünung der Grundstücke, einschließlich von Baumpflanzungen, werden im Zuge des weiteren Bebauungsplan-Verfahrens ergänzt. Die Details werden im Außenanlagenplan geklärt, der Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens sein wird. Im Bebauungsplan ist bereits eine Festsetzung vorgesehen, wonach Dachflächen mit einer Neigung von weniger als 10° zu begrünen sind.</p> <p>Im Rahmen des beauftragten Artenschutzgutachtens wurde festgestellt, dass sich im Plangebiet keine Zauneidechsen befinden.</p> <p>Dünenflächen werden durch die Planung nicht beeinträchtigt. Der vorhandene Altbaumbestand im Bereich der Zwieseler Straße wird in eine Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ eingeordnet, die ausreichend breit ist, um den Erhalt der Bäume zu ermöglichen.</p> <p>Eine Pflanzliste ist nicht vorgesehen. Die Dächer werden in Teilen begrünt und als Terrasse genutzt → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Solaranlagen</u> Die Hausdächer sollen zwar begrünt werden, was wir sehr begrüßen. Jedoch bieten sie als begrünte Flachdächer auch die Chance der zusätzlichen Installation von Fotovoltaik-Anlagen, die durch das</p>	<p>Die Errichtung und Nutzung von Solaranlagen kann in einem Bebauungsplan nicht vorgeschrieben werden, sie wird durch die geplanten Festsetzungen jedoch nicht ausgeschlossen. Durch die Festsetzung, dass Flachdächer zu mindestens 60 % ihrer Fläche zu begrünen sind, ergeben sich Möglichkeiten der Einordnung von Solaranlagen über begrünter Dachflächen.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>Dachgrün gekühlt werden und damit effektiver und effizienter arbeiten. Dann würde eine Nutzung der Dächer als Dachgarten sicher entfallen.</p>	<p>→ Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Anforderungen an den Wohnungsbau</u> Wie groß werden die Wohnungen? Bei kleineren Wohnungen könnte der Biotopflächenfaktor im Plangebiet größer ausfallen. Auch könnten kleinere Wohnungen bei einer Verwirklichung hoher ökologischer Standards (siehe Nachfolgendes) erschwinglich bleiben (nachhaltig zukunftsfähige Stadtentwicklung).</p> <p>Häuser stehen lange. Werden sie die ökologischen Standards für das Jahr 2050 und darüber hinaus (z.B. Gesundheit, Klimaneutralität, energetische Sparsamkeit, integrierter Artenschutz, Kohlenstoff-Senke, Recyclbarkeit) erfüllen? Aus welchem Baumaterial werden sie errichtet werden? Könnte es Vollholz (siehe u. a. Thoma a und b) sein? Wird es genügend sichere Stellplätze für Tretmobile, wie z. B. (Elektro-) Fahrräder und Lastenräder geben und wenn ja, wo? Ist die Bekämpfbarkeit möglicher Feuer ausreichend gewährleistet?</p>	<p>Zur Größe der Wohnungen trifft der vorliegende Bebauungsplan keine Vorgaben. Seitens des Vorhabenträgers wird jedoch eine an der Nachfrage orientierte Mischung von Wohnungen unterschiedlicher Größe angestrebt.</p> <p>Auch die die Festlegung baulicher (einschließlich ökologischer) Standards für die zu errichtenden Wohngebäude und der Brandsicherheit sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Die angesprochenen Punkte sind eher Gegenstand anderer Gesetze und Verordnungen wie der Bauordnung und des Energieeinsparungsgesetzes, deren Einhaltung im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen ist.</p> <p>→ Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>
	<p><u>Natur und Umwelt / Grünfestsetzungen</u> Wird also ein sozial-ökologisch positiv beispielgebender Kiez gemäß den Anforderungen an die nachhaltige Entwicklung entstehen? Dazu gehört ein human, animal-, plant- and fungi-aided design and management – die Entwicklungsfähigkeit und Entwicklung zu einem permakulturellen Gemeinschaftsgarten im weitesten Sinne (Zonen Null bis 2), der das bzw. die Häuser, als Zone Null einschließt. Die Zone 1 beinhaltet Vorgärten mit Blumen, Nutzpflanzen und –sträuchern (vgl. die heute oft angelegten Scherrasen). Die Zone 2 beinhaltet „urbane Waldgärten“* (Gemeinschaftsgärten nach natürlichen Prinzipien, wie z.B. biologisch-strukturelle Vielfalt und Stoffkreisläufe; vgl. Wald-Kindertagesstätten, Waldschulen, intensiver genutzte Naturerfahrungsräume, Schulgärten, Kleingärten). Insgesamt sollte dabei auch über die Grenzen des Bebau-</p>	<p>Die Anregungen, soweit sie die Gestaltung der Außenanlagen betreffen, werden im Rahmen der Außenanlagenplanung (die Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens sein wird) in die Überlegungen einbezogen; entsprechende Regelungen sind jedoch überwiegend nicht Gegenstand der Bebauungsplanung. Pflanzmöglichkeiten für Bäume und weitere, auch ökologisch wirksame Bepflanzungen sollen durch die Festsetzung der über- und unterbaubaren Grundstücksflächen und der Erdüberdeckung von Tiefgaragen gesichert werden.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>ungsplangebietes hinaus gedacht werden (siehe oben). Die Nutzungsintensität nimmt mit wachsendem Abstand von der Zone 0 hin zur Zone 5 (naturnähere Gebiete) ab.</p> <p>Das geplante NSG „Biesenhorster Sand“ weist als Landschaft Elemente der Zonen 3 bis 5 auf. Das dort zerstreut verwildert wachsende Obst (vgl. Streuobstwiesen und Permakulturzonen 2 bis 4) wird nach der NSG-Ausweisung durch Menschen wahrscheinlich nicht mehr nutzbar sein. In dem Bebauungsplangebiet – so wie es bisher strukturiert werden soll - ist rein räumlich gesehen, die Realisierung einer Zone 2 nur zentral über der Größten der Tiefgaragen und dort nur eingeschränkt, ohne Bäume (siehe oben) sowie im südöstlichsten Zipfel im Übergang zur Kleingartenanlage möglich. Da der Bereich für Gemeinschaftseinrichtungen über der großen Tiefgarage nur klein ist, könnte hier ein Spielplatz entstehen. Jedoch ohne Bäume scheint dies nicht günstig zu sein. Man könnte eventuell aber eine trockenwarme Wildbienen-Schmetterlings-Erlebniswiese (auch für andere Insekten) einrichten. Jedoch hängt deren Existenzdauer an der Existenzdauer der Tiefgarage.</p> <p>Pflanzmöglichkeiten für Bäume scheinen kaum gegeben zu sein, so dass die Hausfassaden über eine gute Albedo verfügen und/oder eine Beschattung und Kühlung durch Kletterpflanzen und/oder Solarenergie-Antennen (Fotovoltaik, Solarthermie) aufweisen müssten. Allerdings ist uns nicht klar, in wie weit die Bau-fenster auch durch die Gebäude ausgefüllt werden.</p> <p>Da die Gebäude relativ hoch werden sollen, und da es so scheint, als ob sie im Norden hofartig dicht angeordnet werden sollen, ist es besonders wichtig, die Lücke im Süden des Baufenster-Ringes und die nördlichen Ränder, der an die Zwieseler Straße angeschlossenen Beerfelder Straße nicht nur für den Verkehr der Menschen, sondern auch für den Biotopverbund für Tiere zu ertüchtigen. Dabei kommt es hier, wie auch in gesamten Bebauungsplangebiet darauf an Barrieren und fallenartig wirkende Elemente für Tiere zu vermeiden.</p>	

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>*) Das Projekt „Waldgärten als langfristige multifunktionale Flächen-nutzung im urbanen Raum“ ist ein Erprobungs- und Entwicklungs-vorhaben des Bundes (E + E-Vorhaben), für das die ausführende Universität Potsdam in Berlin Flächen und Partner sucht (Näheres siehe unter urbane-waldgaerten.de/).</p>	
<p>Bürger/in 1: Schreiben vom 25.06.2019</p> <p><i>Gleichlautend:</i> Bürger/in 23: Schreiben vom 26.06.2019</p> <p>Bürger/in 24: Schreiben vom 26.06.2019</p>	<p><u>Fristwahrung</u> Die Ankündigung für die Auslegung der Planungsunterlagen und die Informationsveranstaltung am 3. Juni 2019 erschien in der Tagespresse am 30. Mai 2019. Damit ist die vorgesehene Frist nicht gewahrt und die frühzeitige Beteiligung ist zu wiederholen.</p> <p>Unbeschadet davon ergeben sich auch inhaltlich etliche Mängel bzw. Lücken.</p>	<p>Der Bebauungsplan-Entwurf hat rechtskonform im Rahmen der frühzei-tigen Beteiligung gemäß § 3 Absatz 1 BauGB ausgelegt. Diesbezügliche Vorschriften wurden gewahrt.</p> <p>Die in der Stellungnahme angesprochene Frist bezieht sich auf die öffent-liche Auslegung gemäß § 3 Absatz 2 BauGB, nicht auf die durchge-führte frühzeitige Beteiligung. Diese (erste) Öffentlichkeitsbeteiligung dient zunächst der Unterrichtung der Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und erfordert noch keine auslegungsreife Planung. Die Art und Weise der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung liegt im Ermessen der planenden Gemeinde, hier des Bezirks. Etwaige inhaltliche Mängel bzw. Lücken sind insofern unerheblich, da die eigent-liche Öffentlichkeitsbeteiligung noch folgt. Diese werden bis dahin ge-schlossen.</p> <p>→ Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>
	<p><u>Lärmimmissionen</u> Ohne das Vorliegen eines schalltechnischen Gutachtens ist eine Beurteilung der elementaren Lärmproblematik nicht möglich. Es ist unverständlich, weshalb zu einer frühzeitigen Beteiligung aufgefor-dert wird, ohne dass ein entsprechendes Gutachten vorliegt.</p>	<p>Ein Lärmschutzgutachten ist inzwischen beauftragt worden. Die Ergeb-nisse werden in die weitere Planung einfließen.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Verkehr</u></p>	<p>Die aufgrund des Vorhabens zu erwartende verkehrliche Mehrbelas-tung wurde im Rahmen des beauftragten und noch nicht abschließend</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>Die Erschließung über die Zwieseler Straße wird postuliert, jedoch nicht durch ein entsprechendes Gutachten belegt. Bereits die heutige Verkehrssituation macht dieses Postulat zweifelhaft.</p>	<p>fertiggestellten Verkehrsgutachtens zunächst überschlägig prognostiziert. Hiernach ist mit dem Bauvorhaben von einer zusätzlichen Verkehrsmenge von rund 910 Kraftfahrzeug-Fahrten pro Tag auszugehen. In der Spitzenstunde ist somit eine zusätzliche Verkehrsbelastung von maximal 100 Kraftfahrzeugen zu erwarten.</p> <p>Der zusätzliche Verkehr wird sich im Wesentlichen auf die nördliche Zwieseler Straße und die westliche Robert-Siewert-Straße verteilen. Da die Grenze der Leistungsfähigkeit einer „rechts vor links“ geregelten Kreuzung bei 800 Kfz in der Stunde liegt und der gegenwärtige Verkehr auf den betrachteten Straßen in der Spitzenstunde kaum über 250 Fahrzeuge in der Stunde liegt, wird die Kapazitätsgrenze durch den mit dem Bebauungsplan 11-158 verursachten Verkehr aller Voraussicht nach bei weitem nicht erreicht werden. Weitergehende Ergebnisse werden mit Abschluss des Verkehrsgutachtens vorliegen. Diese werden in die weitere Planung einfließen. → Berücksichtigung.</p>
