

**Begründung zum
vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE**

„Neues Wohnen am Eisenhutweg“

für eine Teilfläche des städtebaulichen Entwicklungsbereichs
„Berlin-Johannisthal / Adlershof“, Grundstück Eisenhutweg 54/76
im Bezirk Treptow-Köpenick, Ortsteil Johannisthal

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

zur Festsetzung am 08.Dezember 2021

SenStadtWohn

Inhalt

I	Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen	1
1.	Veranlassung und Erforderlichkeit der Planaufstellung	1
2.	Beschreibung des Plangebiets	2
2.1.	Stadträumliche Einordnung	2
2.2.	Gebietsentwicklung	3
2.3.	Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse	3
2.4.	Städtebauliche Situation und Bestand	4
2.5.	Geltendes Planungsrecht	5
2.6.	Verkehrerschließung	5
2.7.	Technische Infrastruktur	7
2.8.	Denkmalschutz	8
3.	Planerische Ausgangssituation	9
3.1.	Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung	9
3.2.	Flächennutzungsplan	10
3.3.	Landschaftsprogramm / Artenschutzprogramm	10
3.4.	Stadtentwicklungsplanungen	11
3.5.	Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen	14
3.6.	Bereichsentwicklungsplanung (BEP) und sonstige vom Bezirk beschlossene Planungen	15
3.7.	Angrenzende Bebauungspläne	16
3.8.	Angrenzende planfestgestellte Maßnahmen und Flächen	17
II	Entwicklung der Planungsüberlegungen und Vorhabenentwicklung	17
1.	Entwicklung der Planungsüberlegungen	17
2.	Vorhabenentwicklung	18
III	Planinhalt	27
1.	Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt	27
1.1.	Planungsziele, Grundzüge der Abwägung	27
2.	Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan	28
3.	Begründung der Festsetzungen	28
3.1.	Art der baulichen Nutzung	28
3.2.	Maß der baulichen Nutzung	28
3.2.1.	Zulässige Grundfläche	29
3.2.2.	Zulässige Geschossfläche	30
3.2.3.	Überschreitung der Obergrenzen	30
3.2.4.	Zulässige Gebäudehöhen	33
3.3.	Baugrenzen, überbaubare Grundstücksfläche, Höhenlage Geländeoberfläche, Abstandsflächen	36
3.3.1.	Baugrenzen	37
3.3.2.	Höhenlage der Geländeoberfläche	37
3.3.3.	Abstandsflächen	38
3.4.	Flächen für Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen	43
3.5.	Verkehrsflächen	44
3.6.	Immissionsschutz	44
3.6.1.	Gewerbelärm	45
3.6.2.	Verkehrsbedingter Lärm	48
3.6.3.	Maßnahmen zum Schutz vor Lärm	51
3.6.3.1.	Trennungsgrundsatz	51

3.6.3.2.	Aktive Schallschutzmaßnahmen und lärmrobuster Städtebau	52
3.6.3.3.	Abweichung von den schalltechnischen Orientierungswerten.....	55
3.6.3.4.	Passive Schallschutzmaßnahmen	57
3.6.4.	Feldexposition 220-kV-Kabeltrasse.....	59
3.6.5.	Sonstige Immissionen	60
3.7.	Grünfestsetzungen	61
3.8.	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	63
3.9.	Sonstige Festsetzungen	63
3.10.	Hinweise	64
3.11.	Durchführungsvertrag.....	65
3.12.	Flächenbilanz.....	66
IV	Abwägung der öffentlichen und privaten Belange	67
V	Auswirkungen der Planung.....	72
1.	Auswirkungen auf die Umwelt.....	72
2.	Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten.....	73
3.	Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur	74
4.	Auswirkungen auf den Verkehr	75
5.	Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung	77
VI	Verfahren	78
1.	Beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB.....	78
2.	Aufstellungsbeschluss	79
3.	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	79
4.	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB	84
5.	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	92
6.	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	95
7.	Änderungen der Planung nach der Behördenbeteiligung und öffentlichen Auslegung.....	96
8.	Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 Satz 2 und Satz 4 BauGB (Betroffenenbeteiligung)	97
VII	Rechtsgrundlagen.....	100
Anlage 1:	Textliche Festsetzungen	101
Anlage 2:	Pflanzliste	106
Anlage 3:	Städtebauliches Konzept.....	108
Anlage 4:	Abwägungstabelle zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	109
Anlage 5:	Abwägungstabelle zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	187
Anlage 6:	Abwägungstabelle zur Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit und betroffener Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3 und 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 2 BauGB	275

I Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen

1. Veranlassung und Erforderlichkeit der Planaufstellung

Der Senat von Berlin hat am 25.10.1994 die Verordnung über die förmliche Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereichs, einschließlich zweier Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme „Berlin-Johannisthal / Adlershof“ beschlossen (GVBl. S. 499 vom 21.12.1994). Der Entwicklungsbereich umfasste zu diesem Zeitpunkt eine rund 420 ha große Fläche.

Auf Grundlage der §§ 165 bis 171 des Baugesetzbuchs (BauGB) wird seitdem im Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin in den Ortsteilen Adlershof und Johannisthal die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vorbereitet und durchgeführt. Ziel ist es, das Gebiet entsprechend seiner besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung Berlins einer neuen Entwicklung zuzuführen. Gemäß § 166 BauGB müssen hierfür ohne Verzug Bebauungspläne aufgestellt werden.

Das 3,2 ha große Grundstück Eisenhutweg 54/76 ist Teil dieses städtebaulichen Entwicklungsbereichs.

Nach dem rechtskräftigen Bebauungsplan XV-58bb (festgesetzt am 26.06.2006, GVBl. S. 767 vom 15.07.2007) sollte die Vorhabenfläche von der damaligen Eigentümerin zu einem großflächigen Einzelhandels- und Gewerbestandort entwickelt werden. Mit der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE wird eine Teilfläche des festgesetzten Bebauungsplans XV-58bb überplant. Dies ist erforderlich, da sich die rechtlichen Rahmenbedingungen geändert haben. Absolute baugebietsbezogene, vorhabenunabhängige Kontingentierungen der Einzelhandelsflächen sind seit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 3.04.2008 – 4 CN 3.07 - unzulässig. Der festgesetzte Bebauungsplan XV-58bb muss deshalb in Teilen als unwirksam angesehen werden. Für diesen Bereich wurde für den neuen Bebauungsplan XV-58bb-1 ein Aufstellungsbeschluss gefasst und die planungsrechtliche Sicherung von Gewerbeflächen und großflächigem Einzelhandel vorbereitet.

Im Dezember 2016 veräußerte die Eigentümerin eine Teilfläche in diesem Bereich einvernehmlich mit dem Land Berlin an die Eisenhutweg 54-76 Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH. Diese möchte an dem Standort ein neues Wohnquartier entwickeln und damit dem angespannten Wohnungsmarkt in Berlin Rechnung tragen.

Hierfür hat die Eisenhutweg 54-76 Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH am 24.11.2017 einen Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen gemäß § 12 Abs. 2 BauGB eingereicht. Planungsgegenstand ist die Realisierung eines Neubauvorhabens mit rund 585 Wohneinheiten und einer Kindertagesstätte mit ca. 80 Plätzen.

Zwar ist das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung in städtebaulichen Entwicklungsgebieten nicht anzuwenden. Gleichwohl beabsichtigt die Vorhabenträgerin, 30% der geplanten Wohnungen mietpreis- und belegungsgebunden zu errichten. Nach Fertigstellung soll das Vorhaben von einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft übernommen werden.

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist erforderlich, da das Bauvorhaben nach derzeit geltendem Planungsrecht nicht realisierbar ist. Der Bebauungsplan XV-58bb setzt für das Vorhabengrundstück in Teilen Gewerbegebiete gemäß § 8 Baunutzungsverordnung (BauNVO) sowie ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen“ gemäß § 11 BauNVO fest. In beiden Gebietskategorien ist Wohnen nicht zulässig.

Aufgrund der Lage des Vorhabens im städtebaulichen Entwicklungsbereich „Berlin–Johannisthal / Adlershof“ und zugleich in einem Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung nach § 9 des Ausführungsgesetzes zum Baugesetzbuch (AGBauGB) war die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Sonderreferat Wohnungsbau, zuständig und – in Zusammenarbeit mit dem Referat II C (Abteilung Städtebau und Projekte) – mit der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens beauftragt. Sie hat am 30.01.2018 den Aufstellungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit der Bezeichnung 9-17 VE gefasst.

Mit der Aufstellung wird der westliche Teil des festgesetzten Bebauungsplans XV 58bb überplant. Der sich im Verfahren befindliche Bebauungsplan XV-58bb-1 wurde um die Fläche des 9-17 VE räumlich eingeschränkt und wird als eigenständiges Verfahren weitergeführt (s. hierzu Ziff. I.2.5).

Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE erfolgte im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und Umweltbericht nach § 2a BauGB (vgl. Kapitel V.1). Die Verpflichtung zur Beachtung der Umweltbelange (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB) besteht weiterhin. Diese sind in Kapitel IV.1 dargestellt.

Die Vorhabenträgerin ist zur Durchführung des Vorhabens und der Erschließungsmaßnahmen bereit und in der Lage. Sie hat sich im Durchführungsvertrag verpflichtet, das Vorhaben und die Erschließung innerhalb einer bestimmten Frist zu realisieren und die Kosten für die Planung und Erschließung zu tragen.

2. Beschreibung des Plangebiets

2.1. Stadträumliche Einordnung

Bei dem 3,2 ha großen Plangebiet handelt es sich um einen bislang unbebauten Geländestreifen zwischen dem Eisenhutweg und der Bundesautobahn (BAB) A 113 mit einer Grundstückstiefe von ca. 100 m bis 150 m.

Das Plangebiet wird im Süden durch die BAB A 113 mit Dammschüttung, Böschung und Nebenanlagen begrenzt. Im Westen und Norden grenzen Einfamilienhausgebiete an, die nach dem Mauerfall durch Neubau, Aus- und Umbau nachverdichtet wurden. Über das westlich angrenzende Einfamilienhausgebiet am Johannes-Sasse-Ring verläuft eine 220-kV-Hochspannungsfreileitungstrasse, die auf dem Vorhabengrundstück entlang der Grenze zur BAB A 113 erdverkabelt wurde.

Östlich des Geltungsbereichs grenzen unbebaute Flächen an, für die der Bebauungsplan XV-58bb-1 aufgestellt wird.

2.2. Gebietsentwicklung

Der Gesamtbereich gehörte bis zum Jahr 1989 zum Mauergrenzstreifen. Das Plangebiet hat sich nach dem Mauerfall zu einer Grünbrache entwickelt, auf der sich keine spezifische Flora und Fauna entwickeln konnte (vgl. Artenschutzgutachten vom 1.10.2018). Derzeit wird die Fläche vor allem als Hundeauslaufgebiet genutzt.

Das Plangebiet wird durch die in den 1970er Jahren gebaute 220-kV-Leitung 291/302 Marzahn – Thyrow – Wuhlheide der 50Hertz Transmission GmbH tangiert. Die erdverkabelte Freileitung befindet sich an der südlichen Grenze des Plangebiets. An der Westseite wird sie oberirdisch in Richtung des Johannes-Sasse-Rings weitergeführt. Zwei Schaltanlagen und der Kabelendmast befinden sich am westlichen Rand des Plangebiets. Von dort aus führen die Freileitungen einseitig über das westlich anschließende Einfamilienhausgebiet.

Westlich und nördlich des Geltungsbereichs schließt das Einfamilienhausgebiet an den Johannes-Sasse-Ring bzw. den Eisenhutweg / Akeleiweg an, welches seit der Wende durch Neubau, Aus- und Umbau nachverdichtet und im Gesamteindruck aufgewertet wurde.

Im Nordosten des Eisenhutwegs wurde im Bebauungsplan XV-58ba ein Mischgebiet festgesetzt. Auf den 2,25 Hektar großen Flächen am Kreisverkehr (Straße am Flugplatz, Eisenhutweg) befinden sich seit 2019 ein Seniorenwohnheim mit 100 Plätzen, 120 Wohnungen sowie eine Kita der Johanniter-Stiftung mit 120 Plätzen, ein kleiner Verbrauchermarkt, Läden und Büros. Nördlich der Straße am Flugplatz wurde Anfang der 2000er Jahre das Einfamilienhausgebiet „Wohnen Am Landschaftspark“ mit 386 Grundstücken realisiert.

2.3. Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse

Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE umfasst das rund 3,2 ha große Grundstück Eisenhutweg 54/76 im Ortsteil Johannisthal. Die Fläche besteht aus den Flurstücken 1932/143, 1933/143, 2845, 2870, 2872,

2874, 2876, 2878, Flur 1, Gemarkung Rudow, Grundbuch des Amtsgerichts Köpenick, Blatt 33578N.

Eigentumsverhältnisse

Das Grundstück befindet sich im Privateigentum. Es wurde 2016 durch die damalige Grundstückseigentümerin an die Vorhabenträgerin, die Eisenhutweg 54-76 Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH, verkauft. Die angrenzenden Verkehrsflächen (Eisenhutweg) außerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans befinden sich im Eigentum des Landes Berlin.

2.4. Städtebauliche Situation und Bestand

Naturräumliche Situation und Einbindung

Das Plangebiet ist aufgrund der früheren Nutzung als Mauerstreifen weitgehend eben und liegt auf einem durchschnittlichen Niveau von 34,20 m über Normalhöhennull (ü. NHN) und somit unterhalb des Eisenhutwegs. Im Süden springt das Geländeniveau an der Autobahn auf ein höheres Niveau.

Direkt an das Plangebiet schließen keine Freiräume oder Grünverbindungen an. Etwa 500 m nördlich des Plangebiets befindet sich der Landschaftspark Johannisthal. Südlich der Autobahn verläuft eine Grünverbindung entlang des Teltowkanals.

Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Bis auf den Kabelendmast der 220-kV-Trasse, die dazugehörigen Schaltanlagen im westlichen Teil des Flurstücks 2870 und die unterirdisch entlang der südlichen Grundstücksgrenze verlaufende Kabeltrasse ist das Grundstück unbebaut und unbefestigt. Vorherrschend ist eine Ruderalvegetation.

Die nähere Umgebung des Plangebiets ist sehr heterogen. Südlich des Plangebiets verläuft die BAB A 113, die vom Plangebiet durch eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 6 m bis 8 m getrennt ist.

Westlich an das Grundstück grenzt die Einfamilienhausbebauung entlang des Johannes-Sasse-Rings. Nördlich des Eisenhutwegs auf der gegenüberliegenden Straßenseite sowie entlang des Akeleiwegs ist die Umgebung ebenfalls durch Einfamilienhäuser geprägt. Östlich des Plangebiets schließen sich unbebaute und durch ruderale Vegetationsstrukturen geprägte Flächen an. Künftig wird hier aber im Übergang zu dem noch weiter östlich liegenden Gewerbegebiet ein Dienstleistungs- und Gewerbebestandort entstehen. Neben Bürogebäuden ist auch großflächiger Einzelhandel vorgesehen. Am Kreisverkehr des Eisenhutwegs schließt der Bürocampus „BRAIN BOX BERLIN“ entlang der Autobahn an sowie das generationenübergreifende Wohn- und Dienstleistungsquartier „Viva City“.

2.5. Geltendes Planungsrecht

Das Plangebiet liegt im westlichen Teil des Geltungsbereichs des am 26.06.2006 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen festgesetzten Bebauungsplans XV-58bb (GVBl. S. 767 vom 15.07.2006).

Im Bebauungsplan XV-58bb sind für das Vorhabengrundstück Gewerbegebiete gemäß § 8 BauNVO und ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel und Freizeiteinrichtungen“ gemäß § 11 BauNVO festgesetzt.

Das Maß der baulichen Nutzung in den Gewerbegebieten wird durch Festlegung einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,6 bestimmt. Die zulässigen Bauhöhen betragen 18 m über Gehweg. Entlang der südlichen und zum Teil an der westlichen Geltungsbereichsgrenze sind Flächen festgesetzt, die mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zu belasten sind.

Im Sondergebiet des Bebauungsplans XV-58bb sind absolute Verkaufsflächenzahlen festgesetzt (5.000 m² für zentrenrelevante und maximal 20.000 m² für nicht-zentrenrelevante Einzelhandelssortimente) sowie eine Bauhöhe von 18 m über Gehweg. Das Maß der baulichen Nutzung wird durch eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,6 bestimmt.

2.6. Verkehrserschließung

Als Grundlage für die Analyse der Auswirkungen des Vorhabens auf das öffentliche Straßenverkehrsnetz ist durch die LK Argus GmbH eine verkehrstechnische Untersuchung erarbeitet worden (Juni 2020). In der Verkehrsuntersuchung wurden die Rahmenbedingungen für das Plangebiet betrachtet und die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens auf das umliegende Straßennetz, die Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) analysiert sowie prognostisch abgeschätzt.

Örtliches Straßennetz

An das Plangebiet grenzt im Norden der Eisenhutweg, der parallel zur BAB A 113 verläuft und die Ortsteile Johannisthal und Adlershof verbindet. Er stellt laut übergeordnetem Straßennetz Berlin eine örtliche Straßenverbindung (III. Stufe) dar. Seit seinem grundhaften Ausbau im Jahr 2009 verfügt er über beidseitige Rad- und Fußwege.

Der Eisenhutweg ist im angrenzenden Bebauungsplan XV-58ba in einer Breite von 25 m als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Umfangreiche Verkehrszählungen an insgesamt 12 Knotenpunkten im Juni und Juli 2016 haben ergeben, dass der Eisenhutweg an einem durchschnittlichen Werktag von 5.900 bis 7.600 Kraftfahrzeugen befahren wird. Entlang der nördlichen Geltungsbereichsgrenze ist zwischen dem Gehweg und der Grundstücksgrenze ein schmaler Streifen des Flurstücks 2935 nicht als Straße ausgebaut worden. Hierzu wurde mit dem

Bezirksamt Treptow-Köpenick geklärt, dass dieser unbefestigte Reststreifen im Vermögen des Bezirksamts Treptow-Köpenick verbleibt und ggf. für eine Straßenerweiterung vorgehalten wird. Die Erschließung des Plangebiets ist dadurch nicht eingeschränkt, da auch der unbefestigte Streifen als Straßenverkehrsfläche gewidmet ist. Damit jedoch die Nutzbarkeit von Straßenverkehrsfläche und Grundstücksflächen im Einklang stehen, sollten zukünftig die Pflege und die Befestigung des Reststreifens seitens der Vorhabengrundstückseigentümerin mit dem Bezirk samt abgestimmt werden.

Überörtliches Straßennetz

Unmittelbar südlich des Plangebiets verläuft die BAB A 113, die über die Anschlussstellen Adlershof oder Stubenrauchstraße erreicht wird. In Richtung Süden ist die Anschlussstelle Adlershof über den Eisenhutweg und die Hermann-Dorner-Allee rund 1.000 m entfernt. In Richtung Norden ist die Anschlussstelle Stubenrauchstraße über den Eisenhutweg und die Stubenrauchstraße in rund 750 m erreichbar. Durch die BAB A 113 ist das Plangebiet mit dem Berliner Ring BAB A 10 sowie der Stadtautobahn BAB A 100 verbunden. Dadurch besteht eine gute Verbindung in die Berliner Innenstadt sowie in das Berliner Umland und zum Flughafen BER.

ÖPNV

Die direkte Entfernung des Plangebiets zum derzeit nächst gelegenen S-Bahnhof Adlershof beträgt ca. 2 km. Auf dem Eisenhutweg verkehrt die Buslinie 160 zwischen dem Regional- und S-Bahnhof Schöneweide und dem Neubaugebiet Altglienicke, Siriusstraße (über Johannisthal, Eisenhutweg, Wededornstraße, Altglienicke). Die Buslinie 160 verkehrt zur Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt. In einer Entfernung von weniger als 300 m zu den künftigen Wohngebäuden befindet sich die Bushaltstelle „Johannes-Sasse-Ring“, in knapp 400 m Entfernung die Bushaltstelle „Akeleiweg“. Eine Siedlungsfläche gilt in Berlin als vom ÖPNV erschlossen, wenn der Abstand zur nächsten Haltestelle bei hohen Nutzungsdichten weniger als 300 m und bei niedrigen Nutzungsdichten weniger als 400 m beträgt und das Verkehrsmittel mindestens im 20-Minuten-Takt verkehrt.

Außerhalb der Erschließungsstandards befindet sich in 600 m Entfernung die Bushaltstelle „Stubenrauchstraße / Springbornstraße“, an der die Metrobuslinie M 11 im 10-Minuten-Takt verkehrt und den S-Bahnhof Schöneweide mit dem U-Bahnhof Zwickauer Damm (U7) und den südlichen Ortsteilen der Bezirke Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Steglitz-Zehlendorf verbindet.

Der Regional- und S-Bahnhof Schöneweide wird direkt durch die Buslinie 160 erreicht, der S-Bahnhof Adlershof hingegen nur durch Umstieg. An beiden Bahnhöfen verkehren mehrere S-Bahnlinien in Richtung Innenstadt sowie in Richtung Köpenick und zum Flughafen BER. Zentrale Bereiche von Altglienicke, Schöneweide, Köpenick, Grünau, Karlshorst, Neukölln und Rudow sind in bis zu 40 Minuten mit dem ÖPNV erreichbar.