	<p>Zusätzlich ist die von der BVG geforderte Straßenbreite von 6,50 m bei beidseitigem Busverkehr nicht vorhanden.</p>	<p>Busverkehr ist im Plangebiet nicht vorgesehen. Entsprechend ist hier die angesprochene Fahrbahnbreite von 6,5 m nicht zu berücksichtigen. → <u>Keine</u> Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Natur und Umwelt</u> Es liegen keinerlei Angaben vor. Es ist unverständlich, weshalb zu einer frühzeitigen Beteiligung aufgefordert wird, ohne dass ein entsprechendes Gutachten vorliegt. Das zu erstellende Gutachten muss die Funktion dieses Gebietes als Kaltluftschneise berücksichtigen.</p>	<p>Die Gutachten zum Baum- und Artenschutz liegen inzwischen vor. Die entsprechenden Ergebnisse werden in die weitere Planung einfließen. Eine Funktion des Gebiets als Kaltluftschneise ist nicht erkennbar. Zur Aufgabe der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit s.o. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Bodenbelastung</u> Da das Gebiet als Deponie verwendet wurde, aber nur die oberflächennahen Schichten untersucht wurden, ist ein entsprechendes Gutachten auch für die tieferliegenden Schichten unabdingbar.</p>	<p>Eine Vorerkundung bezüglich Altlasten und eine Bewertung des Gefährdungspotenzials liegen vor. Eine Verunreinigung des gewachsenen Bodens konnte nicht nachgewiesen werden, punktuelle Verunreinigungen</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>konnten jedoch nicht sicher ausgeschlossen werden. Auf Grundlage dieser Vorerkundung werden in Abstimmung mit dem Umweltamt vertiefende Untersuchungen durchgeführt und es wird geklärt, welche Maßnahmen zum Umgang mit der vorhandenen Deponie durchzuführen sind. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Soziale Infrastruktur</u> Die Angaben zu Kitas und Schulen sind völlig unzureichend. Die Kitas werden als überbelegt beschrieben und sind deshalb kein Nachweis. Die Schulen werden zwar benannt, jedoch fehlt jeder Kontext mit dem Schulentwicklungsplan. Folgt man dem bisherigen Entwurf, verschärft dieses Neubaugebiet die desolate Lage in Karlshorst zusätzlich.</p>	<p>Nach dem „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“ ist der Vorhabenträger an den Kosten für den durch das Vorhaben ausgelösten Bedarf an Plätzen in Kinderbetreuungseinrichtungen zu beteiligen. Bei 660 zusätzlichen Bewohnern und einer Jahrgangsstärke von 1% der Wohnbevölkerung (= Langzeitbedarf) ergibt sich ein Bedarf von bis zu 36 Grundschulplätzen und 30 Plätzen in Kindertagesstätten. Zurzeit wird davon ausgegangen, dass eine in das Vorhaben integrierte Kita mit mindestens 60 Plätzen den durch das Neubauvorhaben erzeugten Bedarf abdecken wird und darüber hinaus weitere Plätze angeboten werden können. Der Vorhabenträger wird in einem städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB zur Realisierung der Kita verpflichtet. Insofern ist von einer Verbesserung der Versorgungssituation durch das Vorhaben auszugehen.</p> <p>Zur Deckung des zusätzlichen Bedarfs an Grundschulplätzen soll im städtebaulichen Vertrag die finanzielle Beteiligung des Vorhabenträgers an der Bereitstellung zusätzlicher Grundschulplätze geregelt werden. Darüber hinausgehend wird durch die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie gefordert, dass die notwendige Anzahl von Grundschulplätzen zeitgleich mit der Aufnahme der Wohnnutzung zur Verfügung steht. Die Erfüllung dieser Forderung stellt gerade in Karlshorst für mehrere Bauvorhaben ein Problem dar. Zur Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten ist angedacht, unter Abstimmung mit der Schulverwaltung ein gemeinsames Vorgehen mit anderen Bauvorhabenträgern zu vereinbaren.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>Des Weiteren werden im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung die zuständigen Behörden zur Stellungnahme aufgefordert, um den Bedarf an Wohnfolgeeinrichtungen bezüglich der sozialen Infrastruktur und daraus folgend notwendige Maßnahmen zu konkretisieren.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Nahversorgung</u> Da der ganze Bereich bereits jetzt völlig unterversorgt ist, muss eine entsprechende Fläche für Einzelhandel vorgesehen bzw. vorgehalten werden. Gleiches gilt für die medizinische Versorgung mit Arztpraxen im Stadtteil, die schon jetzt sehr angespannt ist.</p>	<p>Die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel im Plangebiet ist mit dem Zentren- und Einzelhandelskonzept (ZEK) des Bezirks Lichtenberg nicht vereinbar. Sie wäre aufgrund der Lage und Verkehrserschließung des Standorts auch nicht sinnvoll. Die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets gemäß § 4 BauNVO erlaubt jedoch die Ansiedlung von kleineren, der Versorgung des Gebiets dienenden Läden sowie von gesundheitlichen Einrichtungen und freien Berufen im Plangebiet. Inwieweit aufgrund der Einwohnerzahl im Einzugsbereich von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, ist planerisch nicht beeinflussbar.</p> <p>Der dem Plangebiet nächstgelegene vorhandene Einzelhandelsstandort befindet sich rund 600 m entfernt in der Robert-Siewert-Straße, Ecke Kötztlinger Straße. Das Zentren- und Einzelhandelskonzept stellt unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Wohnungsentwicklung in Karlshorst/Ost im weiteren Umfeld südlich des Plangebiets auf Höhe der Köpenicker Allee ein mögliches künftiges Nahversorgungszentrum (NVZ Karlshorst/Ost) dar. Die nächstgelegenen Ortsteilzentren sind das OTZ Karlshorst am S-Bahnhof „Berlin-Karlshorst“ und das OTZ Am Tierpark am U-Bahnhof „Tierpark.“</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>
<p>Bürger/in 2: Schreiben vom 11.06.2019</p>	<p><u>Soziale Infrastruktur</u> Es wird das Fehlen einer Kindertagesstätte, einer Grundschule oder einer weiterführenden Schule bemängelt. Mit der Bebauung der Zwieseler Straße/Nord und des bereits bebauten allgemeinen Wohngebiets südlich vom geplanten Wohngebiet ergibt sich ein Mehrbedarf an genannten Einrichtungen. Die in unmittelbarer Nähe</p>	<p>Siehe Abwägung (Soziale Infrastruktur) Bürger/in 1.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>gelegene Europa-Grundschule sowie die danebenliegende Kindertagesstätte dürften den Mehrbedarf kaum decken. Insgesamt ist schon jetzt ein Mangel an genannten Einrichtungen im Ortsteil Karlshorst deutlich spürbar. Daher wird hiermit angeregt, den Bebauungsplan dahingehend zu prüfen, ob nicht eine weitere Einrichtung genannter Art festgesetzt werden kann.</p>	
<p>Bürger/in 3: Schreiben vom 25.06.2019</p>	<p><u>Lärmimmissionen</u> Mit Stand 2017 gehen an dieser Stelle Verkehrslärm-Emissionen von den nah gelegenen Bahnstrecken im Norden und Osten aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tag: Lärmpegelbereich bis zu 70 dB(A), • Nacht: Lärmpegelbereich von 50 bis 65 dB(A). <p>Die Orientierungswerte nach DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete beträgt tagsüber 55 dB(A) und nachts 45 dB(A). Damit wird bereits jetzt eine erhebliche Überschreitung der Verkehrswert-Emissionswerte erreicht. Durch die geplanten Vorhaben einer Tangentialverbindung (Ost) und einer S-Bahnlinie auf dem Bahndamm mit Umsteigebahnhof kommen weitere neue Emissionsquelle hinzu. Aufgrund dieser Lärmproblematik soll im weiteren Verfahren ein schalltechnisches Gutachten beauftragt werden, dessen Ergebnisse Bestandteil des weiteren Verfahrens werden.</p>	<p>Die hohe Verkehrslärmbelastung des Plangebiets ist bekannt. Auch aus diesem Grund wurde eine geschlossene Bebauung mit der angestrebten Höhenentwicklung gewählt, um lärmgeschützte Bereiche zu gewährleisten, wodurch auch die umliegende Bebauung geschützt wird. Festsetzungen zum Immissionsschutz sind dennoch unabdingbar.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass für Teile des Plangebiets Festsetzungen zur Bauschalldämmung von Außenbauteilen, zu zulässigen Innenraumpegeln in Aufenthaltsräumen sowie zu einer lärmschützenden Ausrichtung von Grundrissen und von Außenwohnbereichen wie Terrassen und Balkonen erforderlich werden. Zu prüfen ist weiterhin, ob zu den Bahntrassen hin die Festsetzung einer Mindestgeschossigkeit erforderlich wird. Ein Lärmschutzgutachten wurde inzwischen beauftragt.</p> <p>Hinsichtlich der in der Stellungnahme aufgeführten Verkehrsprojekte ist festzuhalten, dass auch für diese Immissionsschutzvorschriften gelten, somit Lärminderungsmaßnahmen im Zuge ihrer Umsetzung getroffen werden müssen. → Berücksichtigung.</p>
<p>Bürger/in 4: Schreiben vom 25.06.2019</p>	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur</u> Bereits die bisherige hohe Verkehrsbelastung insbesondere der Schwerlastverkehr durch die seit 2012 ununterbrochenen Bauarbeiten in der „Gartenstadt“, im „Wohnpark Karlshorst“ und in der „CarlsBlüte“ hat nicht nur die zu Beginn der Bauarbeiten teilweise erneuerte Straßendecke völlig zerstört, sondern es entstanden</p>	<p>Siehe Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1. → Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>Schäden an den Häusern der Anlieger selbst bei neu gebauten Häusern mit fachgerechter Gründung. Der Unterbau der 1936 errichteten Straße ist für eine solch hohe Belastung ungeeignet. Die im Unterbau befindlichen Betonplatten wackeln und bringen dadurch die Häuser zum Schwingen. Auch der Busverkehr (im Berufsverkehr 10 Minuten Abstand) trägt dazu bei. Im Bereich der Zwieseler Straße 55 bis 85 wurde für Herrichtung der Anschlüsse der Neubauten auf der gegenüberliegenden Straße die Zwieseler Straße an mehreren Stellen aufgegraben. Der Betonunterbau wurde hier mehrfach unterbrochen.</p> <p>Ich fordere deshalb vor Baubeginn eine sachgerechte Straßenerneuerung.</p>	
<p>Bürger/in 5: Schreiben vom 18.06.2019</p>	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur</u> Bereits die bisherige hohe Verkehrsbelastung insbesondere der Schwerlastverkehr durch die seit 2012 ununterbrochenen Bauarbeiten in der „Gartenstadt“, im „Wohnpark Karlshorst“ und in der „CarlsBlüte“ hat nicht nur die zu Beginn der Bauarbeiten teilweise erneuerte Straßendecke völlig zerstört, sondern es entstanden Schäden an den Häusern der Anlieger selbst bei neu gebauten Häusern mit fachgerechter Gründung. Der Unterbau der 1936 errichteten Straße ist für eine solch hohe Belastung ungeeignet. Die im Unterbau befindlichen Betonplatten wackeln und bringen dadurch die Häuser zum Schwingen. Auch der Busverkehr (im Berufsverkehr 10 Minuten Abstand) trägt dazu bei. Im Bereich der Zwieseler Straße 55 bis 85 wurde für Herrichtung der Anschlüsse der Neubauten auf der gegenüberliegenden Straße die Zwieseler Straße an mehreren Stellen aufgegraben. Der Betonunterbau wurde hier mehrfach unterbrochen. Ich fordere deshalb, eine sachgerechte Straßenerneuerung.</p>	<p>Siehe Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1. → Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
<p>Bürger/in 6: Schreiben vom 11.06.2019</p>	<p><u>Lärmimmissionen</u> Mit der staatlichen Beteiligung im Rahmen des Berliner Modells sollten Sie sich hier am Wohnungsbau mit dem Besitzer des Grundstücks nicht einlassen, denn ich glaube, er braucht die 30% Sozialwohnungen als Schallschutz für seine Eigentumswohnungen, die an dieser Stelle errichtet werden sollen.</p> <p>Schallschutz meine ich deshalb, weil zu DDR-Zeiten das Gebiet ganz bewusst für den Wohnungsbau auch nicht genutzt worden ist. Ihnen ist sicher bekannt - hier gab es einen Ablaufberg für 21 Richtungsgleise (Rangierbahnhof Wuhlheide) und den Berliner Außenring (BAR) für den Güter- und Personenverkehr. Den Außenring gibt es noch, er soll künftig hier weiter nach Westen verlegt werden, also zwei weitere Gleise näher am betreffenden Objekt, um später die alte Gleisführung für den S-Bahnhof „Berlin-Biesdorf-Süd“ mit Verbindung nach Schönefeld zu nutzen (viergleisige Streckenführung der DB und ein S-Bahnhof mit Fahr- und Bremsgeräuschen). Dazu soll hier noch die vierspurige TVO verlaufen und es gibt hier die U5 sowie dahinter die Kurve am Tierpark für den Personenverkehr nach Norden.</p>	<p>Die Anwendung des Berliner Modells, durch das der Bau von öffentlich geförderten Wohnungen im Rahmen eines Bebauungsplans grundsätzlich gesichert werden soll, ist nicht verhandelbar.</p> <p>Lärmschutzmaßnahmen gelten für alle Wohnnutzungen gleichermaßen, unabhängig davon, welche Marktsegmente sie bedienen. Eine Wohnnutzung ist nur zulässig, wenn die die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse auch aus Sicht des Immissionsschutzes gewährleistet ist. Festsetzungen zum Immissionsschutz sind somit unabdingbar, ein Gutachten zur Ermittlung der notwendigen Maßnahmen ist beauftragt.</p> <p>Um lärmgeschützte Bereiche zu schaffen, wurde eine geschlossene Bauform mit der angestrebten Höhenentwicklung gewählt; dadurch wird auch die umliegende Bestandsbebauung geschützt. Gutachterlich zu prüfen ist u.a., ob zu den Bahntrassen hin die Festsetzung einer Mindestgeschossigkeit erforderlich wird. Außerdem ist davon auszugehen, dass für Teile des Plangebiets Festsetzungen zur Bauschalldämmung von Außenbauteilen, zu zulässigen Innenraumpegeln in Aufenthaltsräumen sowie zu einer lärmschützenden Ausrichtung von Grundrissen und von Außenwohnbereichen wie Terrassen und Balkonen erforderlich werden. Die Ergebnisse des Gutachtens werden in die weitere Planung einfließen, Festsetzungen zum Schutz vor Verkehrslärm daraufhin ergänzt.</p> <p>Hinsichtlich der in der Stellungnahme aufgeführten Verkehrsprojekte (Eisenbahn-Außenring, TVO) ist festzuhalten, dass auch für diese Immissionsschutzvorschriften gelten, somit Lärminderungsmaßnahmen im Zuge ihrer Umsetzung getroffen werden müssen. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Sonstiges</u> Das durch die Treuhand damals an einen Bayern verschacherte Gewerbegebiet (Spezialbau Potsdam) ist für den heutigen Besitzer nicht mehr lukrativ und für den Bau von Eigentumswohnungen aber auch nicht so richtig geeignet, deshalb wird verständlich, wenn er</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>eine kooperative Baulandentwicklung sucht. Für den staatlichen Einfluss mit Beteiligung gibt es im Karlshorster Osten sicher viele Stellen, die nach 30 Jahren Spekulation einschließlich Verfall für den sozialen Wohnungsbau auch eine Option sein könnten.</p> <p>Die BBG hinter der Festungspionierschule ist ein gutes Beispiel. Obwohl diese Genossenschaft nach Rückübertragung ihrer Wohnungen aus der DDR noch eine staatliche Mitgift/m² bekam, blieben einige unserer Genossenschaften bis heute auf Altschulden sitzen, wenn sie damals einen Teil des Bestandes zur Schuldentilgung nicht verkauft haben. Erst jetzt wird hier ein Zukauf für den Neubau wieder möglich.</p>	
	<p><u>Sonstiges</u> Was ist mit dem weißen Fleck im Bebauungsplan der Gartenstadt (Bereich der Kuppelhallen)? Was wird mit dem Gebäudekomplex gegenüber dem Dt.-Russ. Museum (Hr. Nünthel meinte vor drei Jahren: hier wird es eine Kaufhalle geben - nach wie vor ist es aber ein Stellplatz für Baumaschinen geblieben)? Wie lange will der Bundesfinanzminister mit dem Gelände Rheinpfalzallee 83, 91, 93 und anderen leeren Liegenschaften in Lichtenberg noch spekulieren und wie viel Steuergeld soll diese gefährliche Brache noch kosten?</p> <p>Andernacher / Königswinterstraße- zwei Häuser gehören den Russen- auch diesen Leerstand können wir uns in Berlin leisten. Offensichtlich kann man mit einem Leerstand auch noch Geld verdienen!</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>
	<p><u>Wohnraumbedarf</u> Zur Beruhigung der Bürger heißt es dann: Wir nehmen Geld in die Hand und kaufen Wohnungen zurück, obwohl wir dafür auch sanieren und bauen könnten. Zum Bauen wird dann aber auch gesagt: Wir würden ja gerne, aber es fehlen die Baukapazitäten und Flächen. Für die Bürger ist bezahlbarer Wohnraum nicht erst jetzt sehr wichtig und weil es aber politisch so verschleppt wurde, ist es nun</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	zum Notstand geworden, der dann zu den eingangs beschriebenen Fehlhandlungen wieder führen könnte.	
	<p><u>Sonstiges</u> Als Anlage füge ich noch einen Zeitungsartikel vom 31. Mai 2019 bei, der die Versäumnisse der vergangenen Jahre meines Erachtens noch treffender beschreibt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p> <p>(Der Zeitungsartikel fehlt. Das beigefügte pdf-Dokument zeigt einen Auszug aus dem Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin vom 18. Juni 2019.)</p>
<p>Bürger/in 7: Schreiben vom 11.06.2019</p>	<p><u>Stellplätze/Tiefgarage</u> Ich freue mich, dass für die Bewohner Tiefgaragen vorgesehen werden.</p>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>
	<p><u>Maß der baulichen Nutzung</u> Nicht schön finde ich die geplante Geschossanzahl von 4-5 Vollgeschossen. Dieses Ensemble würde sich so nicht den umgebenden Gebäuden anpassen. In direkter Umgebung befinden sich Einfamilienhäuser älterer Bauzeit und 4-Geschosser aus dem 63er Jahrgang. Eine flachere Bauweise würde sich besser einpassen und nicht die Gegend „vergewaltigen“. (siehe schlechtes Beispiel Bebauung Carls Garten-Trabrennbahn / Ecke Treskowallee).</p>	<p>Das Planvorhaben dient der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum mit einem 30%-Anteil an kostengünstigen, förderfähigen Wohnungen. Die bauliche Dichte und die Geschossigkeit begründen sich mit dem Ziel, eine standortverträgliche, aber möglichst große Anzahl von Wohnungen zu realisieren. Der Wohnraumbedarf zielt vornehmlich auf kleine bis mittelgroße, kostengünstige Wohnungen, die sich nur in Form von Geschosswohnungsbau realisieren lassen.</p> <p>Darüber hinaus ist es erforderlich, durch eine gegenüber den Bahnanlagen geschlossene, mindestens viergeschossige Bebauung lärmgeschützte Bereiche zu schaffen, was auch der umgebenden Bebauung zugutekommen wird. Eine viergeschossige Bauweise findet sich auch in der westlich gelegenen Wohnsiedlung aus den 1960er Jahren wieder.</p> <p>Durch eine breite Vorgartenzone und den dichten Baumbestand in der Zwieseler Straße wird der Maßstabswechsel zur unmittelbar gegenüberliegenden, etwa 30 m entfernten Einfamilienhauszeile vermittelt. Im weiteren Verfahren wird dennoch, auch im Zusammenhang mit den ggf. an</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>die Erfordernisse des Lärmschutzes anzupassenden Bauweise, eine Überprüfung der Geschossigkeit für die jeweiligen Baufelder durchgeführt.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>
<p>Bürger/in 8: Schreiben vom 21.06.2019</p>	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur</u> Als Anwohner der Zwieseler Straße haben wir bereits auf der Informationsveranstaltung am 3. Juni 2019 unsere Forderung vorgetragen, dass die gesamte Zwieseler Straße vor der geplanten Bebauung von Grund auf erneuert werden muss. Bereits die bisherige hohe Verkehrsbelastung, insbesondere der Schwerlastverkehr durch die seit 2012 ununterbrochenen Bauarbeiten in der „Gartenstadt“, im „Wohnpark Karlshorst“ und in der „CarlsBlüte“, hat nicht nur die zu Beginn der Bauarbeiten teilweise erneuerte Straßendecke völlig zerstört, sondern es entstanden Schäden an den Häusern der Anlieger selbst bei neu gebauten Häusern mit fachgerechter Gründung. Der Unterbau der 1936 errichteten Straße ist für eine solch hohe Belastung ungeeignet. Die im Unterbau befindlichen Betonplatten wackeln und bringen dadurch die Häuser zum Schwingen. Auch der Busverkehr (im Berufsverkehr 10 Minuten Abstand) trägt dazu bei. Im Bereich der Zwieseler Straße 55 bis 85 wurde für Herrichtung der Anschlüsse der Neubauten auf der gegenüberliegenden Straße die Zwieseler Straße an mehreren Stellen aufgegeben. Der Betonunterbau wurde hier mehrfach unterbrochen. Wir fordern deshalb, eine sachgerechte Straßenerneuerung.</p>	<p>Siehe Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>