Fuß- und Radverkehr

Das Plangebiet ist durch das Ergänzungsnetz über die Stubenrauchstraße sowie das Ernst-Ruska-Ufer an den Berliner Mauerweg und damit auch an das übergeordnete Fahrradrouthenetz Berlins angeschlossen. Entlang des Eisenhutwegs sind beidseitig baulich getrennte Geh- und Radwege vorhanden. Zur Querung des Eisenhutwegs für zu Fuß Gehende ist an der Stubenrauchstraße eine Lichtsignalanlage und am Kreisverkehr eine Mittelinsel mit Zebrastreifen vorhanden. In unmittelbarer Nähe zum Plangebiet existiert keine Querungshilfe.

2.7. Technische Infrastruktur

Der Eisenhutweg wurde im Abschnitt zwischen Rudower Chaussee und Akeleiweg im Hinblick auf Ver- und Entsorgungsleitungen ausgebaut und die gesamte Straßenverkehrsfläche (einschließlich Geh- und Radweg) neu hergestellt. Dies war erforderlich, um die bestehenden und zum Teil neu entstehenden Einfamilienhäuser sowie alle in diesem Bereich des Entwicklungsgebiets ausgewiesenen Baugebiete ausreichend öffentlich zu erschließen.

Trinkwasserversorgung

Die Trinkwasserversorgung des Standorts ist gesichert. Zwar steht die im Eisenhutweg liegende Trinkwasserhauptleitung DN 500/600 nicht für Hausanschlüsse zur Verfügung. Gleichwohl kann die Versorgung nach Aussage der Berliner Wasserbetriebe (BWB) über die ebenfalls im Eisenhutweg (gegenüberliegende Straßenseite) liegende Trinkwasserversorgungsleitung DN 150 und/oder über die westlich im Johannes-Sasse-Ring liegende Trinkwasserversorgungsleitung DN 100 sichergestellt werden.

Die erforderlichen Baumaßnahmen zur Trinkwasserversorgung werden durch die BWB erst nach Vorlage der konkreten Baumaßnahme festgelegt.

Schmutzwasser

Die vorhandenen Entwässerungsanlagen des übergeordneten Netzes stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung. Die innere Erschließung kann entsprechend den jeweiligen Erfordernissen vorgenommen werden.

Die Entsorgung des Abwassers im Plangebiet erfolgt im Trennsystem. In den im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme neu errichteten oder erneuerten öffentlichen Straßen wurde der Einbau neuer Schmutz- und Regenwasserkanäle vorgenommen. Im Eisenhutweg ist eine Abwasserdruckrohrleitung DN 1000 in Betrieb.

Regenwasser

Der vorhandene Regenwasserkanal steht ebenfalls im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit für die Ableitung des Niederschlagwassers zur Verfügung. Gleichwohl

sind aufgrund der Auslastung des Regenwassernetzes und des Bodenfilters Maßnahmen zur Vermeidung und Verzögerung der Regenwassereinleitung zu berücksichtigen.

Ein Konzept für die Niederschlagswasserbehandlung und -beseitigung auf dem Grundstück wurde von der Ingenieurgesellschaft für Stadthydrologie mbH erarbeitet (09.11.2020).

Elektrizität

Entlang der BAB A 113 verläuft die unterirdisch verlegte 220-kV-Leitung 291/302 Marzahn – Thyrow – Wuhlheide der 50Hertz Transmission GmbH. Die Erdtrasse beinhaltet einen Kabelgraben, in dem die Schutzrohre liegen, und ab dessen Mitte ein beidseitiger Schutzstreifen von je 3,5 m besteht.

Innerhalb des Eisenhutwegs / Akeleiwegs befindet sich eine 110-kV-Trasse der Vattenfall Europe Berlin AG & Co.

Fernwärme

Im Eisenhutweg liegt eine Fernwärmetrasse der Blockheizkraftwerks- Träger- und Betreibergesellschaft mbH Berlin (BTB). Die Verbindung erfolgt über unterirdisch verlegte Fernwärmeleitungen aus Kunststoffmantelrohr.

Gas

Parallel zum Eisenhutweg verläuft eine Hochdruckgasleitung (HD DN 800) der GASAG AG.

2.8. Denkmalschutz

Die Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege werden durch das Planvorhaben berührt. Auf der gegenüberliegenden Seite des Teltowkanals befindet sich die denkmalgeschützte Gesamtanlage „Maschinenfabrik Rudolf A. Hartmann“ (Nr. 09090313, Listentext: Berlin-Neukölln, Ortsteil Rudow, Kanalstraße 55, Fabrikanlage, 1913-1917 und 1925-1927, Entwurf von Bruno Buch, Paul Kind und Emil Müller, Ausführung durch Herrmann Werner und Max Donner, Bauherr: Julius Scheibe GmbH). Hinsichtlich des Umgebungsschutzes dieses Denkmals bestehen allerdings keine Bedenken gegen die geplante Bebauung.

Die Planung berührt ebenso Belange der Bodendenkmalpflege. Im Umfeld des ausgewiesenen Geländes befinden sich zahlreiche ur- und frühgeschichtliche Fundstellen, von denen mehrere in den vergangenen Jahren ausgegraben wurden. Weiterhin ist mit Resten von DDR-Grenzanlagen zu rechnen.

Alle Bodeneingriffe sind im Vorfeld mit der archäologischen Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamts Berlin abzustimmen, der Durchführungsvertrag enthält die entsprechende Verpflichtung hierzu.

3. Planerische Ausgangssituation

3.1. Ziele und Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung

Die Grundsätze der Raumordnung sehen bei der Siedlungsentwicklung den Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung vor. Priorität hat dabei u. a. die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen bzw. der Erhalt und die Umgestaltung des baulichen Bestands in vorhandenen Siedlungsbereichen. Das Baugebiet soll auf einer Siedlungsbrache entwickelt werden. Das Vorhaben trägt somit den Grundsätzen der Raumordnung Rechnung.

Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007)

Das Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007, GVBl. S. 629) bildet den übergeordneten Rahmen der gemeinsamen Landesplanung für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Gemäß § 1 LEPro 2007 soll die Hauptstadtregion im Sinne des Nachhaltigkeitsprinzips im Ausgleich wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Ziele räumlich polyzentral entwickelt werden. Vorhandene Stärken sollen vorrangig genutzt und ausgebaut werden. Im Rahmen der Zielsetzung des Vorrangs der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung (§ 5 LEPro 2007) kommt der Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestands und der Reaktivierung von Siedlungsbrachen erhöhte Bedeutung zu.

Entsprechend den Grundsätzen aus § 5 Abs. 1 und 2 LEPro 2007 soll mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE daher die Siedlungsentwicklung auf raumordnerisch festgelegte Siedlungsbereiche ausgerichtet werden und die Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung haben.

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) ist am 01.07.2019 in Kraft getreten (GVBl. S. 294) und löst den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) ab. Die Ziele und Grundsätze des LEP HR sind damit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Der LEP HR konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze und Ziele der Landesplanung und Raumordnung und setzt damit einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion.

Das vorrangige Ziel des LEP HR ist es, neue Siedlungsflächen an vorhandene anzuschließen, die Erweiterung von Streu- und Splittersiedlungen zu vermeiden sowie den Freiraum durch die Festlegung des Freiraumverbunds zu schützen. Damit wird einerseits eine Zersiedelung des Freiraums unterbunden und andererseits der gewerblichen Entwicklung der erforderliche Spielraum gegeben. Diesen Anforderungen wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE Rechnung getragen.

Mit Schreiben vom 29.06.2018 bestätigte die Gemeinsame Landesplanung, dass die Planungsabsicht an die Ziele der Raumordnung angepasst sei. Dies bezog sich auf den damals noch rechtsgültigen LEP B-B, wurde aber mit Schreiben vom 08.01.2021 auch für die Ziele und Grundsätze des nunmehr geltenden LEP HR bestätigt.

3.2. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 05.01.2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 02. September 2021 (ABl. S. 3809), ist das Instrument der gesamtstädtischen vorbereitenden Bauleitplanung nach den Anforderungen des Baugesetzbuchs. Der Flächennutzungsplan bildet den strategischen Rahmen für Konkretisierungen, z.B. in Bezug auf Transformationsräume und teilräumliche Planwerke. Soweit er Darstellungen von zu sichernden überregionalen Standorten und Trassen für Infrastruktur enthält (insbesondere Bahnflächen, Häfen, übergeordnete Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen sowie städtische Zentren), kommt ihm auch die Funktion eines Regionalplans zu. Aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans werden die örtlichen Bebauungspläne entwickelt.

Der Flächennutzungsplan stellt den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans als gewerbliche Baufläche dar, der Bereich unmittelbar südlich des Geltungsbereichs ist als Autobahn dargestellt. Ein allgemeines Wohngebiet ist aus den Darstellungen des FNP nicht entwickelbar. Es liegen jedoch die Voraussetzungen für die Anwendung von § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB vor, so dass der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung angepasst werden kann. Der Senat hat in seiner Sitzung vom 16.03.2021 die Berichtigung des FNP beschlossen.

3.3. Landschaftsprogramm / Artenschutzprogramm (LaPro)

Das Landschaftsprogramm, einschließlich Artenschutzprogramm, (LaPro) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.06.2016 (ABl. Nr. 24, S. 1314) stellt das vorhabenbezogene Bebauungsplangebiet als städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzung dar. Für diesen gelten als Ziele der Erhalt und die Entwicklung typischer Elemente des Landschaftsbilds sowie der Nutzungs- und Strukturvielfalt, die Beseitigung von Landschaftsbildschäden, die Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna sowie die Kompensation von Nutzungsintensivierungen, z.B. durch Entsiegelung sowie Dach- und Wandbegrünung. Der Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes sowie einer dezentralen Regenentwässerung kommt dabei eine besondere Bedeutung zu.

Im Programmplan „Biotop- und Artenschutz“ wird das Plangebiet als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen dargestellt. Dafür gelten u. a. die folgenden Ziele:

- Erhalt der durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägten, außerordentlich hohen biotischen Vielfalt;
- Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna sowie Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung;
- Entwicklung des gebietstypischen Baumbestands;
- Erhalt wertvoller Biotope und Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterungen und Nachverdichtungen.

Im Programmplan „Biotopverbund“ gilt für das Plangebiet die Darstellung als Fläche für die Entwicklung und Sicherung der Biotopvernetzungsfunction auf künftigen Siedlungsflächen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für das Plangebiet 9-17 VE bereits ein Baurecht nach dem festgesetzten Bebauungsplan XV-58bb besteht und der angrenzende Landschaftspark Johannisthal, der zum Ausgleich für Eingriffe durch die Entwicklungsmaßnahme Berlin-Johannisthal / Adlershof geschaffen wurde, nun dauerhaft als Kernfläche für den Biotopverbund und die entsprechenden Zielarten fungiert.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 9-17 VE nimmt die Darstellungen des Landschaftsprogramms inhaltlich auf und trägt den Entwicklungszielen für Naturhaushalt / Umweltschutz durch die Festsetzung von kompensatorischen Maßnahmen für die geplante Verdichtung durch Dachbegrünung sowie durch die Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes Rechnung.

3.4. Stadtentwicklungsplanungen

Stadtentwicklungspläne sind Instrumente der städtebaulichen Planung. Sie konkretisieren den Flächennutzungsplan durch die Bestimmung zeitlicher und räumlicher Prioritäten für die Inanspruchnahme von Flächen und Standorten und zeigen Maßgaben für die nachgeordnete bezirkliche Planung auf.

Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)

Der Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) wurde am 02.03.2021 vom Senat von Berlin als strategischer, verkehrspolitischer Handlungsrahmen für den Zeitraum bis 2030 beschlossen. Er löst den bisher geltenden StEP Verkehr, beschlossen im März 2011, ab. Für das Plangebiet trifft der StEP MoVe keine konkreten Aussagen.

In den Karten zum übergeordneten Straßennetz¹ ist der Eisenhutweg in Bestand 2017 und Planung 2025 als örtliche Straßenverbindung (III. Stufe) eingestuft. Die Stadtautobahn BAB A 113 hat eine hohe Bedeutung für die Wirtschaftsverkehre.

¹ <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/>, letzter Zugriff 22.3.2021

Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 (StEP Wohnen 2030)

Der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 (StEP Wohnen 2030), beschlossen am 20.08.2019, stellt eine Fortschreibung des StEP Wohnen 2025 dar und nimmt Bezug auf die veränderte Bevölkerungsdynamik. Er benennt die stadtentwicklungs- und wohnungspolitischen Leitlinien und Ziele sowie Strategien und Handlungsfelder für die Neubau- und Bestandsentwicklung bis 2030. Er zeigt die wesentlichen Flächenpotenziale für Wohnungsneubau in Berlin auf und trifft Aussagen zum erforderlichen Umfang und zur Verteilung des Wohnungsneubaus in der Stadt. Ferner trifft der Plan zeitliche Aussagen, wann mit der Realisierung von Wohnungsneubau auf den Flächen zu rechnen ist, und benennt geeignete Instrumente und Maßnahmen, um den notwendigen Wohnungsneubau entsprechend der stadtentwicklungspolitischen Ziele umzusetzen.

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE liegt innerhalb des Stadtquartiers Johannisthal / Adlershof, in dem insgesamt ca. 5.000 neue Wohneinheiten realisiert werden sollen.

Die Inhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entsprechen den grundsätzlichen wohnungspolitischen Zielen, innerstädtische und innenstadtnahe Wohnraumpotenziale unter Nutzung vorhandener Infrastrukturen zu aktivieren. Mit der Absicht, im Geltungsbereich anteilig mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraum zu schaffen, wird ein weiteres wichtiges wohnungspolitisches Anliegen des StEP Wohnen 2030 erfüllt.

Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 (StEP Zentren 2030)

Der Berliner Senat hat am 12.03.2019 den Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 (StEP Zentren 2030) beschlossen. Der StEP Zentren 2030 schreibt den StEP Zentren 3 aus dem Jahr 2011 fort und enthält Rahmen setzende Vorgaben zur Weiterentwicklung der Berliner Zentren- und Einzelhandelsstruktur.

Stadtentwicklungspolitisches Ziel ist weiterhin, die Zentren zu erhalten und zu stärken, eine flächendeckende und wohnungsnah Grundversorgung im gesamten Stadtgebiet zu sichern und großflächige Einzelhandelseinrichtungen stadt- und zentrenverträglich zu integrieren. Grundlage ist das hierarchisch gegliederte, polyzentrale Zentralsystem. Der Schwerpunkt liegt dabei auf dem Erhalt, der Stärkung und der Funktionsmischung bzw. der Eigenart des jeweiligen Zentrums sowie auf der Qualitätsverbesserung. Entwicklungen sollen vorrangig durch eine Nutzung der Flächenpotenziale in den Zentren erfolgen.

Für den Bezirk Treptow-Köpenick werden das Zentrum Schöneweide als Stadtteilzentrum sowie die Dörpfeldstraße als Ortsteilzentrum festgelegt. Das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE wird weder im Zentrenkonzept noch im spezifischen Fachmarktkonzept Berlin dargestellt.

Das Zentrenkonzept weist die benachbarten Standorte Stubenrauchstraße und Eisenhutweg als „Bezirklichen Fachmarktstandort aus dem Zentren- und Einzelhandelskonzept“ aus. Der Baumarktanbieter „Globus“ ist am Standort Stubenrauchstraße ansässig.

Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030 (StEP Wirtschaft 2030)

Der Berliner Senat hat am 30.04.2019 den Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030 (StEP Wirtschaft 2030) beschlossen. Der StEP Wirtschaft 2030 hat die Funktion, den Flächennutzungsplan unter sektoralen Aspekten zu vertiefen und zu präzisieren und definiert Leitlinien für die weitere Flächenentwicklung und Bauleitplanung. Mit dem StEP Wirtschaft 2030 werden Flächen für die produzierenden Wirtschaftsunternehmen gesichert sowie für eine Aktivierung und Entwicklung vorbereitet. Der StEP Wirtschaft 2030 baut auf dem StEP Industrie und Gewerbe aus dem Jahr 2011 auf und schreibt diesen fort. Das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich in Berlin (EpB) ist deshalb in seiner aktualisierten Fassung weiterhin Bestandteil des StEP Wirtschaft 2030.

Im StEP Wirtschaft 2030 ist das Entwicklungsgebiet Berlin-Johannisthal / Adlershof als „Zukunftsort“ zur Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft dargestellt. Aufgrund der integrierten Wohnbauentwicklung ist es auch ein „neues Stadtquartier“ in der Stadt Berlin. Adlershof ist einer der drei räumlichen Schwerpunkte innerhalb Berlins mit besonderer Nähe zwischen Wissenschaft und Produktion, deren Verzahnung weiterentwickelt werden soll (Wissenschafts- und Technologiepark Adlershof in Verbindung mit den Einrichtungen der Humboldt-Universität zu Berlin und der Hochschule für Technik und Wirtschaft). Adlershof zählt zu den Wissenschaftsstandorten mit dem Schwerpunkt Wissenschaft und Forschung in der Gesamtstadt.

Der StEP Wirtschaft 2030 stellt das Plangebiet als Fläche mit einer beabsichtigten Nutzungsänderung dar, die im FNP-Verfahren zu klären ist. Zielstellung ist dabei der Verzicht auf eine gewerbliche Baufläche.

Südlich des Geltungsbereichs befinden sich jenseits der Autobahn und des Teltowkanals Flächen des produktionsgeprägten Bereichs „Kanalstraße“.

Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima)

Der StEP Klima (StEP Klima) wurde am 31.05.2011 vom Senat beschlossen und stellt ein informelles Planwerk für eine klimagerechte Stadtentwicklung dar. Oberstes Ziel ist der Erhalt bzw. die Sicherung der Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner unter den sich zukünftig weiter verändernden klimatischen Bedingungen. Der Stadtentwicklungsplan Klima widmet sich den räumlichen und stadtplanerischen Aspekten des Klimas in Berlin und konzentriert sich hierbei auf vier raumbezogene Handlungsfelder:

- Bioklima im Siedlungsraum,
- Grün- und Freiflächen,
- Gewässerqualität und Starkregen,
- Klimaschutz.

Die wesentliche Aufgabe stellt dabei die klimagerechte Anpassung der jeweiligen Bestandssituation an die neuen Anforderungen dar. Das Plangebiet und seine Umgebung werden im StEP Klima als Siedlungsbereich mit Potenzialen zur bioklimatischen Entlastung dargestellt. Es wird die Pflanzung von Stadtbäumen in Siedlungsräumen und die Qualifizierung von Grün- und Freiflächen vorgeschlagen. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE werden Maßnahmen festgelegt, die zur Umsetzung des StEP Klima beitragen.

3.5. Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen

Lärminderungsplanung / Lärmaktionsplan

Der Senat von Berlin hat aufgrund des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) im Jahr 2008 einen ersten gesamtstädtischen Lärmaktionsplan aufgestellt. Der Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023 wurde vom Senat am 23.06.2020 beschlossen. Er schreibt die Pläne aus den Jahren 2008 und 2013 fort und enthält Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen, die durch den Verkehrslärm entstehen.

Ein wesentlicher Baustein des Lärmaktionsplans ist der Leitfaden „Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“, der 2017 veröffentlicht wurde. Dieser Leitfaden bildet eine wesentliche Grundlage dafür, dass Lärm Aspekte in Bebauungsverfahren sachgemäß berücksichtigt werden können. Eine Fortschreibung des Lärmleitfadens wurde im September 2021 digital veröffentlicht.

Der Lärmaktionsplan 2018-2023 identifiziert neue Handlungsfelder und Maßnahmen, die in den kommenden Jahren bearbeitet und umgesetzt werden. Dazu zählen die zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren, ein Tempo-30-Nachtkonzept, innerstädtische Ruhe- und Erholungsorte sowie der verhaltensbedingte Lärm im Straßenverkehr.

Zur Beurteilung der Lärmsituation stehen strategische Lärmkarten zur Verfügung. Gemäß der strategischen Lärmkarte Gesamtlärminde_x L_DEN (Tag-Abend-Nacht) Raster 2017 (Umweltatlas) liegen im Plangebiet nahezu flächendeckend Lärmpegel bis 67 dB(A) vor. In der Strategischen Lärmkarte Gesamtlärminde_x L_N (Nacht) Raster 2017 liegt das Plangebiet in einem Bereich mit einem Lärmpegel von 59 bis 62 dB(A). In der „Berliner Handreichung zur Berücksichtigung der Umweltbelange in der räumlichen Planung – Aspekt Lärminderung“ ist ein Bewertungsschema für Lärmbelastungen nach der strategischen Lärmkarte enthalten, wonach tagsüber für das gesamte und nachts für große Teile des Plangebiets eine hohe Lärmbelastung vorliegt.

Eine Überplanung der Flächen mit lärmsensiblen Nutzungen ist dennoch möglich. Bei der weiteren Planung sind jedoch aktive Lärminderungsmaßnahmen zu prüfen und Anforderungen an eine lärmrobuste städtebauliche Struktur zu berücksichtigen. Bei der Bewertung und Bewältigung der o. g. Lärmkonflikte wird

der Berliner Leitfaden "Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung" im weiteren Planungsverfahren herangezogen.