<p>Bürger/in 9: Schreiben vom 20.06.2019</p>	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur</u> Als Anwohner der Zwieseler Straße habe ich bereits auf der Informationsveranstaltung am 3. Juni 2019 meine Forderung vorgetragen, dass die gesamte Zwieseler Straße vor der geplanten Bebauung von Grund auf erneuert werden muss. Bereits die bisherige hohe Verkehrsbelastung insbesondere der Schwerlastverkehr durch die seit 2012 ununterbrochenen Bauarbeiten in der „Gartenstadt“, im „Wohnpark Karlshorst“ und in der „CarlsBlüte“ hat nicht</p>	<p>Siehe Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>nur die zu Beginn der Bauarbeiten teilweise erneuerte Straßendecke völlig zerstört, sondern es entstanden Schäden an den Häusern der Anlieger selbst bei neu gebauten Häusern mit fachgerechter Gründung. Der Unterbau der 1936 errichteten Straße ist für eine solch hohe Belastung ungeeignet. Die im Unterbau befindlichen Betonplatten wackeln und bringen dadurch die Häuser zum Schwingen. Auch der Busverkehr (im Berufsverkehr 10 Minuten Abstand) trägt dazu bei. Im Bereich der Zwieseler Straße 55 bis 85 wurde für Herrichtung der Anschlüsse der Neubauten auf der gegenüberliegenden Straße die Zwieseler Straße an mehreren Stellen aufgegraben. Der Betonunterbau wurde hier mehrfach unterbrochen. Ich fordere deshalb; eine sachgerechte Straßenerneuerung.</p>	
<p>Bürger/in 10: Schreiben vom 25.06.2019</p>	<p>Neubau ohne gleichzeitige Entwicklung der Infrastruktur findet keine Akzeptanz in der Bevölkerung. Deshalb sollte die Erarbeitung und Umsetzung eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes an erster Stelle stehen.</p> <p>Schwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines Verkehrskonzeptes, • Nahversorgung mit flächendeckender Erreichbarkeit sowie • Kitas und Schulen bauen. 	<p>Zurzeit wird ein Rahmenplan für Karlshorst/Ost erarbeitet, in dem die angesprochenen Punkte behandelt werden.</p> <p>Fragen der Verkehrsabwicklung und die dazu erforderlichen Maßnahmen werden in dem noch nicht abschließend bearbeiteten Verkehrsgutachten behandelt.</p> <p>Die Nahversorgung der Bevölkerung wird im Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirks (ZEK) thematisiert. Siehe dazu die Abwägung (Nahversorgung) Bürger/in 1.</p> <p>Die Bereitstellung von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ist Gegenstand des sozialen Infrastrukturkonzepts (SIKo) für Lichtenberg, das laufend fortgeschrieben wird. Zur Versorgung mit Plätzen in Schulen und Kindertagesstätten siehe Abwägung (Soziale Infrastruktur) Bürger/in 1. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Verkehr</u> Reale Verkehrslösungen bzw. -anbindungen für die zukünftigen Anwohner wurden nicht analysiert. Es erfolgte keine Betrachtung der</p>	<p>Die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs in den genannten Straßen wird im Rahmen des beauftragten Verkehrsgutachtens geprüft. Der U-Bahnhof „Berlin-Biesdorf Süd“ und eine im</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>Verkehrsprobleme Robert-Siewert-Straße, Rheinsteinstraße und Zwieseler Straße, die bereits gegenwärtig seit 2012 die Belastungen des Baustellenverkehrs mit Schwerlasttransportern für die Bauvorhaben in Karlshorst Ost und den ÖPNV tragen. Eine Anbindung an eine mögliche Busverbindung wurde scheinbar vergessen oder als nicht notwendig erachtet. Der Fußweg zu den entfernten Haltestellen scheint hier zumutbar zu sein.</p>	<p>10-Minuten-Takt bediente Bushaltestelle sind in zumutbarer Fußwegentfernung erreichbar. Eine Schleifenfahrt der Busse durch das Plangebiet ist grundsätzlich denkbar, würde jedoch zu Nachteilen für andere Fahrgäste führen und darüber hinaus voraussetzen, dass die Beerfelder Straße noch breiter als bislang geplant ausgebaut werden müsste. Zurzeit ist das vorhandene Straßennetz für den Busverkehr nicht ausreichend dimensioniert. Die Führung von Buslinien ist im Übrigen nicht Gegenstand der Bebauungsplanung. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Soziale Infrastruktur</u> Der Bebauungsplan enthält nur sehr unklare Aussagen zu den zusätzlich fehlenden Kita- und Grundschul- sowie Spielplatzflächen und öffentlichen Grünflächen.</p>	<p>Die zuständigen Fachämter werden im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zur Stellungnahme zu den genannten Punkten aufgefordert. Auf Grundlage ihrer Stellungnahme wird die Begründung des Bebauungsplans entsprechend ergänzt werden. Zur Versorgung mit Plätzen in Schulen und Kindertagesstätten siehe auch die Abwägung (Soziale Infrastruktur) Bürger/in 1. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Nahversorgung</u> Verkaufsflächen für den täglichen Bedarf fanden keine Berücksichtigung.</p>	<p>Siehe Abwägung (Nahversorgung) Bürger/in 1. → Keine Berücksichtigung.</p>
<p>Bürger/in 11: Schreiben vom 14.06.2019</p>	<p><u>Verkehr</u> Das Projekt sollte vorab auf seine verkehrlichen Auswirkungen geprüft werden. Solange die Planungen TVO z.B. schwebend sind ist auch der Fall in Betracht zu ziehen, dass der Verkehr letztlich ausschließlich über bestehende Verkehrswege abzuwickeln ist.</p> <p>Der 1. Hauptsatz des Vergaberechts kann hier sinngemäß angewendet werden: „Grundlage jeder Vergabe (hier: Entscheidung) ist eine ausgereifte Planung.“ - sollte es zumindest sein.</p>	<p>Die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs wird im Rahmen des beauftragten Verkehrsgutachtens geprüft. Dabei wird auch der Fall betrachtet, dass die TVO nicht oder erst langfristig realisiert wird. Das Plangebiet soll ausschließlich über das bestehende Verkehrsnetz erschlossen werden, ein direkter Anschluss an die geplante TVO ist nicht vorgesehen.</p> <p>Entscheidungen zur TVO sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung, sondern werden in einem eigenständigen Planfeststellungsverfahren getroffen. Zur Berücksichtigung entsprechender Belange, die ggf. dieses Planvorhaben tangieren könnten, erfolgt jedoch eine Abstimmung im Rahmen der Behördenbeteiligung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		→ Berücksichtigung.
<p>Bürger/in 12: Schreiben vom 03.07.2019</p>	<p><u>Inanspruchnahme von Garagen</u> Ich bin Besitzer einer der betroffenen Garagen in der Zwieseler Straße 150/152. In dieser habe ich, sowie weitere Garagenbesitzer auch, einen Oldtimer abgestellt. Im Sinne der Erhaltung dieses historischen Kulturgutes widerspreche ich dem derzeitigen Bebauungsplan und möchte Sie bitten, die Garagen bestehen zu lassen.</p>	<p>In der Abwägung der öffentlichen Belange, insbesondere der Schaffung von dringend benötigtem, auch kostengünstigem Wohnraum, mit den privaten Belangen der Garageneigentümer, wird dem öffentlichen Belang der Vorrang gegeben. Der Erwerb der Garagengrundstücke und ggf. erforderliche Entschädigungen liegen in der Verantwortung des Vorhabenträgers. → <u>Keine Berücksichtigung.</u></p>
<p>Bürger/in 13: Schreiben vom 03.07.2019</p>	<p><u>Soziale Infrastruktur</u> Situation an der Einzugschule Lew Tolstoi: Die Ermittlung des vermeintlichen Bedarfs scheint nicht die Realität abzubilden. Anders ist es nicht zu erklären, dass selbst mit dem geplanten Anbau nur eine 3,5 zügige Schule möglich ist, die Schule aber schon seit 10 Jahren 4-zügig läuft und ab nächstem Jahr eine 5. erste Klasse vorgesehen ist. Dies führt schon gegenwärtig zu unzumutbaren Zuständen in der Unterrichtsgestaltung hinsichtlich Räumen und Personal, sowie in der Abwicklung des Mittagessens (in Schichten mit jeweils 12 [!] min).</p>	<p>Es ist unstrittig, dass zusätzliche Grundschulplätze bereitgestellt werden müssen. Die unlängst abgestimmte Schulplanung sieht daher vor, dass im östlichen Karlshorst bis 2023 zwei neue Schulstandorte entwickelt werden sollen.</p> <p>Vorgesehen ist die Errichtung einer dreizügigen Grundschule auf dem Grundstück Rheinpfalzallee 83 und einer vierzügigen Gemeinschaftsschule (Grundschule und weiterführende Schule bis zur 10. Klasse) auf dem ehemaligen Grundstück des Bundesamtes für Strahlenschutz zwischen Waldowallee und Köpenicker Allee. Mit Fertigstellung dieser beiden Einrichtungen ließen sich die Bedarfe ausreichend abdecken.</p> <p>Der Vorhabenträger soll durch einen städtebaulichen Vertrag zur Mitfinanzierung dieser Einrichtungen verpflichtet werden. Der entsprechende Betrag orientiert sich hierbei an dem Bedarf, den das jeweilige Vorhaben erzeugt. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Verkehr</u> Gute Verkehrsanbindung U-Bahnhof „Berlin-Biesdorf Süd“:</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die zuständige Behörde weitergeleitet. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>Prinzipiell gegeben, auch heute schon sind allerdings die Fahrradstellplätze bei weitem nicht ausreichend. Bei weiteren min. 600 potentiellen Nutzern ist dies auf Basis des heutigen Zustandes völlig unzulänglich und unter Beachtung neuer einfacherer Möglichkeiten des Individualverkehrs mit einem E-Roller und Ähnlichem erst recht. Eine deutliche Aufstockung der Fahrradstellplätze und die Schaffung von Möglichkeiten zum qualifizierten Abstellen von E-Rollern und Ähnlichem wäre sehr notwendig.</p>	
	<p><u>Sonstiges</u> Tunnel Richard-Kolkwitz-Weg: Der Tunnel unter der Fernbahn bzw. der westlich davon gelegene Tunnel des früheren Zuführungsgleises sind in einem bedauernden Zustand. Insbesondere im Letzteren funktioniert mittlerweile nicht einmal mehr eine einzige Lampe der Tunnelbeleuchtung. Ebenso ist der Bereich zwischen den Tunneln völlig ungesichert, sodass dieser Bereich als besonders unsicher empfunden wird. Außerdem wird der Bereich oberhalb des Tunnels, da völlig ungesichert, gern von Jugendlichen wohl ob der schönen Aussicht für abendliche Geselligkeit genutzt, von der auch die zerborstenen Flaschen am nächsten Morgen auf dem Kolkwitz-Weg zeugen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die zuständige Behörde weitergeleitet. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>