3.6. Bereichsentwicklungsplanung (BEP) und sonstige vom Bezirk beschlossene Planungen

Soziales Infrastrukturkonzept (SIKo) 2016 (Teilplan der BEP)

Die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Treptow-Köpenick von Berlin hat das Soziale Infrastrukturkonzept (SIKo) 2016 (Stand Dezember 2017) am 16.05.2019 auf der Grundlage des Bezirksamtsbeschlusses vom 15.11.2018 (BA-Beschluss Nr.: 239/18) als fachlichen Teilplan der Bereichsentwicklungsplanung beschlossen (Drucksachen-Nummer VIII/0618).

Der Abgleich der realen Bevölkerungsentwicklung mit dem prognostizierten Zuwachs zeigt, dass bereits kurzfristig in einigen Prognoseräumen des Bezirks ein höherer Infrastrukturbedarf als erwartet besteht. Angesichts knapper Flächenverfügbarkeit hat bei nachweislichem Bedarf die Flächensicherung für Infrastruktur Vorrang vor anderen Entwicklungen. Hierbei steht die Entwicklung für Grundschulen vor anderen Infrastrukturarten im Fokus. Um Synergien zu nutzen, sind bei der Entwicklung / Qualifizierung die Standorte multifunktional auszurichten.

Aus der Analyse ergibt sich ein Schwerpunkt bei der Bedarfssicherung für Grundschulen in Adlershof und Johannisthal. Zudem wurde der Standortbedarf für mindestens eine weiterführende Schule ermittelt. Der künftige Standort für die Gemeinschaftsschule Adlershof (Inbetriebnahme 2026) berücksichtigt die durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE ausgelösten Bedarfe an Grundschulplätzen bereits.

Zentren- und Einzelhandelskonzept (Teilplan der BEP)

Das Zentren- und Einzelhandelskonzept 2016 für den Bezirk Treptow-Köpenick ist vom Bezirksamt am 21.06.2016 (BA-Vorlage 470/16) und von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Treptow-Köpenick am 21.07.2016 als fachlicher Teilplan der Bereichsentwicklungsplanung (BEP) beschlossen worden. Er schreibt das Zentren- und Einzelhandelskonzept 2009 fort.

Als Ergebnis einer vom Bezirk beschlossenen, sonstigen städtebaulichen Planung (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB) ist das Zentren- und Einzelhandelskonzept 2016 bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE liegt außerhalb der im Konzept dargestellten zentralen Versorgungsbereiche und deren Einzugsgebiete, grenzt jedoch unmittelbar an den geplanten bezirklichen Fachmarktstandort (FMS) Eisenhutweg an.

Uferkonzeption Treptow-Köpenick – Landschaftsplanerisches Konzept zur stadträumlichen Qualifizierung der Uferlagen im Bezirk Treptow-Köpenick (Teilplan der BEP)

Das landschaftsplanerische Konzept zur stadträumlichen Qualifizierung der Uferlagen im Bezirk Treptow-Köpenick wurde durch das Bezirksamt Treptow-Köpenick (BA-Beschluss Nr. 496/16 vom 18.10.2016) und die Bezirksverordnetenversammlung (BVV-Beschluss Nr. 0066/06/17 vom 30.03.2017) als fachlicher Teilplan der bezirklichen Bereichsentwicklungsplanung (BEP), Fachplan „Grün- und Freiraum“, beschlossen.

In der Uferkonzeption sind keine relevanten Aussagen für das Plangebiet enthalten, die zu einer Bewältigung von Auswirkungen veranlassen, da die Trasse der Autobahn BAB A 113 keine direkte fußläufige Verbindung zu den bestehenden sowie dem künftigen Wohngebiet ermöglicht. Entsprechend sind keine Entwicklungsziele und Maßnahmen für das Gebiet aufgezeigt.

Radwegekonzept Treptow-Köpenick 2010 (Teilplan der BEP)

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick (BA-Beschluss 585/ 2011 vom 05.04.2011) und die Bezirksverordnetenversammlung (BVV-Beschluss 1097/51/11 vom 26.05.2011) haben das Radwegekonzept 2010 als Teilplan der BEP beschlossen.

Die vorhandenen und geplanten Radwege um das ehemalige Flugfeld sowie der Eisenhutweg werden als Nebenrouten im Zielnetz dargestellt. Sie schließen das Netz zwischen den Hauptrouten Groß-Berliner-Damm im Nordosten, Rudower Chaussee – Wedegornstraße im Südosten und Stubenrauchstraße – Sterndamm im Westen.

3.7. Angrenzende Bebauungspläne

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE wird nördlich vom Bebauungsplan XV-58ba begrenzt (festgesetzt am 6.08.2012), der öffentliche Straßenverkehrsflächen und Mischgebiete ausweist.

Östlich schließt der Geltungsbereich des im Verfahren befindlichen Bebauungsplans XV-58bb-1 (Aufstellungsbeschluss am 27.11.2013) an. Zudem setzt sich hier der am 26.06.2006 festgesetzte Bebauungsplan XV-58bb, der auch dem Plangebiet zugrunde liegt, fort. Dieser setzt Gewerbe- und Sondergebiete fest.

Der Bebauungsplanentwurf XV-58bb-1 überplant wie der vorhabenbezogene Bebauungsplan 9-17 VE Teile des Bebauungsplans XV-58bb und sieht eine Änderung der Art der baulichen Nutzung und einzelner Festsetzungen vor. Als Nutzungsziel sind ein Sondergebiet mit großflächigem Einzelhandel, Nahversorgung, Freizeitnutzungen und Dienstleistungen sowie ein Gewerbegebiet vorgesehen.

3.8. Angrenzende planfestgestellte Maßnahmen und Flächen

Die südliche Geltungsbereichsgrenze des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist zugleich die Grenze der planfestgestellten BAB A 113. Daraus resultieren Anforderungen, die im Rahmen der Genehmigungsplanung zu beachten sind.

Der Abstand von Hochbauten zur Bundesautobahn ist in § 9 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) geregelt. Er ist mit 40 m angegeben. Das heißt, dass entlang der Bundesautobahn in einer Entfernung bis zu 40 m (vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn gemessen) keine Hochbauten ohne Sondergenehmigung errichtet werden dürfen. Dieser Abstand dient der Verkehrssicherheit sowie der Erweiterungsmöglichkeit der Autobahn. Unterschreitungen dieses Maßes sind aufgrund der Festsetzungen dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans in Verbindung mit der Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamts vom 30.04.2021 zulässig. Im Übrigen bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Beteiligung des Fernstraßen-Bundesamts sowie der Autobahn GmbH des Bundes, wenn bauliche Anlagen längs der Bundesautobahn in einer Entfernung bis zu 100 m errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

II Entwicklung der Planungsüberlegungen und Vorhabenentwicklung

1. Entwicklung der Planungsüberlegungen

Mit Kaufvertrag vom 07.12.2016 hat die Vorhabenträgerin, die Eisenhutweg 54-76 Grundstücksgesellschaft mbH, die Fläche des heutigen Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE mit einer Größe von insgesamt ca. 3,2 ha im Südwesten des städtebaulichen Entwicklungsgebiets „Berlin-Johannisthal/Adlershof“ unmittelbar nördlich der BAB A 113 erworben. Aufgrund des hohen Bedarfs an bezahlbarem Wohnraum möchte die Grundstückseigentümerin einen Wohnstandort entwickeln.

Der Standort war aufgrund seiner Lage an der BAB A 113 bisher für eine autoaffine Gewerbe- und Sondergebietsnutzung mit der Zweckbestimmung „Großflächiger Einzelhandel und Freizeitnutzungen“ vorgesehen; der entsprechende Bebauungsplan XV-58bb ist im Jahr 2006 festgesetzt worden. Das Wohnen wurde zu der Zeit an diesem Standort aufgrund der hohen Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen nicht in Erwägung gezogen. Stattdessen wurde Wohnungsbau an anderen, geeigneteren Standorten im Entwicklungsgebiet „Berlin-Johannisthal/Adlershof“ realisiert.

Mit der Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplan XV-58bb-1 sollten auf Teilflächen des Bebauungsplans XV-58bb Festsetzungen der absoluten Einzelhandelskontingentierung an die aktuelle Rechtsprechung angepasst und Sondergebietsflächen zugunsten von Gewerbeflächen zurückgenommen werden. Nach der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß §§

3 Abs.1 und 4 Abs.1 BauGB sprach sich die nunmehr neue Grundstückseigentümerin für die Änderung der Nutzungsziele in Wohnen auf dem westlichen Teilbereich der Gesamtfläche aus. Aufgrund der wohnungsbaupolitischen Ziele des Landes Berlin wurde die Möglichkeit zur Entwicklung von Wohnbauflächen geprüft. Die Grundstückseigentümerin konnte nachweisen, dass ein Wohnbauvorhaben mit Schallschutzmaßnahmen an diesem Standort gesundheitsverträglich und wirtschaftlich ist und auch die benachbarte Wohnbebauung weniger beeinträchtigt als die bisher vorgesehene Gewerbenutzung. Für diese nordwestliche Teilfläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans XV-58bb-1 wurde in der Folge das Planungsziel der Festsetzung eines Gewerbegebiets aufgegeben. Die Änderung der Entwicklungsziele für das Plangebiet wird von der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe mitgetragen.

Für ganz Berlin werden laut Mitteilung der Wohnungsbauleitstelle steigende Haushaltszahlen prognostiziert, die einen Mehrbedarf an Wohnraum auslösen. Auch gemäß aktueller Bevölkerungsprognose für Berlin wird bis 2030 ein Einwohnendenzuwachs auf rund 3.925.000 Personen erwartet. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 9-17 VE soll dazu beitragen, den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung und deren Bedarf zur Versorgung mit Wohnraum in angemessener Weise Rechnung zu tragen. Zur Realisierung des konkreten Vorhabens wurde der Beschluss zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE am 30.01.2018 von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen gefasst. Die Vorhabenträgerin Eisenhutweg 54-76 Grundstücksgesellschaft mbH ist gemäß § 12 Abs. 1 BauGB bereit und in der Lage, das Vorhaben auf dem Baugrundstück zu errichten und die erforderlichen (inneren) Erschließungsmaßnahmen entsprechend dem Vorhaben- und Erschließungsplan durchzuführen.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Referate II C / IV D, jetzt Referate I C / II Wohnungsbau) hat den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt.

Mit dem Aufstellungsbeschluss wurde gleichzeitig die Änderung des Geltungsbereichs des sich im Verfahren befindlichen Bebauungsplans XV-58bb-1 beschlossen, der ein Sondergebiet „Großflächiger Einzelhandel – Nahversorgung –, Freizeitnutzungen und Dienstleistungen“ sowie ein Gewerbegebiet auf den östlich angrenzenden Grundstücken (Eisenhutweg 78, 80, 84 und 86) sichern soll. Der Geltungsbereich wurde um die Flächen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE reduziert.

2. Vorhabenentwicklung

Als Grundlage für den Vorhaben- und Erschließungsplan dient der nach der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB angepasste und mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen abgestimmte konkretisierte städtebauliche Entwurf (Stand: Dezember 2020). Dem abgestimmten Konzept vorausgegangen ist eine differenzierte Prüfung verschiedener Planungsvarianten

des städtebaulichen Konzepts unter Beteiligung von Öffentlichkeit und Fachbehörden.

Städtebauliche Varianten

Grundlage für die städtebaulichen Varianten ist die Realisierung eines Neubauvorhabens mit rund 585 Wohnungen sowie einer Kindertagesstätte. Als besondere Maßgabe ist dabei der Schutz der geplanten Wohnungen vor den Verkehrslärmimmissionen der BAB A 113 anzusehen. Dabei soll sich das Vorhaben in seiner Gesamtkonzeption in den räumlich-städtebaulichen Kontext mit den geringstmöglichen Auswirkungen einfügen.

Unter Berücksichtigung der genannten Parameter wurde zu Beginn des Verfahrens in einem ersten Arbeitsschritt die Ausarbeitung verschiedener städtebaulicher Varianten durchgeführt. So erarbeitete das Büro Fuchshuber Architekten drei städtebauliche Konzepte (s. Abb. 1). Auf deren Grundlage konnte die weitere Planung schrittweise modifiziert und optimiert werden.

Die unterschiedlichen Varianten stellten auch die Grundlage für den Vorentwurf bzw. die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit dar. Ziel war es, sowohl aus fachbehördlicher Sicht als auch aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger eine konsensuale städtebauliche Variante zu ermitteln, die konfliktminimierend wirkt und Akzeptanz findet. Die städtebaulichen Varianten wurden im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung sowohl in Form einer „formalen“ Öffentlichkeitsbeteiligung sowie in einer informellen Informations- und Diskussionsveranstaltung vor Ort mit den Bürgerinnen und Bürgern erörtert.

Die Variante A sieht entlang des Eisenhutwegs sechs viergeschossige Stadtvillen vor. In Richtung der Bundesautobahn A 113 folgen innenliegende Blöcke mit fünf Vollgeschossen. Die außenliegenden Blöcke schließen das Baugebiet nach Südosten und Nordwesten ab. Zur BAB A 113 sieht das Konzept eine siebengeschossige lärmabschirmende Bebauung vor.

In der Variante B sollen auch entlang des Eisenhutwegs fünfgeschossige Blöcke errichtet werden. Auf der geschützten innenliegenden Fläche sind vier viergeschossige Stadtvillen vorgesehen. Auch die Variante B sieht eine lärmabschirmende siebengeschossige Bebauung entlang der BAB A 113 vor sowie eine geschlossene Bebauung zum östlich angrenzenden Gewerbegebiet hin.

Die Variante C sieht am Eisenhutweg drei u-förmige Riegel mit gestaffelten Höhen mit vier bis fünf Geschossen vor. Zur westlich liegenden Wohnbebauung hin gibt es offene Bereiche. Auch die Variante C sieht die lärmabschirmende siebengeschossige Bebauung zur BAB A 113 hin vor, ebenso wie die geschlossene Bebauung gegenüber dem östlich angrenzenden Gewerbegebiet.

In allen Varianten erfolgt die Erschließung des Wohnquartiers ringförmig durch eine Privatstraße im rückwärtigen Bereich entlang der Grundstücksgrenze. Die Stellplätze sollen überwiegend in einer Tiefgarage untergebracht werden.



Abbildung 1: Übersicht städtebauliche Varianten, Fuchshuber Architekten, 2018

Die Variante A wurde von der Öffentlichkeit grundsätzlich als Vorzugsvariante benannt, da sich die aufgelockerte Bebauung zum Eisenhutweg besser in die Nachbarschaft einfüge. Ein Verbesserungsvorschlag der Bürgerinnen und Bürger für Variante A war eine Staffelung bzw. Auflockerung der Bebauung von Westen nach Osten, ähnlich wie die vorgesehene Staffelung vom Eisenhutweg im Norden zur Autobahn im Süden. Hierdurch könne die Einsicht auf die benachbarten Grundstücke minimiert und eine befürchtete Schall-Reflektion vermieden werden. Die Varianten B und C wurden aufgrund der geschlossenen Wirkung und der Fassadenlängen am Eisenhutweg nicht favorisiert.

Im Ergebnis der frühzeitigen Behörden- und Trägerbeteiligung wurden von den Fachbehörden aus lärmschutztechnischen Gründen die Varianten B und C priorisiert, da diese Varianten einen lärmrobusteren Städtebau gewährleisteten. Zur Erhöhung der lärmrobusten städtebaulichen Struktur wurden folgende Prüfungsaufträge bzw. Vorschläge benannt:

Aufstockung der Gebäudeschenkel J und M¹ auf jeweils sechs Vollgeschosse

Die Maßnahme würde eine geringfügige Verbesserung der Geräuschsituation in den Hofbereichen der westlichen und östlichen Gebäudeblöcke bewirken. Insgesamt würde sich hierdurch jedoch eine leichte Erhöhung der Beurteilungspegel von 50 dB(A) im Blockinnenbereich ergeben.

Die Untersuchung führte im Ergebnis dazu, dass der mittlere Teil von Haus M auf sechs Vollgeschosse erhöht wird, da dies zu einer besseren Geräuschsituation im angrenzenden Innenhof führt.

Schließung der Durchgänge auf Erdgeschossesebene in den gebäudehohen Lärmschutzwänden zwischen den Häusern J bis M, die die Lücken entlang der Autobahn schließen sollen

Eine vollständige Schließung der geplanten Durchgänge zwischen den Häusern J bis M durch gebäudehohe Lärmschutzwände oder eine durchgängige Riegelbebauung würde in den Blockinnenbereichen nur zu geringfügigen Verringerungen der Beurteilungspegel führen. Eine vorgeschlagene temporäre Schließung, v. a. in den Nachtstunden, wird aus baulichen und organisatorischen Gründen als nicht realisierbar eingeschätzt.

Aufgrund der Dammlage der Autobahn sowie der vorhandenen Lärmschutzwand sind die unteren Bereiche der geplanten Bebauung entlang der Autobahn gut gegenüber dem Verkehrslärm abgeschirmt. Daher wären selbst in einer Höhe von 6,0 m über Grund keine nennenswerten Verbesserungen durch eine durchgängige Bebauung oder eine Verlängerung der transparenten Lärmschutzwände zwischen den Gebäuden bis auf Geländeoberfläche zu erreichen. Aus städtebaulichen Gründen wird somit auf diese Maßnahmen verzichtet.

¹ Bezeichnung der Gebäude gemäß VB-Plan

Schließung der Lücken zwischen den Stadtvillen durch gebäudehohe transparente Lärmschutzwände

Aus schalltechnischer Sicht wäre die Schließung der Lücken zwischen den Stadtvillen sinnvoll. Als Berechnungsgrundlage dienten 8 m hohe Lärmschutzwände, die im Ergebnis zu dann überwiegend lärmabgeschirmten seitlichen Fassaden an den Stadtvillen führen würden. In diesen Bereichen konnte eine Verringerung der Beurteilungspegel um bis zu 5 dB(A) nachgewiesen werden.

Aus städtebaulichen und bauwirtschaftlichen Gründen ist die Maßnahme jedoch verworfen worden. Insbesondere durch die gebäudegleiche Wirkung der Lärmschutzwände zwischen den Stadtvillen wäre der Grundsatz einer offeneren Bebauung zum Eisenhutweg hin nicht mehr gegeben gewesen. Des Weiteren wären Durchgangstore o. ä. erforderlich geworden, die wiederum die schalltechnische Wirkung reduziert hätten.

Um dennoch den Belang von ruhigen Seitenfassaden zu berücksichtigen, sind die seitlichen Fassaden der Stadtvillen jeweils mit zwei Erkern mit einer Maximaltiefe von 2,5 m ausgestattet worden. Zwischen diesen Erkern, die vorrangig Balkone und Loggien beherbergen sollen, können so jeweils Abschirmungseffekte erzielt werden.

Öffnung der Nordwestflanke an Haus J

Aus städtebaulichen Gründen wird das Haus J gegenüber der ursprünglichen Variante A des städtebaulichen Konzepts an der „Westflanke“ gegenüber der Wohnbebauung am Johannes-Sasse-Ring geöffnet. Die Öffnung ist aus schalltechnischer Sicht kritisch zu sehen, so dass vorab eine Vergleichsuntersuchung zwischen den Varianten mit Erhalt und mit Wegfall dieses Gebäudeteils durchgeführt worden ist.

Die Berechnungen zur Vergleichsuntersuchung ergaben, dass die Wirkung des lärmrobusten Städtebaus an dieser Stelle leicht geschwächt wird. So sind in den Blockinnenbereichen mehr Fassaden von Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte betroffen. Daher sollen konsequent alle Maßnahmen zum Schutz der innen liegenden Freiflächen und Fassadenbereiche ausgeschöpft werden. Dabei gilt als maßgebliches Element das Vorhandensein einer „ruhigen“ Fassadenseite, deren Flächenumfang durch die Flankenöffnung verringert würde.

Dennoch wird den Belangen der Nachbarinnen und Nachbarn sowie den städtebaulichen Gründen Priorität eingeräumt und der zur Wohnbebauung am Johannes-Sasse-Ring orientierte Gebäudeteil auf einer Länge von 16 m unterbrochen. Entsprechend wird ein höherer Aufwand für Schallschutzmaßnahmen in den Blockinnenbereichen erforderlich. Insgesamt erhöhen sich die Pegelwerte um 1 bis 3 dB(A). Dies wird aber gegenüber der erhöhten Freiflächenqualität innerhalb des Plangebiets sowie unter Berücksichtigung der nachbarschaftlichen Belange als vertretbar angesehen.

Abwägende Entscheidung über das städtebauliche Konzept

Die vorgetragenen Belange und Prüfaufträge wurden städtebaulich und gutachterlich untersucht. Im Ergebnis der Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen wurde dem Belang Nachbarschutz gegenüber dem Belang Lärmschutz Vorrang eingeräumt und eine Öffnung der nordwestlichen Gebäudeflanke zur Wohnbebauung am Johannes-Sasse-Ring ausgebildet. Obgleich die Blocköffnung zu leicht höheren Schalleinträgen in die Blockinnenbereiche führt und einen Verlust an wohnbezogener Geschossfläche mit sich bringt, ist zugunsten der offenen Einfamilienhausbebauung nördlich des Eisenhutwegs entschieden worden. Des Weiteren kann die Grünbilanz verbessert werden. Entsprechend wird ein höherer Aufwand für Schallschutzmaßnahmen in den Blockinnenbereichen erforderlich. Insgesamt erhöhen sich die Pegelwerte um 1 bis 3 dB(A). Dies wird aber gegenüber der erhöhten Freiflächenqualität innerhalb des Plangebiets sowie unter Berücksichtigung der nachbarschaftlichen Belange als vertretbar angesehen. Auch vor dem Hintergrund, dass der Lärmpegel der Freiflächen innerhalb des Blocks nicht höher ist, als in anderen Lagen in Berlin, kann die Überschreitung insgesamt als vertretbar angesehen werden. Die wirtschaftlichen Vorteile der Vorhabenträgerin und die Belange des Lärmschutzes rechtfertigen unter Berücksichtigung des Nachbarschutzes einen Erhalt des Gebäudekörpers insgesamt nicht.