	<p><u>Sonstiges</u> Attraktive Naherholungsmöglichkeit Biesdorfer Baggersee: Unter attraktiv würde ich mir etwas Anderes vorstellen, als nur Sand und Wasser. Baden ist hier offiziell verboten und sogar bei Zuwiderhandlung grundsätzlich mit Bußgeld belegt. Zu wünschen wäre hier eine deutliche Aufwertung in Form eines tatsächlichen zugelassenen Badesees. Durch die außerdem vorwiegende Nutzung durch lärmende Jugendliche ist der Baggersee sicherlich nicht für jeden attraktiv.</p>	<p>Inwiefern und durch welche Maßnahmen das grundsätzlich gegebene Naherholungspotenzial umliegender Grün- und Freiflächen zu sichern und zu entwickeln ist, ist unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rahmen der Beteiligung der dafür zuständigen Behörden zu klären. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
<p>Bürger/in 14:</p> <p>Schreiben vom 03.07.2019</p>	<p><u>Verkehr/ Verkehrliche Infrastruktur</u></p> <p>Die vorgesehene Wohnbebauung berücksichtigt in keiner Weise die völlig unzureichende Infrastruktur. Insbesondere kann schon aktuell die Zwieseler Straße das Verkehrsaufkommen nicht bewältigen. Der Zustand der Straße hat schon jetzt zu nachhaltigen Gebäudeschäden bei einer Vielzahl von Anliegern im vorderen Bereich geführt. Verkehrseinschränkungen bis zu einer dringend notwendigen und zeitnah grundlegenden Sanierung der Straße sind unbedingt erforderlich. Eine weitere stärkere Belastung der Straße durch Schwerlastverkehr für die Baumaßnahmen in Realisierung der Wohnbebauung ist in keiner Weise für die Anlieger zumutbar.</p>	<p>Siehe Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>
<p>Bürger/in 15:</p> <p>Schreiben vom 02.07.2019</p>	<p><u>Soziale Infrastruktur</u></p> <p>Es gibt in Karlshorst erhebliche strukturelle Defizite in der sozialen Infrastruktur – speziell im Bereich Kindergärtenplätze. In der Begründung zum Bebauungsplan 11-158 finden sich verschiedene Angaben zum Bedarf an Kindergartenplätzen (<i>im Folgenden zitiert</i>).</p> <p>Welche Grundlage hat die grobe Schätzung und von wem wurde diese vorgenommen? Welche konkreten Erfahrungen bei der Planung von Kindergartenplätzen bei anderen Karlshorster Großbauvorhaben (z.B. Treskow-Höfe, Anzahl Kinder im Baugebiet Carls Garten) wurden in die Begründung zum Bebauungsplan mit einbezogen? Mit Hilfe der Beantwortung dieser Fragen haben Sie erste Grundlagen, um den wirklichen Bedarf an Kindergartenplätzen im Plangebiet auf erste fundierte Grundlagen zu stellen.</p> <p>Es gibt bereits erhebliche strukturelle Defizite in Kindergarten- und Grundschulbereich in Karlshorst. Diese Defizite sind dem Bezirksamt bekannt. Warum beschreibt die vorliegende Planung, dass trotzdem nur für ¼ der Kinder unter 6 Jahren ein Betreuungsplatz im Kindergarten vorgehalten wird? Warum wird beim bisherigen Defizit im Grundschulbereich ein struktureller Abzug von 10 % berücksichtigt? Diese Regelungen müssen entfallen, um zumindest</p>	<p>Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung werden die zuständigen Behörden zur Stellungnahme aufgefordert, um den zunächst anhand gängiger Richtwerte und Annahmen abgeschätzten Bedarf an Plätzen in Kindertagesstätten und daraus folgend notwendige Maßnahmen zu konkretisieren. Die Erfahrungen mit der aktuellen und erwarteten zukünftigen Belegung der vorhandenen Einrichtungen werden dabei berücksichtigt.</p> <p>Siehe dazu auch die Abwägung (Soziale Infrastruktur) zur Stellungnahme der Bürger/in 1.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	ansatzweise bestehende Defizite nicht noch größer werden zu lassen. Streichen sie bitte diese beiden Formulierungen in der Begründung.	
<p>Bürger/in 16:</p> <p>Schreiben vom 02.07.2019</p>	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur</u></p> <p>Es ist sehr gut, dass diese Schmutzecke wekommt. Mich interessiert, wie die Baufahrzeuge zum Grundstück gelangen, denn die Zwieseler Straße ist nicht für 40t Fahrzeuge geeignet, hier gab es schon etlichen Schriftverkehr und Beschwerden. Leider ist unser Haus durch die nicht bestimmungsgemäße Nutzung erheblich beschädigt worden. Verantwortlich für den Bau war der ehem. Spezialbau Potsdam. Dieser hat die Straße auf Sand gebaut, ohne jeglichen Unterbau, hier gibt es auch Fotos beim Straßenbauamt. Wie soll also die Lösung aussehen?</p>	<p>Siehe Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>
<p>Bürger/in 17:</p> <p>Schreiben vom 02.07.2019</p>	<p><u>Verkehr</u></p> <p>Das östliche Karlshorst entstand vor etwa 100 Jahren und ist in seiner Struktur ein Wohngebiet mit Einfamilienhäusern und entsprechend angelegten schmalen Straßen. Jeglicher Anliegerverkehr fließt nach Westen zur Treskowallee, die die Verbindung zur Stadt ermöglicht. Mit der Gartenstadt 1 Karlshorst erlebte dieser Stadtteil in den vergangenen 8 Jahren einen enormen Zuzug. Nun fahren täglich hunderte von Anwohnern über die Zwieseler Straße in beide Richtungen, um die Treskowallee entweder über die Rheinsteinststraße oder die Robert-Siewert-Straße zu erreichen.</p> <p>Wie vorauszusehen ist, wird in diesem Areal Karlshorst-Ost weiterhin gebaut und damit geht eine Zunahme des Straßenverkehrs einher. Die Zwieseler Straße ist jetzt schon zur Hauptverkehrsstraße für Baufahrzeuge, Buslinie und Anliegerverkehr mutiert und besitzt nicht einmal einen sicheren Fahrradweg zur Grundschule. Ich bin der Meinung, dass die Lösung in der Verteilung des Verkehrsflusses auf mehrere kleine Straßen, die zur Treskowallee führen, liegt. Die Zwieseler Straße kann nicht allein die Hauptlast tragen. In erster Linie</p>	<p>Ein Verkehrsgutachten ist beauftragt, das u.a. klären soll, inwieweit die zu erwartende Mehrbelastung durch das Vorhaben (unter Berücksichtigung anderer Bauvorhaben in Karlshorst/Ost) über die bestehende Verkehrsinfrastruktur abgewickelt werden kann und welche Maßnahmen erforderlich sind, um eine verträgliche Verkehrsabwicklung sicherzustellen. Zur Frage der Umsetzung von Maßnahmen wird im Rahmen der Behördenbeteiligung das Straßen- und Grünflächenamt zur Stellungnahme aufgefordert. Die in der Stellungnahme vorgebrachten Vorschläge werden dabei in die Überlegungen einbezogen. Eine Entscheidung über entsprechende Maßnahmen obliegt dem Fachamt.</p> <p>Siehe dazu auch die Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>muss die Rheinpfalzallee bis zur Treskowallee geöffnet werden, um einen Durchfluss zu schaffen.</p> <p>Dann könnten auch Bewohner der Gartenstadt 1, die einen Parkplatz direkt an der Regener Straße haben, sofort über diese und die Rheinpfalzallee das Wohngebiet verlassen. Im Moment fahren diese von ihrem Parkplatz durch das ganze Wohngebiet Gartenstadt, um dann durch die einzige Ausfahrt am Bistro die Zwieseler Straße zu erreichen. Hier sind noch nicht einmal die Verkehrsprobleme der bereits vollzogenen Bebauungen geklärt worden. Wie soll diese Straße weitere Hunderte von Fahrzeugen verkraften?</p> <p>Deswegen meine dringende Bitte ein Verkehrskonzept zu entwerfen, welches vor einer weiteren Bebauung gedacht wird. Ich möchte eine Verkehrsberuhigung vor der Tür und nicht eine Hauptverkehrsstraße.</p>	
	<p><u>Maß der baulichen Nutzung</u> Außerdem halte ich die Bebauung von 4 bis 5 Geschossgebäuden für viel zu groß dimensioniert. Wenn wir das Wohngebiet Karlshorst derart verdichten, wird es für die nächsten Generationen nicht mehr lebenswert sein. Sind wir nicht verpflichtet, den Charakter von 1- bis 2-Geschossern wenigstens im Ansatz zu erhalten?</p>	<p>Siehe Abwägung (Maß der baulichen Nutzung) Bürger/in 7. → Keine Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Baumbestand</u> Was wird mit den auf diesem Areal stehenden Eichen, Robinien, Ahorn, Espen und Birkenbäumen? Wird über diese genauso mit der Säge hinweggegangen wie mit den alten Bäumen, die ursprünglich in der Gartenstadt 1 standen? Leider konnte mir Herr Naeth bei der Erläuterung des Bebauungsplanes nichts dazu sagen.</p>	<p>Es liegt ein Gutachten zum Baumschutz vor, dessen Ergebnisse in die Planung einfließen werden. Der Altbaumbestand entlang der Zwieseler Straße soll innerhalb der festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen (z.T. „verkehrsberuhigter Bereich“), soweit möglich, berücksichtigt (weitgehend erhalten) werden. → Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
<p>Bürger/in 18: Schreiben vom 30.06.2019</p>	<p><u>Verkehr/ Verkehrliche Infrastruktur</u> Die Straße ist – trotz einer, einige Jahre zurückliegenden Sanierung, es wurde eine Bitumendecke auf den vorhandenen und seinerzeit bereits maroden Belag aufgebracht – stark verschlissen. Ursächlich hierfür – nach unserem Dafürhalten – ist die nicht adäquate Sanierung, der Schwerlastverkehr im Zusammenhang mit der Bebauung der ehemaligen Festungspionierschule und der Wohnsiedlungen östlich der Zwieseler Straße, der Busverkehr sowie der als Folge dieser Stadtverdichtung angewachsene Individualverkehr.</p> <p>Auf dem Kasernengelände der Festungspionierschule sind 300 Eigentumswohnungen und 40 Wohnungen in Reihenhäusern entstanden; die Gartenstadt Karlshorst (GARDO) verweist auf ein komplett neues Wohnviertel mit rund 1.600 Wohnungen und Häusern; die INTERHOMES AG berichtet von 140 Wohneinheiten in den Karlshorster Dichtervillen; ein Ende der Verdichtung durch Bebauung ist nicht abzusehen. Dies sind also bislang ca. 2 Tausend Wohneinheiten mehr, geschah in Planung und Ausführung ohne jede Berücksichtigung der vorhandenen verkehrlichen, aber auch sonstigen Infrastruktur.</p> <p>Der Verschleiß der Zwieseler Straße im Bereich zwischen den Hausnummern 1 und mindestens der Nummer 51 zeigt sich in Rissen, Aufbrüchen und Absenkungen. In den an der Straße liegenden Gebäuden ist es bereits zu Schäden unterschiedlichen Ausmaßes, meist Rissen in Putz oder Mauerwerk, gekommen; die Erschütterungen der Straße übertragen sich nahezu unmittelbar auf die Häuser; eine Wertminderung der Häuser durch diese Beschädigungen sowie auch eine Wertminderung der Grundstücke durch den stark angewachsenen Individualverkehr sind bereits eingetreten. Laut Auskunft von Herrn Gräulich (Straßen- und Grünflächenamt Lichtenberg) waren die Schäden der Straße bekannt, eine grundständige Sanierung für 2020/21, eher später, geplant, eine Verkehrsgefährdung oder dgl. nicht gegeben und die Schäden an den Häusern nicht reklamierbar.</p>	<p>Siehe Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1. → Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>Bevor eine weitere Wohnbebauung in Karlshorst erfolgt, ist eine grundständige Instandsetzung der Zwieseler Straße zwingend erforderlich; Wohnverdichtung ja, aber nicht gegen, sondern mit den Altanwohnern!</p>	
<p>Bürger/in 19: Schreiben vom 30.06.2019</p>	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur</u> Als Anwohner der Zwieseler Straße habe ich bereits auf der Informationsveranstaltung am 3. Juni 2019 meine Forderung vorgetragen, dass die gesamte Zwieseler Straße vor der geplanten Bebauung von Grund auf erneuert werden muss. Bereits die bisherige hohe Verkehrsbelastung insbesondere der Schwerlastverkehr durch die seit 2012 ununterbrochenen Bauarbeiten in der „Gartenstadt“, im „Wohnpark Karlshorst“ und in der „CarlsBlüte“ hat nicht nur die zu Beginn der Bauarbeiten teilweise erneuerte Straßendecke völlig zerstört, sondern es entstanden Schäden an den Häusern der Anlieger selbst bei neu gebauten Häusern mit fachgerechter Gründung. Der Unterbau der 1936 errichteten Straße ist für eine solch hohe Belastung ungeeignet. Die im Unterbau befindlichen Betonplatten wackeln und bringen dadurch die Häuser zum Schwingen. Auch der Busverkehr (im Berufsverkehr 10 Minuten Abstand) trägt dazu bei. Im Bereich der Zwieseler Straße 55 bis 85 wurde für Herrichtung der Anschlüsse der Neubauten auf der gegenüberliegenden Straße die Zwieseler Straße an mehreren Stellen aufgegeben. Der Betonunterbau wurde hier mehrfach unterbrochen. Ich fordere deshalb eine sachgerechte Straßenerneuerung.</p>	<p>Siehe Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1. → Berücksichtigung.</p>
<p>Bürger/in 20: Schreiben vom 29.06.2019</p>	<p><u>Art der Nutzung</u> Ich begrüße ausdrücklich die Bebauung von Flächen in Mischnutzung zur Schaffung von Wohnungen. Zur Vermeidung von Verkehr und Erhöhung der Lebensqualität sollten an Einzelhandelseinrichtungen gedacht werden (Bäcker, Apotheke, Drogerie, Einzelhandel) und an Freizeiteinrichtungen (Sportplatz, Restaurants, Fitnessstudio [...]), was es in ganz Nord-Ost von Karlshorst kaum existiert.</p>	<p>Die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel im Plangebiet ist mit dem aktualisierte Zentren- und Einzelhandelskonzept 2011 des Bezirks Lichtenberg nicht vereinbar. Sie wäre aufgrund der Lage und Verkehrserschließung des Standorts auch nicht sinnvoll. Die geplante Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets gemäß § 4 BauNVO erlaubt jedoch die Ansiedlung von kleineren, der Versorgung des Gebiets</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<p>dienenden Läden und Gaststätten sowie von Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke im Plangebiet. Ob und inwieweit angesichts der Verkehrslage und der Einwohnerzahl im Einzugsbereich von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, ist planerisch nicht beeinflussbar.</p> <p>Siehe dazu auch die Abwägung (Nahversorgung) zur Stellungnahme Bürger/in 1. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur</u> Die Planung der Infrastruktur, wie Kinderbetreuung und Schulen sowie die Verkehrsplanung ist unzureichend. Schon jetzt ist die Robert-Siewert-Straße, die Zwieseler Straße zwischen Robert-Siewert-Straße und Museum sowie der gesamten Verlängerten Waldowallee ein einziges Nadelöhr (wegen Busverkehr in beiden Richtungen, am Straßenrand parkenden Autos und Schule). Die Treskowallee ist seit Jahren täglich in den Staumeldungen. Eine so dichte Bebauung erzeugt in dem sonst vorwiegend mit Reihen- bis Einfamilienhäusern besiedelten Teil von Karlshorst starken Durchgangsverkehr und weitere Staus. Deshalb bitte ich dringend um Entlastung durch die TVO, evtl. Unterführung oder Brücke zur Durchleitung des Verkehrs in Richtung Biesdorf.</p> <p>Die bisherige Lösung mit Gehweg auf einer Seite der Straße genügt völlig, die Radwege sollen genügend Abstand zum Autoverkehr haben. Neue Bewohner haben gelegentlich Besuch mit Bedarf an Parkplätzen, was durch die Sackgassensituation erschwert ist. Die Regenwasserversickerung sollte deshalb vorwiegend Richtung Biesdorfer Sand angelegt werden.</p>	<p>Ein Verkehrsgutachten ist beauftragt, das u.a. klären soll, inwieweit die zu erwartende Mehrbelastung durch das Vorhaben (unter Berücksichtigung anderer Bauvorhaben in Karlshorst/Ost) über die bestehende Verkehrsinfrastruktur abgewickelt werden kann und welche Maßnahmen erforderlich sind, um eine verträgliche Verkehrsabwicklung sicherzustellen. Zur Frage der Umsetzung von Maßnahmen wird im Rahmen der Behördenbeteiligung das Straßen- und Grünflächenamt zur Stellungnahme aufgefordert. Die Einteilung der Verkehrsflächen im Plangebiet (Fahrbahn, Gehwege, ggf. Radweg, Stellplätze, Versickerungsflächen) ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern wird im Rahmen der nachfolgenden Straßenplanung festgelegt; der Bebauungsplan lässt dafür die erforderlichen Spielräume.</p> <p>Siehe dazu auch die Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1. → Berücksichtigung.</p>
Bürger/in 21:	<u>Vorhaben allgemein</u>	<p>Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. → Es sind <u>keine</u> abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
Schreiben vom 30.6.2019	<p>Grundsätzlich sehen mein Mann und ich, die sehr nah am Vorhaben wohnen, auch Vorteile im geplanten Vorhaben. Berlin hat Bedarf an erschwinglichem Wohnraum mit gutem ÖPNV-Anschluss, und die Fläche ist eine weitgehend ungenützte, vernachlässigte Brache. Also ja, bebauen, gerne, und auch gerne mit einem groß angelegten Angebot an Mietwohnungen, das nicht nur rundum gut-situierten Familien ein Leben im schönen Karlshorst ermöglicht. Das vorab gesagt, ist unsere große Bitte der Blick auf das richtige Maß und die Leistungsfähigkeit der umgebenden Infrastruktur. Denn die ist schon jetzt an ihrer Grenze oder vielmehr darüber hinaus.</p>	
	<p><u>Maß der baulichen Nutzung</u> Gestaltung der Bebauung: Uns wurde kürzlich vom Bauamt gesagt, wir dürfen keinen Carport über die schon bestehende Zufahrt auf unserem Grundstück bauen, weil in der Nachbarschaft Gewohnheitsrecht gilt und im Vorgarten zumeist nichts aufgebaut ist. Wieso kann dann ein neues Bauvorhaben auf 5 Stockwerke gehen, wenn die Maximalbebauung derzeit bei EG+3 Stockwerke liegt (Genossenschaftshäuser westlich des geplanten Vorhabens)? Maximal auf 4 Stockwerke zu planen würde auch etwas weniger Zuzug bedeuten, was wiederum wünschenswert erscheint angesichts der folgenden Anliegen:</p>	<p>Mit dem Bebauungsplan soll Planungsrecht für eine Wohnbebauung geschaffen werden, die mit der beabsichtigten Geschossigkeit einen möglichst großen Beitrag zur Abdeckung des dringenden Wohnraumbedarfs leistet, insbesondere auch an kleinen und kostengünstigen Wohnungen, die fast nur im Geschosswohnungsbau realisiert werden können. Durch eine gegenüber den Bahnanlagen geschlossene, mindestens viergeschossige Bebauung sollen lärmgeschützte Bereiche entstehen, was auch der umgebenden Bebauung zugutekommen wird. Der Bebauungsplan ist nicht an die für die Bebauung im Umfeld weiterhin geltenden Vorschriften des § 34 BauGB gebunden. Im weiteren Verfahren wird dennoch, auch im Zusammenhang mit der ggf. an die Erfordernisse des Lärmschutzes anzupassenden Bauweise, eine Überprüfung der Geschossigkeit für die jeweiligen Baufelder durchgeführt. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Soziale Infrastruktur</u> Kinderbetreuung: Bitte achten Sie unbedingt auf die Kitaplätze. Die Betreuungssituation in Lichtenberg-Karlshorst ist katastrophal, das Jugendamt kämpft sich durch den Alltag. Es zieht v.a. Familien mit kleinen Kin-</p>	<p>Siehe Abwägung (Soziale Infrastruktur) Bürger/in 1. → Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>dern in dieses Viertel, den zusätzlichen Bedarf von 40 Plätzen halten wir für deutlich zu niedrig geschätzt bei einem solchen Vorhaben.</p> <p>Mindestens ebenso dringlich: Grundschulplätze. Wie groß kann eine Grundschule werden, und dabei noch funktionsfähig als Ort des Lernens sein? - Die Lew Tolstoi liegt schon jetzt bei 550 Plätzen. Kommt dieses Vorhaben, braucht es eine neue Grundschule, unbedingt. Und auch die Hortbetreuung bitte nicht vergessen, denn nur gebundener Ganzttag geht auch nicht.</p>	