Weiterhin wurde an der Grundstücksgrenze zum Einfamilienhausgebiet am Johannes-Sasse-Ring der Abstand zur geplanten Bebauung vergrößert. Gegenüber der Festsetzung im bisher geltenden Bebauungsplan 9-58bb wurde die Baugrenze um ca. 10 m nach Osten verschoben.

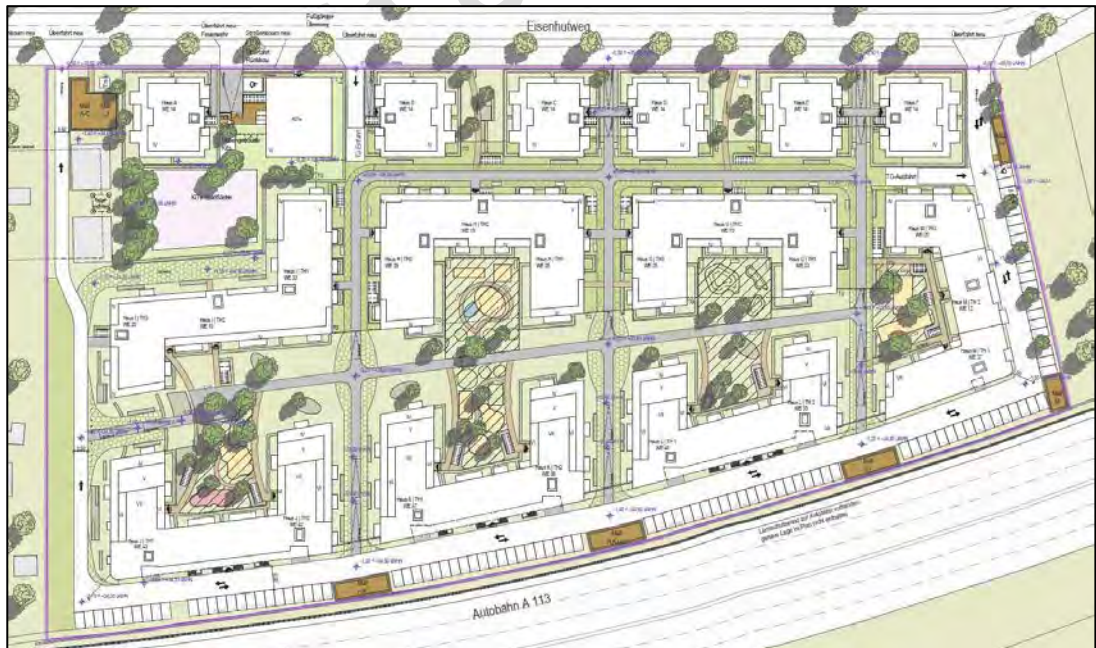


Abbildung 2: Städtebauliches Konzept mit Öffnung der Nordwestflanke – Fuchshuber Architekten / Walter Landschaftsarchitekten (Stand: Dezember 2020)

Städtebauliches Konzept nach Prüfung der verschiedenen Planungsvarianten unter Beteiligung von Öffentlichkeit und Fachbehörden

Das wie dargestellt entwickelte städtebauliche Konzept zeichnet sich durch eine aufgelockerte Bebauung mit Stadtvillen entlang des Eisenhutwegs aus. Die viergeschossigen Stadtvillen dienen dem städtebaulichen Übergang von der bestehenden Einfamilienhausbebauung zum neuen Wohngebiet. Südlich der Stadtvillen stehen sich U-förmige Baukörper gegenüber, die jeweils begrünte Innenhöfe bilden. Die grüne Mittelachse ist dabei sowohl gliederndes als auch verbindendes Element der Innenhöfe. Die Freiflächen sollen vielfältig gestaltet werden und eine hohe Verweilqualität für Kinder, Jugendliche und Erwachsene bieten. Während die freistehenden Stadtvillen das neue Wohnquartier nach Norden öffnen, bilden die im rückwärtigen Grundstücksbereich an der BAB A 113 geplanten Bauten einen geschlossenen Riegel mit lärmabschirmender Wirkung. Das gleiche Prinzip wird an der östlichen Grenze zum künftigen Gewerbegebiet angewendet.

Die Stadtvillen am Eisenhutweg umfassen vier Vollgeschosse, wobei das oberste Geschoss als Staffelgeschoss ausgebildet ist. Die Gebäude im mittleren Grundstücksbereich sind mit bis zu fünf Vollgeschossen vorgesehen, die Gebäude entlang der Autobahn mit bis zu sieben Vollgeschossen. Auch bei den Gebäuden im mittleren und südlichen Grundstücksbereich ist das jeweils oberste Geschoss als Staffelgeschoss ausgebildet, um eine günstigere Belichtung und Besonnung zu ermöglichen und die Baumasse zu reduzieren.

Die Baukörper entlang der Autobahn und an der östlichen Grenze dienen der schalltechnischen Abschirmung des neuen Wohnquartiers. Zwischen den Gebäuden sind große Stahl-Glas-Konstruktionen geplant, die das Eindringen von Verkehrslärm in die Innenhöfe verhindern, gleichwohl aber Blickbeziehungen ermöglichen und dem Eindruck einer massiven, durchgängigen Bebauung vorbeugen. Die Wohnungen entlang der Autobahn werden über Laubengänge erschlossen, schutzwürdige Aufenthaltsräume sind zu den lärmabgewandten Hofinnenseiten orientiert. Insgesamt wird im Plangebiet somit Raum für rund 585 Wohneinheiten geschaffen. Jede dieser Wohnungen ist entweder mit einem Balkon oder einer Terrasse ausgestattet.

Im neuen Wohnquartier ist eine Kita mit rund 80 Plätzen, einschließlich der erforderlichen Spielfreiflächen und Außenanlagen, geplant. Der Kita-Standort liegt im westlichen Grundstücksbereich am Eisenhutweg in maximaler Entfernung zur Autobahn.

Das Freiraumkonzept für das Plangebiet sieht in Anlehnung an das städtebauliche Konzept verschiedene Grünflächen mit unterschiedlichen Funktionen und mit einer hohen Aufenthaltsqualität im Blockinneren vor. Die am Eisenhutweg geplanten Stadtvillen erhalten umlaufend private Grünflächen, die zur fußläufigen Erschließung des Quartiers an zwei Stellen geöffnet werden. Südlich davon entstehen in den Innenhöfen überwiegend halböffentliche Grünflächen mit hoher Aufenthaltsqualität in einer Größenordnung von ca. 7.915 m². Hinzu kommen ca. 1.980 m²

Spielflächen verteilt über das Quartier. Weitere begrünte Flächen sind jeweils noch in den Innenhöfen sowie an der zentralen Mittelachse geplant, so dass eine abwechslungsreiche Gestaltung des Quartiers mit verschiedenen Grünbereichen unterschiedlicher Funktionen stattfindet. Sie werden durch Laubbäume strukturiert und mittels gliedernder Strauchgruppen sowie robuster Staudenpflanzungen aufgewertet. Zur Abgrenzung der privaten Grünflächen sind halbhohe Formschnitt-Hecken aus Laubgehölzen geplant. Die restlichen allgemeinen Grünflächen, bspw. an der Privatstraße und den Stellplätzen, sollen als naturnaher Landschaftsrasen angelegt werden.

Über ein durchgehendes Wegenetz mit mehreren Anschlüssen an den Eisenhutweg und die Privatstraße kann das Quartier sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung autofrei durchquert werden. Dabei verbindet die zentrale Mittelachse die in den Innenhöfen geplanten Spielbereiche, kleinere Aufenthaltsflächen sowie die innenliegenden Eingänge der Gebäuderiegel miteinander. Durch die Öffnung der Nord-Westflanke entsteht als Eingangssituation ein kleiner Quartiersplatz. Sitzmöglichkeiten werden durch wegbegleitende Bänke durchgängig angeboten. Die Fahrradstellplätze sind zu rund 20 % oberirdisch und dezentral jeweils in Eingangsnähe geplant. Sie beinhalten auch Stellplätze für Lastenräder. Die Müllstandorte sind an der Privatstraße gegenüber den Einmündungen der Hauptwege angeordnet und zum Teil barrierefrei geplant. Sie erhalten eine durch Kletterpflanzen o. ä. begrünte Einzäunung und treten damit optisch in den Hintergrund.

Die Spielbereiche in den Innenhöfen ermöglichen verschiedene Aktivitäten für unterschiedliche Altersgruppen, um auch Familien mit Geschwisterkindern oder älteren Menschen gerecht zu werden. Des Weiteren sind abwechslungsreiche Angebote für Kommunikation und freies Spiel sowie Ruhezonen geplant. Die Spielflächen erfüllen mit ihrer Gesamtfläche von ca. 1.980 m² die Anforderungen der Berliner Bauordnung (BauO Bln (je 4 m² pro WE, Einzimmerwohnungen ausgenommen). Zudem werden gemäß den Anforderungen an Bauvorhaben mit mehr als 75 WE auch Spielbereiche für Kinder und Jugendliche bis 14 Jahren angeboten.

Innergebietliche Erschließung

Die Erschließung des Gebiets erfolgt über den Eisenhutweg, an den eine Ringstraße für die innere Erschließung des Quartiers anschließt. Die Ringstraße verläuft entlang der östlichen, südlichen und westlichen Gebietsgrenze. Sie wird als private Straßenverkehrsfläche festgesetzt und wird als verkehrsberuhigter Bereich bzw. als Mischverkehrsfläche ausgestaltet werden. Oberirdische Stellplätze sind entlang der südlichen und östlichen Grundstücksgrenze vorgesehen, also entlang der südlich angrenzenden Autobahn und des östlich angrenzenden Gewerbegebiets. Beim westlichen Anschluss der Privatstraße an den Eisenhutweg wird ein „Durchfahrt verboten“-Schild angeordnet, so dass hier eine Durchfahrt von Norden her ausgeschlossen ist. Somit wird gewährleistet, dass der innere Bereich des Plangebiets von Kfz-Verkehr freigehalten werden kann, um Außenbereichsflächen mit einer hohen Aufenthaltsqualität für die künftigen Anwohnerinnen und Anwohner zu sichern.

Die Zufahrt zur geplanten Tiefgarage erfolgt über den Eisenhutweg. Sie wird im Bereich einer Doppelparktasche angeordnet, so dass zwei Parktaschen entfallen. Die vorhandene Grundstückszufahrt kann nicht genutzt werden und wird zurückgebaut. Die Ausfahrt der Tiefgarage schließt an die Privatstraße an und liegt somit innerhalb des Plangebiets.

Stellplatzbedarf

Im Land Berlin besteht keine allgemeine Verpflichtung zur Herstellung von Pkw-Stellplätzen. Die „Ausführungsvorschriften Stellplätze“ (AV Stellplätze) vom 15.07.2020, (ABl. S. 4318, berichtigt ABl. S. 4513) sieht lediglich Vorgaben für gehbehinderte und auf den Rollstuhl angewiesene Menschen vor. Nach der AV Stellplätze sind für das Vorhaben rund 1.400 Fahrradstellplätze für die Wohnnutzung sowie 16 Fahrradstellplätze für die Kita erforderlich.

Im Plangebiet werden rund 280 Kfz-Stellplätze in der Tiefgarage und entlang der Privatstraße untergebracht. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von 0,48. Obgleich dieser Stellplatzschlüssel unterhalb des ortsüblichen Stellplatzschlüssels liegt, wird im Rahmen des Mobilitätsgesetzes darauf hingearbeitet, dass sich der Modal Split zu Gunsten des ÖPNV sowie des Fahrradverkehrs optimiert. Je höher das Angebot an Stellplätzen, desto höher auch die Attraktivität des Pkw-Verkehrs. Durch die Schaffung von ausreichend Stellplätzen für Fahrräder, gesondert gesicherte Stellplätze für Lastenfahrräder in den Gebäuden, die Berücksichtigung von Carsharing-Angeboten sowie die Schaffung einer Fußwegeerschließung, die auf die ÖPNV-Haltestellen ausgerichtet ist, soll die Attraktivität dieser Mobilitätsformen gesteigert werden.

Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr

Für eine nachhaltige, nicht ausschließlich auf das Kfz ausgerichtete Mobilität ist eine gute Einbindung des Fuß- und Radverkehrs in das übergeordnete, außerhalb des Vorhabengebiets vorhandene Fuß- und Radwegenetz sicherzustellen. Hierfür sind attraktive und direkte Anschlüsse aus dem Plangebiet an das öffentliche Straßennetz vorzusehen.

Für das Vorhaben ist daher eine zusätzliche Querung des Eisenhutwegs vorgesehen. Die Lage des Fußgängerüberwegs muss in möglichst direkter Verbindung zu den häufigsten Querungslinien der zu Fuß Gehenden liegen. Geplant ist daher die Errichtung in Höhe der künftigen Kindertagesstätte. Bei der Positionierung zu beachten sind die Orientierung in Richtung der Bushaltestelle „Johannes-Sasse-Ring“ und die Lage der geplanten Kita. Die Errichtung des Fußgängerüberwegs im Eisenhutweg erfordert keine zusätzliche Mittelinsel und somit auch keine Anpassung der Fahrbahnbreite. Das Erfordernis für die Querungsstelle resultiert aus den durch das Vorhaben verursachten zusätzlichen ÖPNV-Fahrgästen und Kita-Besucherinnen und -Besuchern. Das Vorhaben gilt somit als alleiniger Verursacher der Maßnahme. Die Herrichtung des Fußgängerüberwegs ist daher von der Vorhabenträgerin zu tragen und wird im Durchführungsvertrag gesichert.

III Planinhalt

1. Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt

1.1. Planungsziele, Grundzüge der Abwägung

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 9-17 VE dient der Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung gemäß § 1 Abs. 5 BauGB. Ziel ist die Errichtung eines städtischen und gut erschlossenen Wohnquartiers.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung eines konkreten städtebaulichen Vorhabens mit rund 585 Wohnungen sowie einer Kindertagesstätte und verändert damit die planungsrechtliche Grundlage zur Entwicklung der potenziellen Siedlungsfläche im Entwicklungsbereich Adlershof. Planungsziel ist die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets. Die geplante Kindertagesstätte wird im Durchführungsvertrag gesichert. Als besondere Maßgabe ist der Schutz der geplanten Wohnungen vor den Verkehrslärmimmissionen der BAB A 113 anzusehen. Das neue Wohngebiet am Eisenhutweg soll in Geschossbauweise realisiert werden. Mit der kompakten Bebauung wird ein städtebaulicher Übergang zwischen den westlich und nördlich bestehenden Einfamilienhausgebieten und den östlich gelegenen Gewerbegebieten geschaffen. Die innere Erschließung wird durch eine private Verkehrsfläche gesichert.

ÖPNV

Der ÖPNV-Anteil wird mit rund 30% der Wege angenommen. Daraus resultieren über den Tag verteilt ca. 1.240 zusätzliche ÖPNV-Fahrten. In der morgendlichen Spitzenstunde sind rund 200 zusätzliche Fahrgäste durch das Vorhaben zu erwarten, in der nachmittäglichen Spitzenstunde ca. 250 zusätzliche Fahrgäste. Die Anbindung an den ÖPNV mit der vorhandenen Buslinie 160 im 20-Minuten-Takt erscheint nicht ausreichend. Die momentan in den Bussen in der nachfragegestärksten Tagesstunde verfügbare Kapazitätsreserve von 42 Plätzen je Richtung wird dabei vollständig aufgebraucht. Da im Umfeld des Vorhabensgebiets weitere Bauprojekte verwirklicht werden, kann das Vorhaben nicht als alleiniger Verursacher angebotsverbessernder Maßnahmen im öffentlichen Verkehr gelten. Zur Bedienung der neuen Einwohnerinnen und Einwohner sowie unter Berücksichtigung der umliegenden Entwicklungen muss eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots ein zukünftiges Ziel sein.

Die Steigerung und Erhöhung der Taktung des ÖPNV kann nicht in einem Bebauungsplan geregelt werden. Da durch eine Erhöhung der Einwohnendenzahl in Verbindung mit der umliegenden Entwicklung der Gewerbeflächen von einer höheren Anzahl an Fahrgästen des Personennahverkehrs auszugehen ist, ist durch das Land Berlin vorgesehen, bei der BVG eine höhere Taktung und ggf. Linien-Erweiterung zu bestellen, um das ÖPNV-Angebot am Standort zu steigern.

2. Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan ist der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans als gewerbliche Baufläche dargestellt. Die beabsichtigte Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets wäre hieraus nicht entwickelbar. Es liegen jedoch die Voraussetzungen für die Anwendung von § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB vor, so dass der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung angepasst werden kann. Diese hat der Senat in seiner Sitzung vom 16.03.2021 beschlossen.

3. Begründung der Festsetzungen

3.1. Art der baulichen Nutzung

Als Art der baulichen Nutzung wird im Plangebiet ein allgemeines Wohngebiet (WA) nach § 4 BauNVO festgesetzt.

Die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets trägt der Sicherung von Wohnraumversorgung in innenstadtnaher und gut erschlossener Lage Rechnung. Die geplante Kindertagesstätte kann den zusätzlichen Bedarf der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner sowie der umliegenden Wohngebiete abdecken. Das allgemeine Wohngebiet dient überwiegend dem Wohnen. Die vertraglich gesicherte Kindertagesstätte ist hier zulässig. Auch werden die im allgemeinen Wohngebiet allgemein zulässigen wohnverträglichen Nutzungen nicht ausgeschlossen. Hierdurch werden Spielräume für entwicklungsbedingte, notwendige Anpassungen in der Gebietsentwicklung eingeräumt.

Gleichwohl werden die nach § 4 Abs. 3 Nr. 4 und 5 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetriebe und Tankstellen hier ausgeschlossen, da sie den Charakter des Gebiets und die gestalterischen Anforderungen an den Städtebau stören und darüber hinaus zu übermäßigen Verkehrsbelastungen im Plangebiet führen würden (**textliche Festsetzung Nr. 2**).

Im Hinblick auf die erforderliche Konkretisierung des geplanten Vorhabens ist gemäß § 12 Abs. 3a BauGB ein Verweis auf den Durchführungsvertrag erforderlich. Damit wird festgesetzt, dass auf der Vorhabenfläche, die dem allgemeinen Wohngebiet entspricht, im Rahmen der festgesetzten Nutzung nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet (**textliche Festsetzung Nr. 1**).

3.2. Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird durch zeichnerische und textliche Festsetzungen definiert und basiert auf dem städtebaulichen Konzept. Die im Geltungsbereich durch Baugrenzen festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche bildet als Baukörperausweisung den Rahmen der höchstzulässigen Grundfläche.

Die Baukörperausweisung ist dadurch charakterisiert, dass sie nur geringfügigen Spielraum zur angestrebten städtebaulichen Figur ermöglicht. Neben der überbaubaren Grundstücksfläche wird die Baukörperausweisung durch Festsetzung der Zahl der zulässigen Vollgeschosse (§ 20 Abs. 1 BauNVO) sowie durch Festsetzung der zulässigen Höhe der Gebäude (§ 18 BauNVO) bestimmt. Der geplante Baukörper wird somit dreidimensional „eng“ umfahren. Die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan gebotene projektbezogene Festsetzung ist damit gegeben.

Die numerisch festgesetzte Grundfläche und Geschossfläche spiegeln das sich aus der Baukörperfestsetzung ergebende Nutzungsmaß wider. Dabei wurden bei der Grundfläche mögliche Überschreitungen der Baugrenzen durch untergeordnete Gebäudeteile, wie Balkone etc., nach § 23 Abs. 3 BauNVO berücksichtigt. Für Bereiche, in denen die Baukörperfestsetzungen zu Abstandsflächenüberdeckungen führen, enthält der Plan eine entsprechende textliche Festsetzung (**textliche Festsetzung Nr. 23**), damit unstreitig die Rechtsfolge des § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln greift.

3.2.1. Zulässige Grundfläche

Zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts und des abgestimmten Wohnungsbauvorhabens werden die einzelnen Gebäude durch eine Baukörperausweisung mit einer Grundfläche (GR) festgesetzt. Die gemäß § 16 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO festgesetzte Grundfläche beträgt insgesamt 11.570 m². Daraus ergibt sich für das Baugebiet eine GRZ von 0,39.

Nicht einberechnet in die festgesetzten Grundflächen sind die Grundflächen der in § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO aufgeführten Anlagen. Im vorliegenden Fall sind das im Wesentlichen die oberirdischen rund 100 Stellplätze (rd. 1.080 m²) sowie die unterirdische Tiefgarage (rd. 3.975 m²) für weitere 180 Stellplätze. Des Weiteren gehören hierzu auch die Terrassenflächen (ca. 528 m²) und weitere, in ihrem Umfang jedoch nur geringfügig ins Gewicht fallende Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO. Darin enthalten ist ebenfalls die Grundfläche des Kabelendmasts sowie die dazugehörigen Betriebsflächen mit rund 236 m².