	<p><u>Verkehr</u> In der Begründung zum Bebauungsplan klingt es so, als wäre das Verkehrsaufkommen kein Problem. Dem wollen wir nachdrücklich widersprechen. Schon jetzt staut sich der Verkehr in der Robert-Siewert-Straße, die Treskowallee bricht regelmäßig im Berufsverkehr vollständig zusammen (und das ist nicht nur baustellenbedingt). Weitere 250-300 Autos (jeder braucht/hat hier eins) über diesen Weg - wir haben keine Idee, wie das gutgehen soll. Kommt die Zufahrt der Bewohner ausschließlich von Westen hier, wird die Zwieseler Straße die Hauptlast tragen. Sie ist mit den (nötigen) Parkplätzen am Straßenrand nur einspurig zu befahren. In der Robert-Siewert-Straße läuft das ähnlich. Entweder die Parkmöglichkeiten werden drastisch reduziert, oder die Zufahrt verbreitert - im Status Quo wäre das richtig schwierig.</p> <p>Bitte denken Sie auch über eine Verbesserung des Bus-Taktes nach (durchgehend alle 10 min z.B.) - das könnte etwas Last von den Straßen nehmen.</p>	<p>Ein Verkehrsgutachten ist beauftragt, das u.a. klären soll, inwieweit die zu erwartende Mehrbelastung durch das Vorhaben (unter Berücksichtigung anderer Bauvorhaben in Karlshorst/Ost) über die bestehende Verkehrsinfrastruktur abgewickelt werden kann und welche Maßnahmen erforderlich sind, um eine verträgliche Verkehrsabwicklung sicherzustellen. Zur Frage der Umsetzung von Maßnahmen wird im Rahmen der Behördenbeteiligung das Straßen- und Grünflächenamt zur Stellungnahme aufgefordert.</p> <p>Siehe dazu auch die Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Stellplätze</u> Wo die Autos parken, die nicht in der Tiefgarage/auf dem Parkplatz alle parken, weil die Besitzer das Geld sparen oder die Plätze nicht</p>	<p>Die im Plangebiet vorgesehenen Festsetzungen ermöglichen die Abdeckung des durch die Neubebauung entstehenden Stellplatzbedarfs</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>ausreichen, sehen wir auch nicht. Zumal 60 Garagenplätze wegfallen, weil der Altbestand abgerissen wird.</p>	<p>auf den privaten Grundstücken. Straßenverkehrsrechtliche Regelungen, die ein Ausweichen auf den öffentlichen Straßenraum erschweren oder verhindern, können nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Nahversorgung und sonstige Wohnfolgeeinrichtungen</u> Einzelhandel, alltäglicher Bedarf: Der CAP-Markt in der Robert-Siewert-Straße ist kein voll leistungsfähiger Supermarkt. Er ist ein wunderbarer Ort und toller Kontaktpunkt für die Nachbarschaft, aber läuft Gefahr, überlastet zu werden und kann auf keinen Fall >600 Menschen mehr versorgen. Auch hier zeichnet die Begründung ein zu positives Bild.</p> <p>Wichtig wäre auch die Ansiedlung neuer Ärzte. In Karlshorst einen Platz beim Kinderarzt, Frauenarzt, Allgemeinmediziner zu bekommen ist aussichtslos. Die Kapazitäten sind seit Jahren überlastet. Vielleicht ist Raum für die eine oder andere neue Praxis im Vorhaben?</p>	<p>Die Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel im Plangebiet ist mit dem Zentren- und Einzelhandelskonzept des Bezirks Lichtenberg nicht vereinbar. Sie wäre aufgrund der Lage und Verkehrserschließung des Standorts auch nicht sinnvoll. Die geplante Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets gemäß § 4 BauNVO erlaubt jedoch die Ansiedlung von kleineren, der Versorgung des Gebiets dienenden Läden und Gaststätten sowie von Anlagen für gesundheitliche Zwecke und freie Berufe. Ob und inwieweit angesichts der Einwohnerzahl im Einzugsbereich von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wird, ist planerisch nicht beeinflussbar.</p> <p>Siehe dazu auch die Abwägung (Nahversorgung) zur Stellungnahme Bürger/in 1. → Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Grün-/Freiraum und Naherholung</u> Naherholung: Spielplätze sind nicht so sehr das Problem, eher die Grünflächen und Erholungsräume für Menschen über 10 Jahre. Der Biesenhorschter Sand ist ein Naturschutzgebiet. Hier sollte nur bedingt ausgebaut werden. Eventuell ist in den nördlichen Bahnbrachen etwas zu machen?</p> <p>Massiv bedenklich finden wir den wiederholten Verweis auf den Biesdorfer Baggersee. Waren Sie schon einmal dort am Wochenende/Feierabend? Das Gebiet ist schon jetzt weit über die Belastungsgrenze. Die Papierkörbe quellen über, die Grünflächen haben keine Chance. Die Menschen stapeln sich und mit Alkohol, Testos-</p>	<p>Inwiefern und durch welche Maßnahmen das grundsätzlich gegebene Naherholungspotenzial umliegender Grün- und Freiflächen zu sichern und zu entwickeln ist, ist unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rahmen der Beteiligung der dafür zuständigen Behörden zu klären. In der Einheitsgemeinde Berlin ist es nicht unüblich, dass Naherholungsgebiete in benachbarten Bezirken aufgesucht werden. Bestimmte Formen der Naherholung sind auch mit einer Ausweisung als Naturschutzgebiet vereinbar. → Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>teron und der Diversität der Nachbarschaft ist Gewalt kein Ausnahmefall. Inzwischen ist regelmäßig die Polizei vor Ort und die Nachbarschaft übt sich in aktiver Deeskalation, damit der Ort für alle attraktiv bleibt. Hier ist kein Platz für nochmal 600 Menschen obendrauf. Bzw. braucht es Alternativen, auch und v.a. im eigenen Bezirk. Denn wieso soll eigentlich Biesdorf-Marzahn das Naherholungsgebiet für Nord-Ost Lichtenberg stemmen?</p>	
<p>Bürger/in 22: Schreiben vom 27.6.2019</p>	<p><u>Soziale Infrastruktur</u> Soziale Infrastruktur: Die Angaben zu Kitas und Schulen sind völlig unzureichend. Die Kitas werden als überbelegt beschrieben und sind deshalb kein Nachweis. Die Schulen werden zwar benannt, jedoch fehlt jeder Kontext mit dem Schulentwicklungsplan. Folgt man dem bisherigen Entwurf, verschärft dieses Neubaugebiet die desolate Lage in Karlshorst zusätzlich.</p> <p>Nahversorgung: Da der ganze Bereich bereits jetzt völlig unterversorgt ist, muss eine entsprechende Fläche für Einzelhandel vorgesehen bzw. vorgehalten werden.</p>	<p>Siehe Abwägung (Soziale Infrastruktur und Nahversorgung) Bürger/in 1. → Berücksichtigung.</p>
<p>Bürger/in 23: Schreiben vom 26.6.2019</p>	<p><u>Schreiben gleichlautend mit Stellungnahme Bürger/in 1, s.o.</u></p>	<p>Siehe Abwägung zur Stellungnahme Bürger/in 1.</p>
<p>Bürger/in 24: Schreiben vom 26.6.2019</p>	<p><u>Schreiben gleichlautend mit Stellungnahme Bürger/in 1, s.o.</u></p>	<p>Siehe Abwägung zur Stellungnahme Bürger/in 1.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
<p>Bürger/in 25:</p> <p>Schreiben vom 03.06.2019</p>	<p><u>Verkehr / Verkehrliche Infrastruktur</u></p> <p>Es werden Wohngebäude mit 330 WE in verdichteter Bauweise geplant ohne dass es fundierte Überlegungen gibt, wie die rd. 1000 Menschen täglich an- und abreisen sollen. Bezeichnenderweise wird zum Thema Verkehrserschließung zuerst der motorisierte Individualverkehr genannt. 330 WE bedeuten rd. 250 – 300 zusätzliche Pkw. Als Zufahrtswege werden die Zwieseler Straße und die Robert-Siewert-Straße angeführt. Diese sind bereits jetzt völlig überlastet. Sie sind nur gering befestigt, brechen unter dem aktuellen Bau- und Busverkehr förmlich zusammen. Sie fangen die Erschütterungen nicht auf, die Großfahrzeuge auf die Fahrbahn übertragen, was zu Schäden an den anliegenden Wohnhäusern führt. Bevor die Wohnquartiere zwischen Robert-Siewert-Straße und Museum Karlshorst entstanden, reichte das. Inzwischen ist der Zuliefer- und Individualverkehr hier jedoch über die Belastungsgrenze hinaus angewachsen.</p> <p>Die Beerfelder Straße ist zurzeit überwiegend Sandpiste und selbst die irgendwann stattfindende Anbindung an die Kirchdorfer Straße – ebenfalls eine kleine Anliegerstraße – schafft keine wirkliche Ableitung des Verkehrs. Alle Straßen (Pirol-, Kötztinger- und Brehmstraße wurden nicht genannt) sind kleine Anlieger- und Seitenstraßen und können Pkw in der zu erwartenden Anzahl nicht aufnehmen.</p> <p>Die Treskowallee als nächst gelegene Hauptverkehrsader sowie deren Anbindung über die Rheinsteinstraße sind zwar etwas breitere Verkehrswege, brechen aber ebenfalls seit Jahren unter der Verkehrsbelastung zusammen: Auf der Treskowallee herrscht Dauerstau, in der Rheinsteinstraße ist zum wiederholten Mal die Asphaltdecke abgesackt. Als letzte Hoffnung für den Individualverkehr wird die geplante Tangentialverbindung Ost (TVO) angeführt, die jedoch nicht in das Verkehrswegenetz für dieses Bauvorhaben eingebunden ist.</p> <p>Fazit: Wohnen zwischen S-Bahn-Trasse und 6-spuriger Umgehungsstraße, inklusive Dauerstau!</p>	<p>Ein Verkehrsgutachten ist beauftragt, das u.a. klären soll, inwieweit die zu erwartende Mehrbelastung durch das Vorhaben (unter Berücksichtigung anderer Bauvorhaben in Karlshorst-Ost) über die bestehende Verkehrsinfrastruktur abgewickelt werden kann und welche Maßnahmen erforderlich sind, um eine verträgliche Verkehrsabwicklung sicherzustellen. Zur Frage der Umsetzung von Maßnahmen wird im Rahmen der Behördenbeteiligung das Straßen- und Grünflächenamt zur Stellungnahme aufgefordert.</p> <p>Siehe dazu auch die Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur / Geh- und Radwege</u></p> <p>„Für Fußgänger ist in der Zwieseler Straße ein einseitig befestigter Gehweg vorhanden.“ Dieser Satz aus der Begründung spricht für sich selbst: Eltern mit Kinderwagen, Kleinkinder mit Laufrädern, Kinder (bis 9 Jahre) auf Fahrrädern, Erwachsene mit Einkaufstaschen und Senioren mit Rollatoren, alles drängt neben dem sich stauenden Verkehr auf dem schmalen, einseitigen Gehweg.</p> <p>Statt weiterhin auf den PKW-Verkehr (wie in der autofreundlichen Stadt der 1960er Jahre) zu setzen, sollten jede Menge Radwege entstehen, um den Bewohnern Mobilität zu ermöglichen und zugleich die Umweltbelastung infolge der dichten Besiedlung so niedrig wie möglich zu halten. Radfahrer auf den schmalen Straßen der 30er-Zone weichen ebenso wie in der Robert-Siewert-Straße auf die Fußwege aus, weil die schmalen Radwege in der Robert-Siewert-Straße buckelig und holprig sind und in den schmalen Straßen sich Autofahrer nur selten ans Tempolimit halten und wegen der Enge der Fahrbahnen gefährlich nahe an den Radfahrern vorbeidrängen.</p> <p>Zurzeit ist der Richard-Kolkwitz-Weg der einzige Rad- und Fußweg in Karlshorst, der parallel zur Bahntrasse nicht schön gelegen ist aber zumindest ein einigermaßen sicheres Radfahren erlaubt. Dieser ist der einzig denkbare Zubringer zum ÖPNV, da die künftigen Bewohner des geplanten Wohnquartiers hier relativ schnell und sicher zum U-Bahnhof „Berlin-Tierpark“ bzw. dem U-Bahnhof „Berlin-Biesdorf-Süd“ gelangen. Um den 296er Bus zu erreichen, drängen sich neben stark befahrenen Straßen auf schmalen Gehwegen die Fußgänger (s.o.), die sich dann zu den Stoßzeiten in die überlasteten Busse und Bahnen quetschen.</p>	<p>Das beauftragte Verkehrsgutachten betrachtet auch den Fußgänger- und Radverkehr und schlägt diesbezüglich sinnvolle und unter den gegebenen Rahmenbedingungen umsetzbare Maßnahmen vor. Die im Bebauungsplan-Entwurf ausgewiesene Breite der Straßenverkehrsfläche der Zwieseler Straße ermöglicht die Einordnung angemessen breiter beidseitiger Gehwege, der Nordabschnitt im Übergang zum Richard-Kolkwitz-Weg ist fußgängerfreundlich als verkehrsberuhigter Bereich geplant. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Einordnung separater Radwege in dieser Situation einen Gewinn an Verkehrssicherheit bringen würde.