Bezogen auf das gesamte Baugebiet könnte durch Baukörper, Tiefgaragen und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO eine GRZ von 0,58 erreicht werden (§ 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO – zulässige Grundfläche plus 50 %), sofern keine weitere Festsetzung getroffen würde. Für das konkrete Vorhaben mit seinen Stellplätzen, Tiefgaragen und sonstigen Nebenanlagen ist die Standartregelung des § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO jedoch nicht auskömmlich, daher wird von § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO Gebrauch gemacht und eine GRZ von 0,6 festgesetzt. (**textliche Festsetzung Nr. 3**), bis zu der die zulässige Gesamtgrundfläche durch Tiefgaragen, Stellplätze und Nebenanlagen überschritten werden darf. Das sind etwa 58% über der zulässigen Grundfläche für die Hauptanlage.

3.2.2. Zulässige Geschossfläche

Ebenso wie die zulässige Grundfläche wird auch die zulässige Geschossfläche in jeder überbaubaren Grundstücksfläche für jeden Baukörper gemäß § 16 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO individuell festgesetzt.

Insgesamt ergibt sich eine zulässige Geschossfläche von 54.590 m². Bezogen auf das gesamte Vorhabengebiet ergibt sich somit rechnerisch eine GFZ von 1,70, bezogen auf das Baugebiet eine GFZ von 1,85.

Die festgesetzte Geschossfläche kann bei Ausnutzung der durch die Baukörperfestsetzung bestimmten Grundflächen in Verbindung mit den als Höchstmaß festgesetzten Geschossezahlen vollständig ausgeschöpft werden.

Gemäß **textlicher Festsetzung Nr. 4** sind bei der Ermittlung der Geschossfläche die Flächen von Aufenthaltsräumen in Nicht-Vollgeschossen, einschließlich zugehöriger Treppenräume und Umfassungswände, in Anwendung von § 20 Abs. 3 BauNVO mitzurechnen.

3.2.3. Überschreitung der Obergrenzen nach § 17 BauNVO

Die hohe bauliche Dichte und die damit verbundenen städtebaulichen Auswirkungen sind Ergebnis der städtebaulichen Planung unter Berücksichtigung eines lärmrobusten Städtebaus, der durch die Verkehrsemissionen bedingt ist.

Aus den Festsetzungen zur Grundfläche (GR) und Geschossfläche (GF) lassen sich rechnerische Werte für eine GRZ und GFZ im Gebiet ableiten. Das planungsrechtlich zu sichernde Wohnungsbauvorhaben erstreckt sich über das gesamte Vorhabengrundstück und ist somit in seiner städtebaulichen Gesamtheit zu betrachten. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 9-17 VE setzt ein allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO fest. § 17 BauNVO sieht bei allgemeinen Wohngebieten eine Grundflächenzahl von bis zu 0,4 und eine Geschossflächenzahl von bis zu 1,2 als Obergrenze vor.

Nach Maßgabe des § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB besteht im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans jedoch keine Bindung an den Festsetzungskatalog des § 9 BauGB und an die BauNVO. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan unterliegt daher nicht unmittelbar den Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO. Ihnen kommt aber auch für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan eine Orientierungs- und Leitlinienfunktion zu.

Die rechnerisch ermittelte Grundfläche von 0,39 bleibt innerhalb der GRZ-Obergrenze für allgemeine Wohngebiete. Etwas Anderes gilt für die ermittelte Geschossfläche (GFZ) von 1,85, die die GFZ-Obergrenze von 1,2 für allgemeine Wohngebiete überschreitet.

Obwohl den Regelungen zur Obergrenze nach § 17 BauNVO nur eine Orientierungsfunktion zukommt, wurde in Anlehnung an § 17 Abs. 2 BauNVO

betrachtet, ob die Anforderungen für eine Überschreitung der Obergrenzen vorliegend erfüllt werden. Nach § 17 Abs. 2 BauNVO können aus städtebaulichen Gründen die Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Tabelle 1: Übersicht über die Nutzungsmaße im Vorhabengebiet

Fläche Grundstück	32.027 m ²	
Fläche private Straßenverkehrsfläche	2.520 m ²	
Fläche Baugebiet	29.507	
Grundfläche Baukörper	11.570 m ²	
Geschossfläche	54.590 m ²	
GRZ	0,39	Obergrenze gem. § 17 BauNVO 0,4
festgesetzte GRZ nach § 19 Abs. 4 BauGB	0,6	
GFZ	1,85	Obergrenze gem. § 17 BauNVO 1,2

Städtebauliche Gründe für die Überschreitung der Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung nach § 17 BauNVO

Die Entwicklungsmaßnahme Johannisthal / Adlershof verfolgt neben der Qualifizierung als Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort auch das Ziel, das Gebiet zu einem attraktiven Wohnstandort zu entwickeln. Aufgrund des nach den aktuellen Bevölkerungsprognosen zu erwartenden wachsenden Wohnraumbedarfs in ganz Berlin und am Standort Johannisthal / Adlershof wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen die Entscheidung getroffen, dass die festgesetzte gewerbliche Nutzung an diesem Standort zu Gunsten einer Wohnnutzung aufgegeben werden soll. Um einen nennenswerten Beitrag zur Schaffung von Wohnraum zu leisten, ist am Standort die Errichtung von mehrgeschossigem Wohnungsneubau vorgesehen. Zielstellung ist, vorwiegend mietpreis- und belegungsgebundenen und somit kostengünstigen Wohnraum zu schaffen.

Im Baugesetzbuch, in den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung sowie den Zielen des Flächennutzungsplans findet sich der – im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden – gebotene Vorrang der Innen- vor der Außenentwicklung. Eine dynamische Bevölkerungsentwicklung erfordert daher zum Schutz des Landschaftsraums eine Verdichtung der bestehenden Siedlungsbereiche. In diesem Sinne, aber auch in Hinblick auf eine optimale und somit wirtschaftlich günstige Ausnutzung des Grundstücks, sollen höhere Nutzungsmaße zulässig sein.

Zudem erfordert die Lage des Vorhabengebiets einen lärmrobusten Städtebau, der die schädlichen Lärmimmissionen, insbesondere durch die BAB A 113, aus dem Plangebiet fernhält. Dadurch sind hohe Baukörper entlang der Emissionsquellen

erforderlich, um ruhige Innenhöfe und lärmabgewandte Gebäudeseiten zu schaffen. Die Überschreitung der GFZ-Obergrenze gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO ist im wesentlichen diesem Umstand geschuldet.

Durch das städtebauliche Konzept wird ein Kompromiss zwischen den Belangen des Wohnungsneubaus (möglichst viel Wohnraum zu schaffen) und einer städtebaulichen Dichte mit angemessenen Freiräumen erreicht. Bei Einhaltung der GFZ-Obergrenze würden sich bedeutend weniger Wohnungen realisieren lassen.

Ausgleichende Umstände und Maßnahmen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Trotz der Überschreitung der GFZ-Obergrenze werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet regelmäßig nicht beeinträchtigt. Die nach der Bauordnung vorgeschriebenen Abstandsflächen werden überwiegend eingehalten. Soweit es dennoch zu Abstandsflächenverkürzungen und -überbauungen kommt, wurden diese in ihrem Umfang ermittelt und mögliche Folgen, insbesondere auf die Belichtung von Aufenthaltsräumen, geprüft.

Auch trotz der Überschreitung der GRZ-Obergrenze werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet gewahrt. Das Baugebiet kann durch Hauptanlagen nur bis zu einer GRZ von 0,39 überbaut werden, so dass ein angemessener Anteil an begrünten Freiflächen gesichert ist. Über den Tiefgaragen gewährleistet die festgesetzte, zu begrünende Substratschicht mit einer Mindesthöhe von 0,5 m nicht nur eine Speicherung und Verdunstung des Niederschlagswassers, sondern bietet auch Lebensräume für Kleintiere und Vögel. Durch die lärmrobuste Kubatur des Vorhabens werden ausreichend ruhige Freiräume in den Blockinnenbereichen geschaffen, die allgemein zugänglich sind und der Erholung der Anwohnerinnen und Anwohner dienen. Mit insgesamt rund 7.915 m² solcher halböffentlichen wohnungsnahen Grünflächen innerhalb des Plangebiets kann ein Versorgungsgrad von 6,7 m² Grünfläche pro Einwohnerin / Einwohner erreicht werden. Weitere begrünte Flächen (z.B. private Grünflächen) sind in den Innenhöfen sowie an den zentralen Wegeachsen (ca. 2.000 m²) vorgesehen. Ergänzt werden die Freiflächen durch rund 1.980 m² Spielplatzflächen für verschiedene Altersgruppen von Kindern und Jugendlichen. Aufgrund der Größe des Bauvorhabens können die als halböffentlich bezeichneten privaten Freiflächen einschließlich der bauordnungsrechtlich geforderten Spielflächen anspruchsvoller und vielfältiger gestaltet werden, als dies bei kleineren Bauvorhaben möglich ist. Sie bilden so einen Ausgleich für die erhöhte städtebauliche Dichte und fehlende wohnungsnah öffentliche Grünflächen mit einer Erreichbarkeit bis zu 500 m.

In unmittelbarer Nähe – es sind nur rund 700 m bis zum Zugang am Eisenhutweg – befindet sich zudem der öffentliche Landschaftspark Johannisthal/Adlershof mit einer Gesamtfläche von 68 ha. Der Park ist in unterschiedliche Nutzungszonen untergliedert und bietet dadurch sowohl Ruhe- als auch Aktivitätsbereiche.

Eine kompensatorische Wirkung kommt zudem den grünordnerischen Festsetzungen zu, so z.B. der Pflanzung von Laubbäumen und der Dachbegrünung. Insgesamt werden rund 61 Bäume innerhalb des Plangebiets neu gepflanzt, die sich positiv auf das lokale Kleinklima auswirken und die Aufenthaltsqualität der Freiräume erhöhen. Vegetationsflächen werden gesichert, die mikroklimatische Effekte wie eine Luftbefeuchtung und Kaltluftbindung gewährleisten. Für die Dachflächen von Gebäuden wird eine Dachbegrünung festgesetzt, die mindestens 50 % der Dachflächen einnehmen muss. Hierdurch wird die Rückhaltung von Niederschlagswasser auf den Dachflächen ermöglicht. Da sich der Retentionseffekt mit der Mächtigkeit der Substratschicht zusätzlich erhöht, wird darüber hinaus über auf den Tiefgaragen eine 0,5 m mächtige Substratschicht festgesetzt.

Fazit

Die Überschreitung der gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO definierten Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung, die durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan nur im Hinblick auf die Geschossfläche überschritten werden, ist durch städtebauliche Gründe gerechtfertigt. Durch ausgleichende Umstände und Maßnahmen werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt.

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt wurden untersucht und sind im Kapitel IV.1 dargestellt. Für die untersuchten Schutzgüter entstehen durch die Planung keine erheblichen Beeinträchtigungen bzw. können erhebliche Beeinträchtigungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan vermieden werden, z. B. durch Festsetzungen zum Immissionsschutz.

3.2.4. Zulässige Gebäudehöhen

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan setzt zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts neben den Vollgeschosszahlen auch die zulässigen Höhen der baulichen Anlagen fest. Die Angaben der Höhen beziehen sich auf die Oberkante des jeweiligen Baukörpers und erfolgen in Meter über Normalhöhennull (m ü. NHN).

Die Festsetzung der Oberkanten erfolgt differenziert nach der festgesetzten Geschosszahl. Die jeweils oberen Vollgeschosse sind nach der Projektplanung teilweise zurückgestaffelt und werden dementsprechend festgesetzt.

Für die Stadtvillen (Gebäude A bis F) entlang des Eisenhutwegs werden Oberkanten von 50,0 m ü. NHN für die zurückgestaffelten obersten Vollgeschosse und 46,5 m ü. NHN für die darunterliegenden dritten Vollgeschosse sowie für das Gebäude der Kindertagesstätte festgesetzt.

Für die Gebäudekörper im zentralen Bereich des Vorhabengebiets (Gebäude G, H und I,) wird die maximal zulässige Oberkante der teilweise zurückgestaffelten obersten fünften Vollgeschosse mit 53,0 m ü. NHN festgesetzt, für die darunterliegenden vierten Vollgeschosse wird die zulässige Oberkante mit 49,5 m ü. NHN festgesetzt.

Die Gebäude an der BAB A 113 (Gebäude J, K, L sowie M) sind aufgrund der Anforderungen des lärmrobusten Städtebaus in ihrer Kubatur zum einen deutlich höher als die anderen Gebäude. Zum anderen staffeln sie sich zum Hof hin kaskadenartig ab, um einen fließenden Übergang der Höhenentwicklung innerhalb des Plangebiets zu schaffen.

Aus städtebaulichen und immissionsschutzrechtlichen Gründen werden die Gebäudehöhen der Baukörper entlang der BAB A 113 mit Mindest- und Maximalhöhen festgesetzt. Die Mindesthöhen liegen bei 57,0 m ü. NHN, um eine ausreichende lärmabschirmende Wirkung zu erzielen. Die maximal zulässigen Höhen der Gebäude werden mit 59,0 m ü. NHN festgesetzt.

Überschreitung der festgesetzten Oberkanten

Die festgesetzten Oberkanten gelten nicht für technische Aufbauten wie Schornsteine, Lüftungsanlagen, Aufzugstechnik und Solaranlagen (**textliche Festsetzung Nr. 5**). Die Bauteile, für die eine Überschreitungsmöglichkeit als Regelbestand festgesetzt wird, tragen sowohl zur Funktionsfähigkeit sowie zur Innutzugnahme der jeweiligen Gebäude bei. Um sicherzustellen, dass ihre Größe und Anordnung das äußere Erscheinungsbild der Gebäude nicht beeinträchtigen, wird festgesetzt, dass Dachaufbauten eine Höhe von 2,5 m nicht überschreiten dürfen.

Des Weiteren wird festgesetzt, dass eine Überschreitung der festgesetzten Oberkante baulicher Anlagen durch Brüstungsbauteile bis zu einer Höhe von 1,2 m allgemein zulässig ist, wenn diese die freie Durchsicht nur geringfügig einschränken. Dies ermöglicht beispielsweise die Anlage von Terrassen, die dann oberhalb einer massiven Brüstung (die die festgesetzte Oberkante baulicher Anlagen einhalten muss) durch bis zu 1,2 m hohe transparente/durchsichtige Geländer zusätzlich gesichert werden können. Angesichts der begrenzten Höhe der Geländer resultiert aus der Überschreitungsmöglichkeit keine städtebaulich relevante Beeinträchtigung.

Darüber hinaus sind Überschreitungen für Aufbauten zum Schallschutz in Form einer Attika zulässig (vgl. textliche Festsetzung Nr. 10, Kap. 3.5.3.2).

Im Rahmen der Offenlage wurde von Bürgerinnen und Bürgern vorgetragen, dass eine massive zusätzliche Verschattung ihrer Gebäude durch die geplanten Gebäudehöhen befürchtet wird.

In Bezug auf Belichtung, Besonnung und Belüftung ist nach der Rechtsprechung des OVG Berlin-Brandenburg die Einhaltung der Abstandsflächen auch nach der gesetzlichen Reduzierung der Abstandsflächen auf 0,4 H und dem damit veränderten Anforderungsniveau i. d. R. ein zuverlässiger Indikator, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind.

Die nach der Bauordnung für Berlin erforderlichen Abstandsflächen zu den außerhalb des vorhabenbezogenen Bebauungsplangebiets liegenden Gebäuden werden durch die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans in jedem Fall eingehalten. Das nächstgelegene Gebäude Johannes-Sasse-Ring 6 liegt rund 25,5 m von künftigen Haus J entfernt. Die gemäß BauO Bln erforderliche Abstandsfläche von Haus J zur Grundstücksgrenze beträgt 9,64 m, der tatsächliche Abstand beträgt ca. 16,3 m.

Ungeachtet der deutlich größeren Abstände der geplanten Bebauung zur Bestandsbebauung als 0,4 H wurde eine Besonnungsstudie erstellt (Fuchshuber Architekten, 24.2.2021).

Für die Besonnungsdauer von städtebaulichen Planungen gelten keine rechtsverbindlichen Grenz- oder Richtwerte. Einen Orientierungsmaßstab zur Prüfung einer ausreichenden Besonnung von Wohnungen bildet die DIN-5034-1 zu Tageslicht in Innenräumen in der Fassung vom Juli 2011:

„Vor allem für Wohnräume ist die Besonnbarkeit ein wichtiges Qualitätsmerkmal, da eine ausreichende Besonnung zur Gesundheit und zum Wohlbefinden beiträgt. Deshalb sollte die mögliche Besonnungsdauer in mindestens einem Aufenthaltsraum einer Wohnung zur Tag- und Nachtgleiche 4 h betragen. Soll auch eine ausreichende Besonnung in den Wintermonaten sichergestellt sein, sollte die mögliche Besonnungsdauer am 17. Januar mindestens 1 h betragen (DIN 5034-1 in der Fassung vom Juli 2011).“

Eine Rechtsprechung auf Grundlage dieser DIN liegt nicht vor. Vor Überarbeitung der Norm stellte das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg fest, dass ein städtebaulicher Missstand regelmäßig nicht gegeben ist, solange zur Tag- und Nachtgleiche eine direkte Besonnung von mindestens zwei Stunden sichergestellt ist (OVG Berlin, Beschluss vom 27.10.2004 – 2 S 43.04).

Dieser Orientierungswert wird jedoch erst bei Unterschreitung der Abstandsflächen relevant. Um dennoch etwaige unzumutbare Belastungen durch Schattenwurf zu erfassen, erfolgte die Erarbeitung der Besonnungsstudie.

Besonnungssituation Frühling/Herbst am 21.03./21.09. (Tag- und Nachtgleiche)
Der Bewertungsmaßstab der DIN 5034-1 stellt zur Tag-/Nachtgleiche auf eine Mindestbesonnung von 4 Stunden ab. Dieser wird an jeder untersuchten Fassade erreicht. Am Referenztag 21.03. werden am Johannes-Sasse-Ring drei Fassaden durch die geplante Bebauung zusätzlich verschattet. Dabei beträgt die höchste Dauer der zusätzlichen Verschattung 2,0 h (Johannes-Sasse-Ring 6A), die Dauer der direkten Besonnung beträgt 4,5 h. Am Eisenhutweg wird keine zusätzliche Verschattung erzeugt. Am Referenztag 21.09. erzeugt das Vorhaben eine zusätzliche Verschattung von maximal 1,5 h am Johannes-Sasse-Ring 6A, die direkte Besonnung beträgt insgesamt 8,5 h. Beeinträchtigt werden zwei Fassaden. Am Eisenhutweg wird keine zusätzliche Verschattung nachgewiesen.

Besonnungssituation Sommer am 21.06. (Sommersonnenwende)

Über den Mindestmaßstab der DIN 5034-1 hinaus wurde für den Sommer, Referenztag 21.06., die zusätzliche Verschattung untersucht. An diesem Tag ist weder am Johannes-Sasse-Ring noch am Eisenhutweg mit einer zusätzlichen Verschattung zu rechnen.

Besonnungssituation Winter (17.01. und 21.12. – Wintersonnenwende)

Das für die Wintermonate geltende Kriterium der DIN 5034-1 von mind. 1,0 h Besonnungsdauer wird für die Bestandsbebauung erfüllt. Eine zusätzliche Verschattung der Nachbarbebauung im Winter, Referenztag 17.01., wird an 12 Fassaden am Johannes-Sasse-Ring sowie an 17 Fassaden am Eisenhutweg nachgewiesen, eine Unterschreitung der maßgeblichen Besonnungszeit von einer Stunde ist jedoch nicht festzustellen. Das Gebäude Johannes-Sasse-Ring 3A weist im Vergleich die höchste zusätzliche Verschattung (5,5 h) auf, insgesamt kann aber eine direkte Besonnung von 1,5 h nachgewiesen werden. Die Gebäude entlang des Eisenhutwegs weisen eine direkte Besonnung von mind. 2,5 h auf (Eisenhutweg 65A). Die maximale zusätzliche Verschattung liegt bei 2,5 h (Eisenhutweg 67/67A).

Weiterhin wurde das Ergebnis für den 21.12. ermittelt, der im Vergleich zum 17.01. eine ungünstigere Situation abbildet. Am Johannes-Sasse-Ring sind 12 Fassaden von einer Verschattung betroffen, am Eisenhutweg 23 Fassaden. An den am stärksten betroffenen Fassaden am Johannes-Sasse-Ring 3A und 6A wird jeweils mind. 1 h Besonnungsdauer nachgewiesen. Die maximale zusätzliche Verschattung beträgt 5,5 h (Johannes-Sasse-Ring 3A). Neben dem niedrigeren Sonnenstand sind dabei im Übrigen auch die bestehende Schallschutzwand der BAB A 113 sowie die Einhausung des Kabelendmasts als beeinträchtigend zu berücksichtigen. Am Eisenhutweg beträgt die direkte Besonnung mindestens 2,5 h (Eisenhutweg 70). Die maximale zusätzliche Verschattung liegt bei 3 h (Eisenhutweg 61).

Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Belichtung und Belüftung durch den großen Abstand zwischen der Neu- und der Bestandsbebauung nach wie vor hinreichend gewährleistet ist. Vor diesem Hintergrund wird die durch die zusätzliche Verschattung hervorgerufene Beeinträchtigung der benannten Gebäude als städtebaulich vertretbar eingestuft.

3.3. Baugrenzen, überbaubare Grundstücksfläche, Höhenlage Geländeoberfläche, Abstandsflächen

Die überbaubaren Grundstücksflächen der einzelnen Gebäude werden entsprechend des abgestimmten städtebaulichen Konzepts mittels Baugrenzen in Form einer Baukörperausweisung festgesetzt. Die Bauweise ergibt sich aus den festgesetzten Baukörpern.

3.3.1 Baugrenzen

Die Projektplanung sieht Überschreitungen der Baugrenzen durch Erker, Balkone und Loggien sowie Terrassen vor, die mehr als geringfügig sind. Um eine hohe Wohnqualität innerhalb der Wohnungen zu bieten, sind ausreichend große Balkone vorgesehen. Insbesondere bei kleineren Wohnungen können Balkone den Wohnkomfort deutlich steigern. Bedingt durch den hohen Anteil an förderfähigen Wohnungen sind zahlreiche kleine Wohnungen geplant. Auch vor dem Hintergrund der pandemiebedingten Einschränkungen hat sich im Jahr 2020 gezeigt, wie wichtig ein erhöhter Wohnkomfort ist.

Zur Sicherung der Projektplanung werden die Überschreitungen der Baugrenzen durch die o. g. untergeordneten Gebäudeteile als Regeltatbestand im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt. Die textliche Festsetzung Nr. 6 regelt daher, dass die Baugrenzen durch Erker, Balkone und Loggien, offene Flucht-treppen sowie Terrassen um maximal 2,0 m überschritten werden dürfen. Ebenerdige Terrassen können zwar gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO als Nebenanlagen auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche im Rahmen einer Ermessensentscheidung zugelassen werden; zur Sicherung der Projektplanung wurden jedoch die Terrassen in die Regelfestsetzung mit einbezogen.

Die Projektplanung, die Teil des Durchführungsvertrags ist, sichert, dass die vortretenden Balkone und Loggien kein Übergewicht gegenüber den übrigen Fassadenteilen entwickeln können. Die Regelung ist somit insgesamt städtebaulich vertretbar. Abstandsflächenrelevante Konflikte sind durch die Tiefe der Balkone ausgeschlossen, diese wurden bereits in der Planung berücksichtigt. Aus diesem Grund sind die Fassadenabschnitte an den Baugrenzen G10-G11-G1, H2-H3, H8-H9-H1, I2-I3-I4, J6-J7, K1-K12, K6-K7, L1-L12, L6-L7 sowie M8-M9 von der Regelung ausgenommen. In diesen Bereichen sollen Balkone, Erker und Loggien nur möglich sein, wenn sie geringfügig vortreten (§ 23 Abs. 3 Satz 2 BauNVO). Maßstab ist die Vorbautenregelung gemäß § 6 Abs. 6 Nr. 2 BauO Bln: Erker und Balkone dürfen eine maximale Tiefe von 1,50 m haben und maximal ein Drittel der Fassadenlänge einnehmen. Klarstellend wurde daher darauf hingewiesen, dass für die genannten Baugrenzen Ermessensentscheidungen gemäß § 23 Abs. 3 Satz 2 BauNVO weiterhin möglich sind (vgl. **textliche Festsetzung Nr. 6**).

3.3.2 Höhenlage der Geländeoberfläche

Das Vorhabengrundstück weist gegenüber der Gehwegoberkante einen deutlich wahrnehmbaren Höhenversatz von ca. 1,2 m auf und fällt insgesamt Richtung Autobahn weiter ab. Ziel des städtebaulichen Konzepts ist die stärkere Angleichung an das Höhenniveau des Eisenhutwegs, ohne die vorhandenen Höhenunterschiede völlig zu beseitigen. Im Erläuterungsbericht zur Niederschlagsentwässerung wird zudem für diese leichte Senke ein Grundwasserstand mit einem Flurabstand von nur 1,38 m bis 2,17 m angegeben. Auch damit für die geplante Tiefgarage der bautechnische Aufwand in vertretbarem Rahmen gehalten werden kann, wird für weite Teile des Geländes eine Aufschüttung und Geländeneu-

modellierung vorgesehen. Des Weiteren ist dadurch die Versickerung des Regenwassers auf dem Gelände zu gewährleisten. Gleichwohl wird gesichert, dass zu den benachbarten Grundstücken keine unverhältnismäßigen Höhenversprünge des Geländes auftreten.

Die Höhenlage der Geländeoberfläche entlang des Eisenhutwegs wird mit rund 35,5 m ü. NHN bis 35,8 m ü. NHN festgesetzt (ca. derzeitiges Niveau des Eisenhutwegs). Die geplante Tiefgarage mit der Überdeckung mit einer Erdschicht von 50 cm (gemäß textlicher Festsetzung Nr. 18) macht eine Höhenlage der Geländeoberfläche von 36,0 m ü. NHN erforderlich. Nach Südwesten hin fällt das Gelände leicht ab, die zentrale Ost-West-Achse des Plangebiets wird daher im Schnitt mit rund 35,5 m ü. NHN festgesetzt, entlang der Autobahn liegt die Höhenlage der Geländeoberfläche bei rund 34,5 m ü. NHN. Auch bei den benachbarten Grundstücken entlang des Johannes-Sasse-Rings sowie zum angrenzenden Gewerbegebiet hin liegt die Höhenlage der Geländeoberfläche bei rund 34,5 m ü. NHN.

Tabelle 2 Übersicht Höhenlage Geländeoberfläche

Bereich Gebäude	Geländehöhe Bestand	Geländehöhe geplant	Differenz
A bis F, Kita	Ø 34,5 m ü. NHN	35,8 m ü. NHN	1,3 m
G bis H	Ø 34,0 m ü. NHN	36,0 m ü. NHN	2,0 m
Bereich zwischen G/ H und K-M	Ø 34,0 m ü. NHN	36,0 m ü. NHN	2,0 m
J-K	Ø 33,75 m ü. NHN	35,3 m ü. NHN	1,55 m
K-L	Ø 34,1 m ü. NHN	35,2 m ü. NHN	1,1 m
L-M	Ø 33,8 m ü. NHN	35,2 m ü. NHN	1,4 m

3.3.3 Abstandsflächen

Die Überschreitung der Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Die Abstandsflächen vor Gebäuden gemäß § 6 BauO Bln dienen vorrangig der Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch ausreichende Belichtung, Belüftung und Besonnung sowie ausreichende Sozialabstände. Darüber hinaus gelten zusätzliche Anforderungen an Brandschutz und Notfallrettung, wobei diese auch durch bauliche und technische Vorkehrungen erfüllt werden können. Gemeinhin kann bei Einhaltung der Abstandsflächen von der Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgegangen werden.

Durch § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln hat der Gesetzgeber den planungsrechtlichen Festsetzungen einen Vorrang gegenüber dem bauordnungsrechtlichen Abstandsflächenrecht eingeräumt. Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder anderer ausdrücklicher Festsetzungen geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden. In diesem Fall müssen die Auswirkungen auf die im Abstandsflächenrecht geschützten Schutzgüter in die Abwägung eingehen und bewertet werden. Bei der Ermittlung der Abstandsflächen werden die bauordnungsrechtlichen Vorgaben zugrunde gelegt.

Abstandsflächenüberdeckungen und -überbauungen

Inwieweit durch das Vorhaben Abstandsflächenkonflikte auftreten können, wurde anhand eines von den Architekten erstellten Abstandsflächenplans auf der Basis der Projektplanung und der festgesetzten Höhenlage der Geländeoberfläche ermittelt. Die Projektplanung ist Anlage zum Durchführungsvertrag. Änderungen dürfen nur mit Zustimmung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen erfolgen. In diesem Fall ist dann zu prüfen, ob sich etwaige Änderungen bei den Gebäudehöhen negativ auf die Abstandsflächen auswirken, da diesen im Rahmen der Abwägung ein hoher Stellenwert zukommt.

Im Baugenehmigungsverfahren beziehen sich Abstandsflächen grundsätzlich auf die derzeitige (natürliche) Geländeoberfläche, sofern keine Höhenlage der Geländeoberfläche festgesetzt ist. Da die Planung eine weitreichende Geländeneu- modellierung vorsieht, wird die Planung durch Festsetzung der Höhenlage der Geländeoberfläche gesichert. Der auf den neuen Geländehöhen basierende Abstandsflächenplan zeigt auf, dass es an wenigen Stellen zu Abstandsflächen- überdeckungen und -überbauungen kommt. Um für diese Bereiche die Zulässigkeit des projektierten Vorhabens zu sichern, wird festgesetzt, dass in der zulässigen Höhe der baulichen Anlagen unter Einschränkung der Tiefe der Abstandsflächen nach der Bauordnung Berlin an die Baugrenzen der Fassadenabschnitte F3-F4, I1-I2, J3-J4, J6-J7-J8, K3-K4, K6-K7-K8, K11-K12-K1, Ki3-Ki4, L3-L4, L6-L7-L8, L11-L12-L1, M1-M15 sowie M7-M8-M9 herangebaut werden darf. Dabei handelt es sich um eine ausdrückliche Festsetzung im Sinne von § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln (s. **textliche Festsetzung Nr. 23**). Auch bei der textlichen Festsetzung Nr. 9, die den Bau der transparenten Lärmschutzwand vorschreibt, handelt es sich um eine solche Festsetzung.

Bei Berücksichtigung der festgesetzten Höhenlage der Geländeoberfläche und der konkreten Projektplanung ergeben sich Abstandsflächenüberdeckungen in den folgenden Bereichen:

- Zwischen Haus J und K überdecken sich Abstandsflächen
 - im Bereich der sieben Vollgeschosse auf einer Länge von jeweils 5,8 m pro Fassade mit einer Tiefe von 6,24 m,
 - zwischen den sieben Vollgeschossen von Haus K sowie den vier bis sechs Vollgeschossen von Haus J auf einer Länge von 1,2 m mit einer Tiefe von 2,8 m,

-
- im weiteren Verlauf auf einer Länge von 3,5 m mit einer Tiefe von 0,1 m.

Insgesamt ergibt sich eine überdeckte Fläche von 40,5 m². Durch die textliche Festsetzung Nr. 23 wird entlang der Fassaden J6-J7-J8 sowie K11-K12-K1 die Tiefe der Abstandsfläche für die siebengeschossigen Gebäudeabschnitte maximal jeweils auf 0,28 H verkürzt.

- Zwischen Haus K und L überdecken sich Abstandsflächen
 - im Bereich der sieben Vollgeschosse auf einer Länge von jeweils 4,6 m pro Fassade mit einer Tiefe von jeweils 6,14 m,
 - zwischen den sieben Vollgeschossen von Haus L sowie den vier bis sechs Vollgeschossen von Haus K auf einer Länge von 2,96 m mit einer Tiefe von 2,7 m.

Insgesamt ergibt sich eine überdeckte Fläche von 36,13 m². Durch die textliche Festsetzung Nr. 23 wird entlang der Fassaden K6-K7-K8 sowie L11-L12-L1 die Tiefe der Abstandsflächen für die siebengeschossigen Gebäudeabschnitte maximal jeweils auf 0,28 H verkürzt.

- Zwischen Haus L und M überdecken sich Abstandsflächen
 - im Bereich der sieben Vollgeschosse auf einer Länge von jeweils 3,6 m pro Fassade mit einer Tiefe von jeweils 5,88 m,
 - zwischen den sieben Vollgeschossen von Haus M sowie den vier bis sechs Vollgeschossen von Haus L auf einer Länge von 2,4 m mit einer Tiefe von 2,6 m,
 - im weiteren Verlauf auf einer Länge von 6,1 m mit einer Tiefe von 1,1 m.

Insgesamt ergibt sich eine überdeckte Fläche von 34,3 m². Durch die textliche Festsetzung Nr. 23 wird entlang der Fassaden L6-L7-L8 sowie M7-M8-M9 die Tiefe der Abstandsflächen für die siebengeschossigen Gebäudeabschnitte maximal jeweils auf 0,28 H verkürzt.

- Zwischen den Gebäuden F und M überdecken sich Abstandsflächen im Bereich der geplanten Tiefgaragenzufahrt auf einer Länge von rund 4,6 m mit einer Tiefe von 83 cm auf einer Fläche von rund 3,8 m².

Dies ist dem Umstand geschuldet, dass entlang der Fassade M1-M15 der Rettungsweg durch ein Sicherheitstreppehaus baulich ausgebildet werden muss. Für die Fassade M1-M15 wird durch die textliche Festsetzung Nr. 23 die Tiefe der Abstandsfläche auf 0,33 H reduziert.

- Zwischen Kita und Haus I überdecken sich Abstandsflächen geringfügig durch die mehr als 1,5 m vortretende Treppe, die als 2. Rettungsweg dient.

Ungeachtet der Geländeanhebung kommt es zu Abstandsflächenüberbauungen

- an der Autobahn in den Innenhöfen der Häuser, deren Gebäudeschenkel in einem Winkel von weniger als 90° zum Hauptbaukörper errichtet werden:

- J: J3-J4 (ca. 5 m²)
- K: K3-K4 (ca. 9 m²)
- L: L3-L4 (ca. 10 m²)

Auch die Abstandsflächen der Lärmschutzwände fallen teilweise auf die Grundflächen der Gebäude J, K, L und M.

Die Verkürzung der Abstandsflächen wird in den vorgenannten Bereichen als vertretbar beurteilt. In den genannten Gebäudeabschnitten ist nur eine geringe Anzahl an Wohnungen betroffen:

Tabelle 3: Fassadenabschnitte vor verkürzten Abstandsflächen nach Projektplanung

Fassadenabschnitt	Betroffene Vollgeschosse	Anzahl Wohnungen	Betroffene Zimmer	Davon Aufenthaltsräume
F3-F4	I	1	1	1
F3-F4	II bis III	2 (je 1)	2 (je 1)	2
I1-I2	I bis III	3	6	6
J6-J7-J8	I	2	2	1
J6-J7-J8	II bis IV	6 (je 2)	6	3
J6-J7-J8	V	1	1	1
J6-J7-J8	VI	1	1	1
J6-J7-J8	VII	1	1	1
K11-K12-K1	I	1	1	1
K11-K12-K1	II bis IV	3 (je 1)	1	1
K11-K12-K1	V	1	1	1
K11-K12-K1	VI	1	2	2
Ki3-Ki4	III	-	-	-
K6-K7-K8	I	2	4	4
K6-K7-K8	II bis IV	6 (je 2)	6	6
K6-K7-K8	V	1	1	1
K6-K7-K8	VI	1	1	1
K6-K7-K8	VII	1	1	1
L11-L12-L1	I	1	1	1
L11-L12-L1	II bis IV	3 (je 1)	6 (je 2)	6
L11-L12-L1	V-VI	2 (je 1)	4 (je 2)	2
L11-L12-L1	VII	1	1	1
L6-L7-L8	I	2	4	3
L6-L7-L8	II bis IV	6 (je 2)	12 (1 /3)	3
L6-L7-L8	V	1	1	1
L6-L7-L8	VI	1	2	2*
L6-L7-L8	VI	1	2	2*
M7-M8-M9	I bis IV	5 (je 1)	15	10
M7-M8-M9	V	1	1	1

Summe		58	86	67
-------	--	----	----	----

Von den 58 betroffenen Wohnungen sind 42 Eckwohnungen, die jeweils auch nach Süden ausgerichtete Fenster und voll belichtete Aufenthaltsräume aufweisen. Die Vorhabenplanung und Festsetzung der Höhenlage der Geländeoberflächen trägt der durch die verkürzten Abstandsflächen bedingten Belichtungssituation Rechnung, indem sie für diese Wohnungen besonders große Fenster vorsieht. Gemäß § 47 Abs. 2 BauO Bln müssen Fenster ein Rohbaumaß von mindestens einem Achtel der Netto-Grundfläche des Raums aufweisen. Für diese Wohnungen vorgesehen sind jedoch bodentiefe Fenster mit einer Höhe von 2,30 m, die zu den Aufenthaltsräumen in einem Verhältnis von bis zu einem Fünftel stehen und somit deutlich größer sind. Insoweit kann eine ausreichende Belichtung innerhalb der Wohnungen gewährleistet werden. Der Belichtungsnachweis nach Maßgabe des § 47 BauO Bln sowie gemäß DIN 5034-1 für die Wohnungen innerhalb des Plangebiets wurde gutachterlich geführt. Der Belichtungsfaktor in jeder Wohnung liegt in der Regel deutlich über dem notwendigen Faktor von 12,5%. Im Übrigen sind bodentiefe Fenster nach der Projektplanung aber auch in fast allen anderen Bereichen der Gebäude vorgesehen.

Entgegen der sonstigen Planung im Vorhabengebiet sind abstandsflächenrelevante Balkone entlang der gegenüberliegenden Schenkel der Gebäude G, H, I, J, K, L und M gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 6 nicht zulässig, um weitere Abstandsflächenverkürzungen zu vermeiden. Balkone sollen aber möglich sein, soweit diese unter 1,50 m tief sind und weniger als ein Drittel der Fassade einnehmen.

Im vorliegenden Fall ist die Verkürzung der Abstandsflächen gerechtfertigt, da ohne den geschlossenen Gebäuderiegel entlang der BAB A 113 mit den Gebäudehöhen von 57,0 bis 59,0 m ü. NHN sowie den verbindenden, transparenten Lärmschutzwänden zwischen den jeweiligen Gebäuden keine ausreichend ruhigen Innenhöfe, ruhige Fassadenabschnitte und lärmabgewandte Gebäudeseiten geschaffen werden können. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, insbesondere in der Nacht, wären nicht gegeben. Eine Abschirmung mit einem durchgehenden Gebäuderiegel entlang der BAB A 113 wurde aus städtebaulichen Gründen verworfen. Durch die erst ab dem dritten Vollgeschoss zulässigen Lärmschutzwände wird eine offenere Struktur sowie eine Durchwegung und Belüftung ermöglicht.

Durch den Abstand von jeweils rund 12,6 m zwischen den Gebäudekörpern ist ein ausreichend großer Sozialabstand möglich, der auch die Einhaltung dieses Schutzzwecks des Abstandsflächenrechts gewährleistet. Insbesondere durch die Öffnung der Lärmschutzwände in den ersten beiden Vollgeschossen kann darüber hinaus gerade in den unteren Etagen ein überwiegend geschlossener Eindruck vermieden werden. Ebenfalls kann eine ausreichende Belüftung in den unteren Bereichen gewährleistet werden, ein Luft- oder Hitzestau an diesen Stellen ist nicht zu erwarten. Die geringfügige zusätzliche Verschattung durch die transparenten Lärmschutzwände kann vernachlässigt werden.

Da die Lärmschutzwände nicht im rechten Winkel an die Gebäudekanten anschließen, ließe sich auch bei einer Reduzierung der Gebäudehöhen bzw. Höhe der Lärmschutzwände nicht vermeiden, dass ein Teil der Abstandsflächen auf die Grundfläche der angrenzenden Gebäude fällt. Eine Beeinträchtigung gesunder Wohnverhältnisse durch die transparenten Lärmschutzwände ist nicht erkennbar. Im Ergebnis kann somit in diesen Bereichen an der Planung festgehalten werden. Ohne die transparenten Lärmschutzwände würden im gesamten Blockinnenbereich hohe Lärmpegel erreicht, so dass gesunde Wohnverhältnisse nicht gegeben wären.

Die Bereiche, in denen es bei den Gebäuden J, K und L aufgrund der Anordnung des westlichen Gebäudeschenkels im spitzen Winkel zum Hauptbaukörper zur Überbauung von Abstandsflächen kommt, liegen an einem großzügigen Innenhof, der eine ausreichende Belichtung und Belüftung der betroffenen Wohnungen gewährleistet.

Die durch die offene Fluchttreppe als zweiter Rettungsweg verursachte Abstandsflächenüberdeckung zwischen der Kindertagesstätte und Haus I ist nur geringfügig. Durch die offene Stahlterre (Projektplanung) ergeben sich für die gegenüberliegenden Wohnungen keine Beeinträchtigungen durch zusätzliche Verschattungen.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass trotz der städtebaulichen Dichte und der damit einhergehenden Verkürzung von Abstandsflächen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse beim konkreten Vorhaben mit neu modellierter und festgesetzter Höhenlage der Geländeoberfläche gewahrt bleiben. Die Einhaltung der Projektplanung ist öffentlich-rechtlich durch den Durchführungsvertrag gesichert.

3.4. Flächen für Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen

Die Bereiche außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen, die gemäß Vorhabenplanung mit einer eingeschossigen Tiefgarage bzw. oberirdischen Stellplätzen entlang der Grundstücksgrenzen unter- bzw. überbaut werden sollen, werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan als Flächen für Tiefgaragen bzw. Stellplätze zeichnerisch festgesetzt. Die Errichtung von oberirdischen Stellplätzen ist nur innerhalb der mit „St“ gekennzeichneten Flächen zulässig. Entsprechend des städtebaulichen Konzepts von begrünten Innenhöfen sind Garagen unzulässig. Die Ausweisung von Stellplatzflächen erfolgt nur für die Flächen, die nicht bereits durch die Baukörperfestsetzung als überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt sind. Rund ein Fünftel des Plangebiets entlang des Eisenhutwegs wird mit einer Tiefgarage unterbaut. Durch die festgesetzte Tiefgarage und die rund 100 Stellplätze entlang der südlichen und östlichen Grundstücksgrenze ist der Stellplatzbedarf im Plangebiet gedeckt (siehe Kap. II.2 – Stellplatzbedarf) Gemäß **textlicher Festsetzung Nr. 7** sind Stellplätze und Garagen für Kraftfahrzeuge auf den restlichen nicht überbaubaren Grundstücksflächen unzulässig. Die Festsetzung gilt nicht für die Herstellung behindertengerechter Stellplätze, diese sind

ausnahmsweise auch außerhalb der festgesetzten Flächen für Stellplätze zulässig, bspw. für die Kindertagesstätte.