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur / ÖPNV-Anbindung</u></p>	<p>Sowohl auf gesamtstädtischer als auch auf Bezirksebene gibt es vielfältige Ansätze zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>Der Regionalexpress, der vom Bahnhof „Berlin-Karlshorst“ Richtung Berlin-Mitte eine große Anzahl von Fahrgästen aufnehmen und damit S- und U-Bahnen entlasten konnte, ist weggefallen. Das führt dazu, dass besonders in den Morgenstunden die Bahnen die Menge der wartenden Fahrgäste nicht vollständig aufnehmen können. Das wird sich mit dem Zuzug weiterer 1000 Menschen nicht verbessern.</p> <p>Fazit: Vor der Planung weiterer Wohnquartiere müssen stehen: Der Ausbau des ÖPNV und eine zukunftsweisende Verkehrsplanung. Den Bedarf beziffert der aktuelle Bericht des Weltklimarats IPCC, der klare Ansagen zur Notwendigkeit von radikalen Emissionsreduktionen macht: „Die globalen CO₂-Emissionen müssen bis 2030 um rund 45% sinken, und um 2050 bei Null liegen“ (zitiert nach: www.boell.de/de/radicalrealism).</p> <p>Das Umweltbundesamt nennt klare Maßnahmen: „Die Umwelt- und Klimaentlastung im Personenverkehr kann letztlich nicht allein durch technische Verbesserungen am Fahrzeug erreicht werden. Diese Herausforderung kann nur in Kombination mit Maßnahmen wie einer Erhöhung der Verkehrseffizienz oder einer veränderten Verkehrsmittelwahl gelöst werden.“ (zitiert nach: www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs)</p>	<p>Umweltverbund, insbesondere für den ÖPNV, sowie zur Reduzierung des CO₂-Aufkommens und zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl.</p> <p>Der Forderung, die in der Konsequenz darauf hinausläuft, die Planung neuer Wohnquartiere hintenanzustellen, bis diese Maßnahmen greifen, kann in Abwägung mit dem dringenden Wohnungsbedarf in Berlin jedoch nicht nachgekommen werden. Ein Verzicht auf Wohnungsbau würde überdies die in der Stellungnahme benannten Probleme nicht beseitigen, sondern allenfalls an andere, i.d.R. nicht besser geeignete Orte verlagern.</p> <p>→ Keine Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Natur und Umwelt / Grünfestsetzungen</u></p> <p>In der „Begründung“ wird diskret der desolate Zustand der umliegenden Natur beschrieben: Es „erstrecken sich entlang des Eisenbahn-Außenrings die nur eingeschränkt zugänglichen Freiflächen des Biesenhorster Sandes. Attraktive und öffentlich zugängliche Naherholungsmöglichkeiten bietet jedoch der Biesdorfer Baggersee.“</p> <p>Attraktiv ist der von Rotalgen verseuchte und mit einer winzigen, dauerverschmutzten Grünanlage eingefasste Baggersee wahrlich nicht, ebenso wenig wie der nach den Bauaktivitäten im rund um den alten Bunker stark reduzierte Biesenhorster Sand.</p>	<p>Inwiefern und durch welche Maßnahmen das grundsätzlich gegebene Naherholungspotenzial umliegender Grün- und Freiflächen, darunter der Biesdorfer Baggersee und der Biesenhorster Sand, zu sichern und zu entwickeln ist, ist unter Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rahmen der Beteiligung der dafür zuständigen Behörden zu klären.</p> <p>Ein Baumgutachten ist beauftragt, das den Zustand der Bäume und ihre Bedeutung für den Artenschutz ermittelt. Der weitaus größte Teil des im Plangebiet – vor allem im Nahbereich der Zwieseler Straße – vorhandenen Altbaumbestandes kann und soll erhalten werden, nötigen-</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>Das einstmals als grüner Stadtbezirk gelobte Karlshorst verzeichnet einen erheblichen Verlust an Baumbestand und Grünflächen bei gleichzeitig überproportionaler CO₂-Zunahme durch dichtere Besiedlung, Bauaktivitäten und Verkehr. Auch für die Realisierung des hier vorliegenden Bauvorhabens werden zahlreiche alte Bäume gefällt werden. Die genannte Kompensation durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung kann das CO₂-Speichervermögen jahrzehntealter großkroniger Laubbäume wie Eichen, Robinien, Ahorn, Espen, Birken und Ebereschen, die zurzeit die Flora des Plangebiets bestimmen, nicht aufwiegen. So bleibt es ein Lippenbekenntnis, wenn der „Bericht“ den „Erhalt wertvoller Biotope und die Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterungen und Nachverdichtungen“ verspricht, denn die Biotope, die es mal gab, sind bebaut, die hier beheimatete Fauna längst verschwunden und ersatzweise Freiflächen nicht vorhanden.</p> <p>Fazit: Entsiegelung und Anbindung des Planungsgebiets an das Naherholungsgebiet Biesenhorster Sand bei gleichzeitiger Pflege und Entwicklung als Naturschutzgebiet verwirklichen, <u>ohne</u> Neubebauung. Damit wären die Umweltschäden, die durch die dichte Siedlungsbebauung östlich von Rheinsteiner- und Zwieseler Straße entstanden, nicht kompensiert, aber es würden zumindest keine weiteren Schäden hinzugefügt. „Zudem müssen die Regierungen laut dem Report (gemeint ist hier der aktuelle Bericht des Weltklimarats IPCC) Wege finden, überschüssiges CO₂ wieder aus der Atmosphäre zu entfernen – etwa durch großflächige Aufforstung.“ (zitiert nach: https://www.fr.de/wirtschaft/15-grad-ziel-noch-erreichbar-11008633.html)</p>	<p>falls werden Erhaltungsbindungen in den Bebauungsplan aufgenommen. Der bisher gewerblich genutzte Teil des Gebiets und die Garagenhöfe weisen kaum erhaltenswerten Vegetationsbestand auf. Bei den Gehölzen im Bereich der ehemaligen Deponie handelt es sich um Jungaufwuchs, der im Zuge der notwendigen Sanierung der Fläche ohnehin beseitigt werden muss.</p> <p>Der Bebauungsplan wird im weiteren Verfahren um einen Umweltbericht ergänzt, der u.a. Maßnahmen benennen wird, die geeignet sind, durch den Bebauungsplan dennoch ermöglichte Eingriffe in Natur und Landschaft auszugleichen. Zur Umsetzung dieser Maßnahmen wird sich der Vorhabenträger vertraglich verpflichten.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>
	<p><u>Vorhaben allgemein / Sonstiges</u> Es gibt klügere und nachhaltigere Maßnahmen, um in Berlin (auch in Lichtenberg, sogar in Karlshorst) schnell zusätzlichen Wohnraum</p>	<p>Der dringende Wohnungsbedarf Berlins gebietet es, unterschiedliche Potenziale zur Schaffung zusätzlichen Wohnraums parallel zu entwickeln. Die gegebenen Wohnungsbaupotenziale wurden und werden u.a. im Stadtentwicklungsplan Wohnen gründlich analysiert. Die be-</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>verfügbar zu machen. Solang diese nicht ausgenutzt werden, verbieten sich Baumaßnahmen, das Fällen alter Baumbestände und die Zunahme von Individualverkehr.</p> <p>Wenn Berlin nicht eine ähnlich unbewohnbare Metropolregion wie Paris oder Karatschi werden will, müssen schnell neue, „autounfreundliche“ Verkehrskonzepte her, der ÖPNV muss ausgebaut und das Radwegenetz neu aufgesetzt werden. Sollte es sich dann erweisen, dass nach sinnvoller Nutzung des Baubestands noch Wohnungen fehlen, erst dann sollte über eventuell erforderliche Neubauten nachgedacht werden.</p> <p>Erst bauen, dann denken – die Methode der letzten 100 Jahre – hat die Probleme mitverursacht, die wir nun lösen müssen: „Am 8. Oktober hat der Weltklimarat einen Bericht zum Erreichen des 1,5 Grad-Ziels veröffentlicht. Und: Wir könnten das Ziel tatsächlich noch erreichen – doch es sind enorme Anstrengungen jetzt und sofort notwendig. Die Maßnahmen müssten in allen Bereichen umgesetzt werden. Das betrifft die Energie, die Industrie, den Verkehrs- und Gebäudesektor sowie die Stadtplanung und Landnutzung. Doch es betrifft nicht nur alle Bereiche, sondern die Maßnahmen müssen auch schnell umgesetzt werden. Bis 2030 müsste der weltweite Treibhausgas-Ausstoß im Grunde halbiert werden.“ (Zitiert nach: www.lichtblickblog.de/meinung-position/weltklimarat-ipcc-klimaschutz-klimaziel/)</p>	<p>haupteten „klügeren und nachhaltigeren Maßnahmen“ und Möglichkeiten einer „sinnvolleren Nutzung des Baubestandes“, mit denen sich die Inanspruchnahme des Plangebiets vermeiden ließe, konnten dort nicht identifiziert werden und werden in der Stellungnahme auch nicht benannt.</p> <p>Das Fällen von Altbäumen als Folge der Planung kann weitestgehend vermieden werden (s.o.).</p> <p>Der Forderung, die in der Konsequenz darauf hinausläuft, die Planung neuer Wohnquartiere hintenanzustellen, bis Maßnahmen zur – zweifelsfrei notwendigen – Reduzierung der Erderwärmung greifen, kann in Abwägung mit dem dringenden Wohnungsbedarf in Berlin jedoch nicht nachgekommen werden. Ein Verzicht auf Wohnungsbau an dieser Stelle würde überdies die in der Stellungnahme benannten Probleme nicht beseitigen, sondern allenfalls an andere, i.d.R. nicht besser geeignete Orte verlagern.</p> <p>→ Keine Berücksichtigung.</p>
<p>Bürger/in 26</p> <p>Schreiben vom: 20.06.2019</p>	<p><u>Verkehrliche Infrastruktur</u></p> <p>Als Anwohner der Zwieseler Straße habe ich bereits auf der Informationsveranstaltung am 3. Juni meine Forderung vorgetragen, dass die gesamte Zwieseler Straße vor der geplanten Bebauung von Grund auf erneuert werden muss. Bereits die bisherige hohe Verkehrsbelastung insbesondere der Schwerlastverkehr durch die Bauarbeiten in der „Gartenstadt“, im „Wohnpark Karlshorst“ und in der „CarlsBlüte“ hat nicht nur die zu Beginn der Bauarbeiten teil-</p>	<p>Siehe Abwägung (Verkehrliche Infrastruktur) zur Sammelstellungnahme 1.</p> <p>→ Berücksichtigung.</p>

Bürger/in	Äußerungen	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	<p>weise erneuerte Straßendecke völlig zerstört, sondern es entstanden Schäden an den Häusern der Anlieger selbst bei neu gebauten Häusern mit fachgerechter Gründung. Der Unterbau der 1936 errichteten Straße ist für eine solche Belastung ungeeignet. Die im Unterbau befindlichen Betonplatten wackeln und bringen dadurch die Häuser zum Schwingen. Auch der Busverkehr trägt dazu bei. Im Bereich der Zwieseler Straße 55 bis 85 wurde für Herrichtung der Anschlüsse der Neubauten auf der gegenüberliegenden Straße die Zwieseler Straße an mehreren Stellen aufgegraben. Der Betonunterbau wurde hier mehrfach unterbrochen. Ich fordere deshalb, eine sachgerechte Straßenerneuerung.</p>	