Die Tiefgarage liegt sowohl teilweise unter den überbaubaren Grundstücksflächen der Häuser B bis I, als auch unter den hierfür festgesetzten Flächen (TGa1). Oberhalb dieser Flächen sind Anlagen für die Be- und Entlüftung sowie für die Belichtung der Tiefgaragen ausnahmsweise zulässig (**textliche Festsetzung Nr. 7**).

Durch die Festsetzungen wird der Kfz-Verkehr auf den Rand des Plangebiets entlang der privaten Erschließungsstraße zur BAB A 113 und zum Gewerbegebiet hin konzentriert, so dass im übrigen Plangebiet innerhalb der Hofstrukturen hohe Aufenthalts- und Freiraumqualitäten geschaffen werden können. Diese zu begrünenden nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind wesentlicher Bestandteil des städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzepts.

Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO, wie z.B. Fahrradstellplätze, sind auch auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen allgemein zulässig.

3.5. Verkehrsflächen

Öffentliche Verkehrsfläche

Das Plangebiet ist durch den direkt angrenzenden Eisenhutweg an das öffentliche Straßenverkehrsnetz angeschlossen. Der Eisenhutweg ist durch den Bebauungsplan XV-58ba gesichert. Eine Überplanung des Eisenhutwegs ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Private Verkehrsfläche

Die verkehrliche Erschließung des Plangebiets wird über eine private Straßenverkehrsfläche gesichert. Die Privatstraße soll als „Verkehrsberuhigter Bereich – Spielstraße“ gekennzeichnet werden. Sie dient vor allem der Erschließung der entlang der BAB A 113 gelegenen Wohngebäude und der dort verorteten Stellplätze. Die Breite der Privatstraße wird überwiegend mit 6,0 m festgesetzt. Entlang der westlichen Grundstücksgrenze wird ihre Breite auf 3,5 m beschränkt. Hier ist aufgrund des bestehenden Kabelendmasts, des zu erwartenden geringen Verkehrsaufkommens, der geringen Anzahl der zu erschließenden Wohnungen und aufgrund der nicht vorhandenen Stellplätze ein schmalerer Querschnitt ausreichend. Eine detaillierte Ausprägung der privaten Verkehrsfläche ist im Durchführungsvertrag geregelt.

3.6. Immissionsschutz

Das Gebot der Konfliktbewältigung erfordert im vorhabenbezogenen Bebauungsplan eine Auseinandersetzung mit der zu erwartenden Lärmbelastung der künftigen Bebauung. Dabei gilt es, die Lärmkonflikte auf Planungsebene zu bewältigen, um die Sicherung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeits-

verhältnisse zu gewährleisten. Der nachfolgenden Bewertung der Lärmbelastungssituation im Plangebiet liegen die Ergebnisse der „Schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE im Bezirk Treptow-Köpenick, OT Johannisthal“, ALB Akustiklabor Berlin, von Oktober 2020 zugrunde. Die maßgeblichen Emissionsquellen für Gewerbelärm, die auf den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE einwirken, befinden sich südlich des Teltowkanals in dem Gewerbe- und Industriegebiet „Kanalstraße“ (Bebauungsplan XIV-B-23) sowie im südöstlich angrenzenden Gewerbegebiet am Eisenhutweg (Bebauungsplan XV-58bb-1). Darüber hinaus sind verkehrliche Emissionen von der südlich gelegenen BAB A 113 sowie vom nördlich angrenzenden Eisenhutweg zu untersuchen.

Beurteilungsgrundlagen

Die Beurteilung des Schallschutzbereichs in der städtebaulichen Planung erfolgt auf Grundlage der DIN 18005-1. Die in der DIN 18005-1 Beiblatt 1 angegebenen schalltechnischen Orientierungswerte gelten als Zielvorstellungen. Für allgemeine Wohngebiete liegt der Orientierungswert tags bei 55 dB(A) und nachts bei 45 dB(A) für Verkehrslärm sowie bei 40 dB(A) für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm.

Die schalltechnischen Orientierungswerte stellen keine Grenzwerte dar. Von ihnen kann nach oben oder unten hin abgewichen werden. Die Rechtmäßigkeit der konkreten Planung kann ausschließlich nach den Maßstäben des Abwägungsgebots gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sowie nach den zur Verfügung stehenden Festsetzungsmöglichkeiten beurteilt werden.

3.6.1. Gewerbelärm

In der näheren und weiteren Umgebung des Plangebiets sind zahlreiche gewerbliche Betriebe und Anlagen vorhanden, so dass eine Vorbelastung des Bereichs durch Gewerbelärm gegeben ist. Innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans befindet sich der 220-kV-Kabelabschnitt Marzahn – Thyrow – Wuhlheide 291/302 mit dem Kabelendmast Nr. 84. Diese Hochspannungsleitung fällt als nicht genehmigungsbedürftige Anlage in den Anwendungsbereich der TA Lärm und wurde in die Untersuchungen zu den gewerblichen Schallimmissionen mit einbezogen. Ein ergänzendes Gutachten hierzu wurde aufgrund von Hinweisen aus der Trägerbeteiligung erstellt.

Betriebe und Anlagen außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs

Die für den Geltungsbereich maßgeblichen vorhandenen Quellen für Gewerbelärm befinden sich in dem südlich des Teltowkanals in Berlin-Neukölln gelegenen Gewerbe- und Industriegebiet „Kanalstraße“. Derzeit handelt es sich nach Bau-nutzungsplan um ein reines Arbeitsgebiet, künftig soll durch den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan XIV-B23 ein Gewerbe- bzw. Industriegebiet festgesetzt werden. Innerhalb des Plangebiets befinden sich nach Immissionsschutzrecht genehmigungsbedürftige Anlagen, deren Betrieb und Emissionswirkungen abgefragt und untersucht wurden. Auch die nicht genehmigungsbedürftigen

Anlagen wurden ermittelt und in die Bewertung bzw. Berechnung der überschlägigen Emissionen mit einbezogen.

Die Gewerbeflächen an der Hermann-Dorner-Allee und James-Franck-Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans XV-52 sind nur von geringer Relevanz, da diese mehr als 650 m entfernt sind und bereits schutzbedürftige Nutzungen existieren, die näher am Geltungsbereich des Bebauungsplans XV-52 liegen als das Vorhabengebiet. Die künftige Planung im benachbarten Geltungsbereich des Bebauungsplans XV-58bb-1 lässt aufgrund der Festsetzung von Emissionskontingenten keine immissionsschutzrechtlichen Konflikte für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE erwarten. Die Beurteilungspegel zum Bebauungsplan XV-58bb-1 liegen in der Nacht bei maximal 40 dB(A). Auch tagsüber treten keine Überschreitungen der Beurteilungspegel auf. Die noch im Bebauungsplans XV-58bb festgesetzten flächenbezogenen Schalleistungspegel für die betreffenden Teilflächen wurden nach Angaben der Gutachterinnen und Gutachter nicht mehr berücksichtigt.

Überschreitungen der Beurteilungspegel gemäß TA Lärm liegen insbesondere an den der BAB A113 zugewandten Häusern J bis M vor. Hier treten ab dem dritten bis vierten Vollgeschoss vor den Südwestfassaden nächtliche Beurteilungspegel von 41 bis 46 dB(A) auf. Für 10 von 13 Immissionsorten vor der Südfassade wurde darüber hinaus ein nächtlicher Maximalpegel durch kurzzeitige Geräuschspitzen von bis zu 63 dB(A) ermittelt. Auch vor der Südostfassade am Haus M wird im obersten Geschoss ein maximaler Beurteilungspegel von 41 dB(A) ermittelt. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm wären somit beim Beurteilungspegel nachts um bis zu 6 dB(A) und beim Maximalpegel nachts um 3 dB(A) überschritten.

Der Immissionsrichtwert für den Beurteilungspegel tags von 55 dB(A) wird an fast allen Fassaden der geplanten Gebäude eingehalten. Lediglich im westlichen Eckbereich von Haus J wird der Immissionsrichtwert im siebten Vollgeschoss um 1 dB(A) überschritten.

Es liegt jedoch eine Überdeckung der gewerblichen Geräusche im Sinne der Nr. 3.2.1 der TA Lärm durch Verkehrslärm vor. Der 95 %-Überschreitungspegel des Verkehrslärms ist an allen Immissionsorten, an denen die Richtwerte der TA Lärm vom Beurteilungspegel des Gewerbelärms überschritten werden, höher als die nach TA Lärm ermittelten Beurteilungspegel der gewerblichen Geräusche. Der Mittelungspegel des Verkehrslärms überschreitet sogar die Maximalpegel des Gewerbelärms um ca. 4 dB. Somit treten auch die lauten Einzelereignisse des Gewerbelärms nur in den relativ kurzen Zeiträumen mit geringeren Verkehrslärmpegeln auffällig in Erscheinung. Besondere Maßnahmen an den betroffenen Fassaden zum Schutz vor Gewerbelärm können somit entfallen, da der passive Schallschutz vor Verkehrslärm genügt, um einen angemessenen Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner auch vor Gewerbelärm zu gewährleisten.

Pegelerhöhungen durch Reflexionen der Gewerbelärmimmissionen aus den Gewerbe- und Industriegebieten in Richtung der Wohnhäuser am Johannes-Sasse-Ring und am Eisenhutweg treten nicht auf. Entlang des Eisenhutwegs ist

auf der dem Plangebiet gegenüberliegenden Seite sogar mit Pegelminderungen durch Schallabschirmung zu rechnen.

Betriebe und Anlagen innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs

Der im Plangebiet befindliche 220-kV-Kabelendmast fällt ebenfalls unter den Anwendungsbereich der TA Lärm. Mit dem Betrieb der Freileitungen entstehen Schallemissionen aufgrund von Entladungsvorgängen (sogenannte Koronaentladungen). Diese erzeugen ein breitbandiges höherfrequentes Geräusch, welches in Abhängigkeit von der elektrischen Randfeldstärke ansteigt. Neben Schmutzablagerungen und Schäden an den Leiterseilen sorgen vor allem Wassertropfen für lokale Erhöhungen der elektrischen Randfeldstärke. Aufgrund eines Hinweises aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde zur Ermittlung nachteiliger Immissionen auf die schutzbedürftigen Nutzungen eine schalltechnische Untersuchung (ALB, März 2021) für diese Anlage durchgeführt. Als Berechnungsgrundlage dient die Studie "Messtechnische Felduntersuchungen zu Koronageräuschen" des Hessischen Landesamts für Umwelt und Geologie (HLNUG). Die Ergebnisse sind mit der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. I C, abgestimmt.

An allen Messpunkten waren die Straßenverkehrsgeräusche die pegelbestimmende Größe. Die Koronageräusche der Hochspannungsleitungen waren dennoch deutlich wahrnehmbar. Am Messpunkt direkt am Kabelendmast sowie auf Höhe des Bestandsgebäudes Johannes-Sasse-Ring Nr. 4 war die Einwirkung der Hochspannungsleitungen am deutlichsten, da beide Messpunkte vergleichsweise gut gegen den Straßenverkehrslärm der BAB A 113 abgeschirmt sind. Tief-frequente Geräuschanteile waren an keinem der Messpunkte wahrnehmbar. Auch Geräuschanteile anderer Anlagen traten nicht in Erscheinung.

Wie den Ausführungen der schalltechnischen Untersuchung (ALB, Oktober 2020) zu entnehmen ist, ist eine schalltechnische Vorbelastung durch bestehende bzw. planungsrechtlich mögliche Anlagen vorhanden. Aus der Vorbelastung und der Zusatzbelastung durch die Hochspannungsleitungen ergeben sich die Gesamtbelastungen.

Es ist zu erkennen, dass bei trockenen Witterungsbedingungen, die in 96 % aller Nachtstunden eines Jahres vorliegen, die von den Hochspannungsleitungen hervorgerufenen Teil-Beurteilungspegel um 6 dB und mehr unter dem Immissionsrichtwert für allgemeine Wohngebiete von 40 dB(A) nachts liegen. Im 2. und 3. OG des südwestlichen Eckbereichs von Haus A können dagegen bei leichtem Regen Teil- Beurteilungspegel auftreten, die den Immissionsrichtwert um bis zu 1,7 dB, bei starkem Regen um bis zu 5 dB, überschreiten. Für das Haus I wurde nur bei starkem Regen für das 3. und 4. OG im nordöstlichen Eckbereich eine Überschreitung des Immissionsrichtwerts um bis zu 3,2 dB ermittelt.

Gemäß den Ausführungen in der HLNUG-Studie sind bei Starkregenbedingungen die Überdeckungsgeräusche durch den Regen an sich derart hoch, dass entsprechend TA Lärm Ziffer 3.2.1 Absatz 5 infolge ständig vorherrschender Fremdgeräusche keine zusätzlichen schädlichen Umwelteinwirkungen durch die von den

Hochspannungsleitungen ausgehenden Geräusche zu erwarten sind. Aus diesem Grund wurde das Starkregenszenario nicht weiter betrachtet.

Der Anteil der Teil-Beurteilungspegel an der Gesamtbelastung ist demnach entsprechend gering, so dass auch durch alle an den maßgeblichen Immissionsorten einwirkenden Anlagen der Immissionsrichtwert nicht überschritten wird. Lediglich während leichter Regenphasen können nachts von den Hochspannungsleitungen Geräuschemissionen ausgehen, die zu einer Überschreitung des IRW um bis zu 3 dB im 2.OG und um 2 dB im 3.OG von Haus A führen können. Bei Haus I können nachts Überschreitungen von bis zu 1 dB im vierten Vollgeschoss auftreten. Die Immissionsrichtwerte von Mischgebieten, die noch als wohnverträglich gelten, werden vor allen untersuchten Fassaden eingehalten.

Immissionsrelevante Spitzenpegel wurden an keinem der Referenzmesspunkte festgestellt, so dass eine Betrachtung der zulässigen kurzzeitigen Geräuschspitzen nicht zu erfolgen braucht.

Obgleich die gewählten Emissionsansätze eher konservativ gewählt wurden, werden alle Anlagengeräusche von den maßgeblichen Emissionen der BAB A 113 überdeckt. Dieser Effekt bleibt auch in den Nachtstunden mit geringerer Verkehrsbelastung bestehen.

3.6.2. Verkehrsbedingter Lärm

Das Plangebiet ist durch Kfz-Verkehrsgeräusche der BAB A 113 sowie des Eisenhutwegs vorbelastet. Der bereits vorhandene Kfz-Verkehr – und damit auch die Schallbelastung – wird durch die geplanten Wohnungen weiter erhöht. Die Schallquellen werden gemäß DIN 18005 bewertet.

Der Neubau der privaten Straßenverkehrsfläche ist aus Lärmschutzsicht jedoch ohne Belang, da die errechneten Emissionspegel bei 42,6 dB(A) tags sowie 36,6 dB(A) nachts liegen. Auch ohne ausführliche Berechnung kann davon ausgegangen werden, dass die schalltechnischen Orientierungswerte von 55 dB(A) tags sowie 45 dB(A) nachts gemäß DIN 18005-1 Beiblatt 1 eingehalten werden.

Das Schallgutachten baut auf den Verkehrsstärken auf, die im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung (LK Argus GmbH, Juni 2020) ermittelt wurden.

Verkehrslärmimmissionen im Prognosenullfall

Bereits im Prognosenullfall (d. h. ohne die durch das Plangebiet induzierten Verkehre) ist das gesamte Plangebiet durch den Straßenverkehrslärm auf dem Eisenhutweg und auf der BAB A 113 stark vorbelastet. Sowohl am Tag als auch in der Nacht werden die schalltechnischen Orientierungswerte für Wohngebiete vollflächig überschritten. Untersucht wurden dabei Höhen von 2 m und 12 m über Grund. Nachts beträgt die Überschreitung in 12 m Höhe im gesamten Plangebiet und im nördlich angrenzenden Eisenhutweg mehr als 10 dB(A) und tags mehr als 5 dB(A). Autobahnseitig wird in einer Höhe von 12 m sogar der Schwellenwert zur

Gesundheitsgefährdung überschritten mit tagsüber 70 dB(A) (in einer Tiefe von rund 15 m) und nachts 60 dB(A) (in einer Tiefe von rund 30 m). Bedingt durch die Lärmschutzwand entlang der BAB A 113 treten in diesem Bereich des Plangebiets in einer Höhe von 2 m hingegen keine Überschreitungen der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung auf. Dennoch ist die schallabschirmende Wirkung der Lärmschutzwand für das Plangebiet insgesamt nur als gering einzuschätzen.

Die schalltechnischen Orientierungswerte für Verkehrslärm liegen für allgemeine Wohngebiete bei 55 dB(A) tags sowie 45 dB(A) nachts. Im Prognoseplanfall sind die Beurteilungspegel stark von der Berechnungshöhe abhängig, insbesondere in den Blockinnenbereichen. In 2,0 m über Geländeoberkante werden am Tag die schalltechnischen Orientierungswerte beinahe im kompletten Blockinnenbereich zwischen den Häusern G bis M eingehalten. Lediglich im Bereich zwischen den Häusern J und K sowie L und M treten leichte Überschreitungen auf, die sich durch die offenen Durchgänge in den Lärmschutzwänden ergeben. Auch im Bereich zwischen den Häusern I und J liegen aufgrund der Öffnung der „Westflanke“ leichte Überschreitungen vor. Im Umfeld der Stadtvillen liegen die Beurteilungspegel zwischen 55 dB(A) (nahe der Nordostfassaden der Häuser M, G, H, I) und 65 dB(A) (an der nordöstlichsten Geltungsbereichsgrenze).

Im geplanten Freibereich der Kindertagesstätte liegen die Pegelwerte tags bei ca. 54 bis 57 dB(A) und somit im Rahmen für die Orientierungswerte von Freiflächen (55 dB(A)).

In 2 m über Grund wird nachts der schalltechnische Orientierungswert von 45 dB(A) beinahe im kompletten Vorhabengebiet überschritten.

In 12 m über Grund liegen die Beurteilungspegel bereits am Tag in weiten Teilen über 55 dB(A), lediglich in den Innenhofbereichen der Häuser G, H, J, K und L liegen die Werte unter 55 dB(A). Die Nachtwerte liegen flächendeckend über 45 dB(A). Sie überschreiten entlang der Autobahn den Schwellenwert zur Gesundheitsgefährdung von 70dB(A) tags und 60dB(A) nachts.

Planbedingte Pegeländerungen für die vorhandene Wohnnutzung

Planbedingte Schallpegelzunahmen treten am Tag und in der Nacht gegenüber dem Prognosenullfall vor den beiderseits des Eisenhutwegs gelegenen Einfamilienhäusern auf. Betroffen sind in erster Linie die straßenzugewandten Gebäudeseiten und Freiflächen. Hier kommt es gegenüber der bereits hohen Vorbelastung mit 61 bis 64 dB(A) tags und bis zu 57 dB(A) nachts zu Pegelzunahmen von zumeist unter 0,2 dB und nur in Einzelfällen von bis zu 0,5 dB. Sie liegen somit unter der Wahrnehmungsschwelle. Für die in zweiter Reihe am Eisenhutweg sowie am Johannes-Sasse-Ring gelegenen schutzbedürftigen Wohnnutzungen treten dagegen im Prognoseplanfall Pegelminderungen von bis zu 1,5 dB gegenüber dem Bestand auf.

Kompensations- oder Schallschutzmaßnahmen zur Minderung der planbedingten Schallpegelzunahme sind nicht erforderlich, da bereits die hohe Vorbelastung passiven Schallschutz erfordert.

Planbedingter Neubau der Privatstraße

Die Festsetzung der Privatstraße ist lärmtechnisch ohne Belang. Die zu erwarteten Verkehrsstärken liegen bei ca. 360 Kfz am Tag. Diese führen zu keiner Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete.

Ergebnisse für die geplante Wohnnutzung innerhalb des Plangebiets

Insgesamt kann konstatiert werden, dass vor den der BAB A 113 zugewandten Fassaden der Häuser J bis M tagsüber ab dem vierten Vollgeschoss Überschreitungen der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung von über 70 dB(A) zu erwarten sind, nachts werden die Schwellenwerte von 60 dB(A) bereits ab dem dritten Vollgeschoss überschritten. In den unteren Geschossen treten durch die bestehende Lärmschutzwand entlang der Autobahn keine Überschreitungen auf.

Die schalltechnischen Orientierungswerte von 55 dB(A) tags sowie 45 dB(A) nachts werden vor den Blockaußenfassaden mit wenigen Ausnahmen überschritten. Entlang den der Autobahn zugewandten Fassaden sowie den nach Nordwesten bzw. Südosten ausgerichteten Fassaden werden die schalltechnischen Orientierungswerte in allen Geschossen überschritten. In den oberen Geschossen betragen die Überschreitungen tags bis zu 16 dB, nachts bis zu 20 dB.

In den lärmabgewandten Bereichen dieser Gebäude wird tagsüber der schalltechnische Orientierungswert von 55 dB(A) jeweils in den beiden oberen Vollgeschossen um maximal 3 dB(A) überschritten, in den unteren Geschossen dagegen eingehalten. Nachts sind dort Überschreitungen des Orientierungswerts von 45 dB(A) um maximal 7 dB festzustellen. In einigen Teilbereichen des Blockinnenbereichs können die schalltechnischen Orientierungswerte eingehalten werden.

An den Fassaden der Stadtvillen sowie der Kindertagesstätte entlang des Eisenhutwegs sind tagsüber Pegel von bis zu 64 dB(A) zu erwarten, nachts von maximal 58 dB(A). An den seitlichen Fassaden der Stadtvillen variieren die Verkehrslärmpegel in Abhängigkeit von Höhe und Abstand zum Eisenhutweg von 57 dB(A) bis 62 dB(A) tags sowie 52 dB(A) bis 56 dB(A) nachts.

Insgesamt können ohne die Festsetzung von Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb des Plangebiets nicht erreicht werden.

Mit Wohnungen baulich verbundene Außenwohnbereiche

Sofern für Außenwohnbereiche, die dem Wohnen zugeordnet sind, Schwellenwerte von über 65 dB(A) erreicht werden, sind bauliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Diese Werte treten entlang der Fassaden, die der BAB A 113 zugewandt sind, ab dem dritten Vollgeschoss auf, an Teilen der Nordwestfassade von Haus J ab dem fünften Vollgeschoss und an der Südostfassade von Haus M ab dem vierten Vollgeschoss. Die maximale Schwellenwertüberschreitung an den Stadtvillen (Gebäude A bis F) liegt ab dem zweiten bis dritten Vollgeschoss vor. Festsetzungen zum Schutz von Außenwohnbereichen sind in diesen Bereichen somit erforderlich.

Freiflächen der Kindertagesstätte sowie im Umfeld der Gebäude

Der schalltechnische Orientierungswert für Parkanlagen, der hier analog Anwendung finden kann, liegt am Tag bei 55 dB(A). Für die Nachtzeit findet keine Bewertung statt. Der überwiegende Teil der Blockinnenbereiche hält den angesetzten Orientierungswert von 55 dB(A) ein. Nur in den Randbereichen kommt es zu Überschreitungen. So treten im Umfeld der Stadtvillen und der Kita Beurteilungspegel von 55 dB(A) bis 65 dB(A) auf. Auf der geplanten Freifläche der Kindertagesstätte liegen die Beurteilungspegel bei 54 dB(A) bis 57 dB(A), so dass hier von verträglichen Werten ausgegangen werden kann.

3.6.3. Maßnahmen zum Schutz vor Lärm

Insgesamt kann konstatiert werden, dass zwar keine nachteiligen gewerbebedingten Emissionen innerhalb des Plangebiets auftreten, gesunde Wohnverhältnisse in Bezug auf den Verkehrslärm jedoch ohne Festsetzungen zum Lärmschutz nicht gegeben sind.

3.6.3.1. Trennungsgrundsatz

Aufgrund der im Plangebiet vorhandenen Lärmimmissionen ist im Rahmen der Abwägung geprüft worden, ob der Nutzungskonflikt durch Anwendung des Trennungsgrundsatzes gemäß § 50 BImSchG durch Trennung der einzelnen Nutzungen gelöst werden kann.

Die geplanten Nutzungen innerhalb des Plangebiets sind erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt, sowohl durch gewerbliche als auch durch verkehrliche Immissionen. Insbesondere an der südlichen Gebietsgrenze treten Werte von über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts auf, womit die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung überschritten werden. Ein Abrücken der Gebäude von den Emissionsorten außerhalb des Plangebiets ist geprüft worden. Aufgrund der flächendeckend hohen Immissionen und der geringen Tiefe des Streifens zwischen der BAB A 113 und dem Eisenhutweg ist ein Abrücken von der südlichen Gebietsgrenze kaum möglich und keine hinreichend wirksame Maßnahme.

Der Trennungsgrundsatz würde im vorliegenden Fall ein Abrücken der schutzbedürftigen Nutzung im Plangebiet von Autobahn / Straße bzw. dem östlich angrenzenden Gewerbegebiet erforderlich machen – ein Umstand der im dann erforderlichen Umfang innerhalb des Plangebiets nicht realisierbar ist. Wie die Berechnungsergebnisse verdeutlichen, ist das Abrücken von den jeweiligen Emissionsquellen nicht möglich bzw. ohne nennenswerte Verbesserungen, da die als Maßstab dienenden schalltechnischen Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete tags und nachts bereits im Prognosenullfall großflächig erheblich überschritten werden (tags um über 5 dB und nachts um über 10 dB).

Ein Abrücken vom Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG ist vertretbar. Dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden folgend soll als Maßnahme der Innenentwicklung eine innenstadtnahe, gut erschlossene Brachfläche als

Wohngebiet entwickelt werden und gleichwohl durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen sichergestellt werden, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind.

Die Erhöhung und Sicherung des Wohnanteils in einer innenstadtnahen Lage und im Bereich der Entwicklungsmaßnahme ist wesentliches Planungsziel. Es besteht ein gewichtiges öffentliches Interesse daran, im Plangebiet eine Wohnnutzung dem städtebaulichen Konzept entsprechend zu ermöglichen, um der zunehmenden Wohnungsnachfrage, insbesondere nach mietpreisgebundenen Wohnungen, Rechnung zu tragen. Im gesamten Stadtbereich ist ein Abrücken gemäß dem Trennungsgrundsatzes nur noch selten realisierbar.

3.6.3.2. Aktive Schallschutzmaßnahmen und lärmrobuster Städtebau

Da im vorliegenden Planfall vom Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG abgerückt werden muss, sind in einem zweiten Schritt aktive Lärmschutzmaßnahmen und städtebauliche Lösungen, wie die Festsetzung eines lärmrobusten Städtebaus, zu prüfen.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen

Entlang der BAB A 113 wurde bereits bei deren Bau eine Lärmschutzwand errichtet. Für eine Erhöhung der planfestgestellten Lärmschutzwände besteht seitens der zuständigen Straßenbauverwaltung keine Veranlassung. Es liegt auch nicht in der Hand der Vorhabenträgerin, Veränderungen an der Lärmschutzwand vorzunehmen. Die Erhöhung würde zudem voraussichtlich aus städtebaulichen Gründen nicht mitgetragen werden. Daher scheidet diese Maßnahme aus.

Aktive Schallschutzmaßnahmen entlang des Eisenhutwegs kommen aus unterschiedlichen Gründen nicht in Betracht. Dagegen sprechen insbesondere städtebauliche Gründe, die gerade am Eisenhutweg einen offenen Städtebau höher gewichten. Eine Lärmschutzwand oder ein Lärmschutzwall am Eisenhutweg scheiden aufgrund der erforderlichen baulichen Höhe in Bezug auf die zu schützenden Gebäude sowie aufgrund der Ineffizienz, bedingt durch die erforderlichen Öffnungen (Zufahrten und Zuwegungen für Verkehr und Feuerwehr), als Maßnahme aus.

Sonstige Maßnahmen zur aktiven Reduzierung der Lärmemissionen sind im vorliegenden Fall nicht möglich bzw. zielführend. Eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf dem Eisenhutweg oder der BAB A 113 könnte zwar zur punktuellen Minderung der Lärmbelastung führen, allerdings ist aufgrund der übergeordneten Funktion der Autobahn nicht davon auszugehen, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung realistisch ist. Ferner erfordert dies eine entsprechende verkehrsbehördliche Anordnung, die nicht planungsrechtlich geregelt werden kann. Es fehlt der bodenrechtliche Bezug, der eine Festsetzung dahingehend möglich machen würde.

Gleichwohl würden bei einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf dem Eisenhutweg, zumindest in der Nacht, die unmittelbar angrenzenden

Bereiche der Stadtvillen von einer Minderung der Beurteilungspegel von ca. 1,5 dB(A) profitieren.

Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der BAB A 113 auf 60 km/h könnte der Emissionspegel um 2,1 dB(A) reduziert werden. Anders als bei der Reduzierung auf dem Eisenhutweg wäre hier mit einem positiven Effekt für das gesamte Plangebiet zu rechnen.

Da es der Festsetzung von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten an der bodenrechtlichen Relevanz fehlt, scheidet eine Festsetzung aus. Eine entsprechende Anordnung wäre nur durch den jeweils zuständigen Straßenbaulastträger zu treffen.

Eine weitere Möglichkeit wäre das Aufbringen von lärmoptimiertem Asphalt auf dem Eisenhutweg bzw. der BAB A 113. Rechnerische Minderungen könnten jedoch nur auf der Autobahn erreicht werden. Auch für diese Maßnahme fehlt die realistische Umsetzungsperspektive, zumal die Möglichkeit fehlt, dies vertraglich zu regeln.

Städtebauliche Lärmschutzmaßnahmen

Die immissionsschutzrechtlichen Konflikte können also auch mit aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht gelöst werden. Gemäß des Berliner Lärmleitfadens sind als nächstes Festsetzungen zum „lärmrobusten Städtebau“ zu prüfen. Werden schutzbedürftige Nutzungen an lärmbelasteten Standorten geplant, können über eine geschlossene und ausreichend hohe Bebauung entlang der Lärmquelle rückwärtig ruhigere Bereiche geschaffen werden, durch die lärmsensible Nutzungen ausreichend geschützt werden können.

Im Hinblick auf die Umsetzung einer lärmrobusten Bebauungsstruktur sind die unterschiedlichen städtebaulichen Situationen an den Geltungsbereichsgrenzen zu berücksichtigen.

Am Eisenhutweg werden nachts Überschreitungen des Orientierungswerts für allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) um mehr als 10 dB erreicht. Diese resultieren überwiegend aus der Vorbelastung am Eisenhutweg. Aufgrund der Länge der Straßenfront soll hier jedoch aus städtebaulichen Gründen und aus Rücksicht auf die gegenüber liegende Einfamilienhaussiedlung keine geschlossene Blockrandbebauung entstehen, die zu einem ruhigen Blockinnenbereich beitragen könnte. Gleichwohl wird mit der Festsetzung von jeweils zwei Erkern an den zwei seitlichen Fassaden jeder Stadtvilla erreicht, dass abgeschirmte Bereiche für Fenster von Aufenthaltsräumen entstehen. Damit kann trotz der grundsätzlich wenig lärmrobusten Struktur der Stadtvillen ein wesentlicher Beitrag zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse geleistet werden. In Verbindung mit festzusetzenden passiven Schallschutzmaßnahmen können gesunde Wohnverhältnisse auch in diesem Bereich gewährleistet werden.

Die nächtlichen Beurteilungspegel entlang der Stadtautobahn überschreiten mit teilweise weit über 60 dB(A) die schalltechnischen Orientierungswerte erheblich

und liegen auch deutlich über denen am Eisenhutweg. Zum Schutz der übrigen Bebauung und zur Schaffung von relativ lärmarmen Außenwohnbereichen ist daher im Sinne eines lärmrobusten Städtebaus ein nahezu geschlossener sieben-geschossiger Gebäuderiegel, nur durchbrochen von transparenten Lärmschutzwänden, vorgesehen (vgl. Kap. II.2. Vorhabenentwicklung)

Durch die bestehende Lärmschutzwand entlang der BAB A 113 sowie die Troglage des Plangebiets gegenüber der Autobahn ist das Plangebiet bis zu einer Höhe von ca. 6 m über Gelände relativ gut gegenüber dem Verkehrslärm der Autobahn abgeschirmt. Schädliche Immissionen werden erst ab dem dritten Vollgeschoss in die Blockinnenbereiche getragen. Demgemäß werden auf den Flächen für besondere Anlagen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) Lärmschutzwände mit einer Schalldämmung von mindestens 25 dB als bündige Verbinder zwischen den jeweiligen Gebäudekörpern J-K, K-L und L-M erst oberhalb von 40,5 m ü. NHN festgesetzt. Die Höhe der Lärmschutzwände darf die Höhe des niedrigsten angrenzenden Gebäudes nicht unterschreiten. Diese sollen bis zur Attika als Gebäudeabschluss dienen und können so den Schalleintrag in die Innenhöfe verhindern (**textliche Festsetzung Nr. 9**). Bis zu einer Höhe von 40,5 m ü. NHN, das entspricht ca. 6,5 m über der vorhandenen und 6 m über der künftigen Geländeoberfläche, ist die Lärmschutzwand nicht erforderlich. So bleibt ein großzügiger Durchgang erhalten und es wird eine bessere Belüftung der Innenhöfe ermöglicht.

Bei Realisierung der Baukörper mit ihrer festgesetzten Mindesthöhe (**textliche Festsetzung Nr. 8**) in Verbindung mit den Lärmschutzwänden zwischen den Gebäuden können vor den blockinnenseitigen Fassaden und über den Freiflächen im Blockinnenbereich ausreichend niedrige Pegel sichergestellt werden. Zur weiteren Verbesserung werden darüber hinaus zusätzliche Lärmschutzwände auf den Häusern J bis M oberhalb des jeweils siebten Vollgeschosses festgesetzt (**textliche Festsetzung Nr. 10**). Die attikaähnlichen Lärmschutzwände sind ab der künftigen Rohbaudecke mit einer Höhe von 2,0 m zu errichten. Mit dieser Maßnahme wird der Schalleintrag in die Blockinnenbereiche zusätzlich reduziert. Die genaue Ausgestaltung der Lärmschutzwände ist im Durchführungsvertrag gesichert.

Zum weiteren Schutz der Blockinnenbereiche wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange angeregt, die nordwestlichen Gebäuderiegel durchgängig auf bis zu sechs Vollgeschosse zu erhöhen.

Obgleich die eine geschlossene Blockrandbebauung nach gutachterlicher Prüfung zu geringfügigen Verbesserungen der Lärmimmissionen in den Hofbereichen und an den rückwärtigen Fassaden führen würde, ist insbesondere aus städtebaulichen Gründen einer Öffnung der nordwestlichen Gebäudeflanke sowie einer maximalen Bauhöhe von vier Vollgeschossen zzgl. Staffelgeschoss der Vorzug gegeben worden. Diese offene Bebauungsstruktur wird vor allem als Übergang zur angrenzenden Einfamilienhausbebauung entlang des Johannes-Sasse-Rings als vorteilhaft erachtet. Auch wenn die Blocköffnung zu leicht erhöhten Schalleinträgen in den Blockinnenbereichen führt und ein Verlust an wohnbezogener

Geschossfläche mit sich bringt, ist unter Berücksichtigung nachbarlicher Belange eine Öffnung sowie Staffelung zur westlich angrenzenden Bebauung hin sinnvoll und wünschenswert. Auch die Erhöhung der Baukörper an der westlichen Grundstücksgrenze wurde nach Anregung im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange geprüft, aber aus den eben genannten Gründen nicht weiterverfolgt.

Im Ergebnis wird der Öffnung des Gebäuderiegels der Vorzug gegenüber einer lärmrobusten geschlossenen Bebauung gegeben. Nachteilige Schallreflexionen konnten ausgeschlossen werden. Insgesamt werden auch die schalltechnischen Orientierungswerte im „geöffneten“ Innenhof gegenüber der geschlossenen Variante als auskömmlich angesehen (vgl. Kap. II.2.).

Für die Wirksamkeit dieses lärmrobusten Städtebaus ist es erforderlich, dass die Rohbauten der Gebäudekörper J, K, L und M mit den erforderlichen Mindesthöhen sowie die Lärmschutzwände vor Nutzungsaufnahme der Gebäude G, H und I errichtet werden. Durch die aufschiebend bedingte **textliche Festsetzung Nr. 8** wird diese zeitliche Abfolge gesichert.

Bei Realisierung der langgestreckten Baukörper entlang der BAB A 113 mit bis zu sieben Vollgeschossen, ergänzt um gebäudehohe Lärmschutzwände zwischen den Gebäuden sowie Attikas mit 2,0 m Höhe über den Gebäudeoberkanten, können vor den blockinnenseitigen Fassaden und über den Freiflächen im Blockinnenbereich ausreichend niedrige Lärmpegel sichergestellt werden.

3.6.3.3. Abweichung von den schalltechnischen Orientierungswerten

Auch mit lärmrobusten städtebaulichen Strukturen ist in den Blockinnenbereichen keine flächendeckende Einhaltung des schalltechnischen Orientierungswerts von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts gewährleistet. Im vorliegenden Fall sprechen allerdings städtebauliche Gründe für die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets.

1. Die vollständige Berücksichtigung des Trennungsgrundsatzes gemäß § 50 BImSchG würde im Planfall das Abrücken des allgemeinen Wohngebiets von der südwestlich verlaufenden BAB A 113 und vom östlich angrenzenden Gewerbegebiet erfordern sowie gleichzeitig einen Mindestabstand zum Eisenhutweg hin. Durch die einzuhaltenden Abstände wäre eine Nutzung des Vorhabengebiets zu Wohnzwecken nicht möglich. Ein Abrücken vom Trennungsgrundsatz des § 50 BImSchG ist, wie in Kap. 3.5.3.1 dargelegt, vertretbar.
2. Bei Verwirklichung der Planung ergeben sich zumindest in den Blockinnenbereichen größtenteils ausreichend ruhige Bereiche. Im Plangebiet selbst sind tagsüber zudem großflächige ebenerdige Freibereiche vorhanden, in denen ein Beurteilungspegel von 55 dB(A) nicht überschritten wird.

-
3. Da Wohngebäude auch innerhalb eines Mischgebiets gemäß § 6 BauNVO oder eines Dorfgebiets gemäß § 5 BauNVO allgemein zulässig sind, erscheint eine differenzierte Betrachtung im Hinblick auf die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte von allgemeinen Wohngebieten angemessen. Insbesondere in einem Gebiet, das eine derart starke Vorbelastung durch Verkehrslärm aufweist, ist die Einhaltung der schalltechnischen Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete kaum möglich. Auch gibt es in innerstädtischen und innenstadtnahen Lagen Berlins selten Bereiche, in denen nächtliche Beurteilungspegel für Verkehrslärm von höchstens 45 dB(A) eingehalten werden. Selbst bei geschlossener Bauweise entlang von Hauptverkehrsstraßen wird nachts vor den lärmabgewandten Fassaden ein Beurteilungspegel von 45 dB(A) allenfalls in den untersten Geschossen eingehalten.
 4. Die Obergrenzen der 16. BImSchV lassen für allgemeine Wohngebiete Immissionsgrenzwerte tags von 59 dB(A) sowie nachts von 49 dB(A) zu. Obwohl die vorliegende städtebauliche Planung nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV fällt, können deren Immissionsgrenzwerte (IGW) für allgemeine Wohngebiete aber als Maßstab für das Vorliegen gesunder Wohnverhältnisse herangezogen werden. Im Gegensatz zur DIN 18005 stellen die IGW der 16. BImSchV nur auf Geräuschemissionen neu zu bauender/wesentlich zu ändernder Verkehrswege ab und nicht auf die in der Regel höheren Geräuschemissionen aller einwirkenden öffentlichen Verkehrswege.
 5. Im Prognosenullfall liegen für das unbebaute Vorhabengrundstück bereits Beurteilungspegel von über 60 dB(A) am Tag sowie von weit über 50 dB(A) in der Nacht vor. Damit werden selbst die schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete deutlich überschritten. Bei der Überplanung eines solchermaßen stark durch Verkehrslärm vorbelasteten Gebiets kann die in einem allgemeinen Wohngebiet zu erwartende Wohnruhe nicht gewährleistet werden. Es ist daher gerechtfertigt, die schalltechnischen Orientierungswerte von Mischgebieten zugrunde zu legen.
 6. Bei nächtlichen Beurteilungspegeln von bis zu 50 dB(A) ergeben sich bei teilgeöffneten Fenstern mittlere Innenpegel von ca. 35 dB(A) – ein Wert der aus lärmmedizinischer Sicht als zumutbar angesehen werden kann. Einen solchen Innenpegel lässt z.B. auch die DIN 4109 für haustechnische Anlagen zu. Er entspricht der Obergrenze der Spanne, die in der VDI 2719 empfohlen wird.

Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen und nachfolgend dargestellter passiver Schallschutzmaßnahmen können die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie eine auskömmliche Wohnruhe in diesem stark vorbelasteten Gebiet gewährleistet werden.

3.6.3.4. Passive Schallschutzmaßnahmen

Zur Vermeidung gesundheitsschädlicher Beeinträchtigungen der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner durch Verkehrslärm sind weitergehende passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, um angemessene Pegel innerhalb der Wohnungen sicherzustellen.

Vermeidung von einseitig orientierten Wohnungen

Der Vermeidung von einseitig zu den Emissionsorten orientierten Wohnungen ist grundsätzlich der Vorzug vor anderen passiven Schallschutzmaßnahmen zu geben. Diese restriktive Lösung soll dennoch auf diejenigen Bereiche beschränkt werden, in denen vor den Fassaden die schalltechnischen Orientierungswerte nachts für Mischgebiete von 50 dB(A) in mehreren Geschossen überschritten werden. Vor vielen Fassaden wird zumindest der Orientierungswert für Mischgebiete nachts von 50 dB(A) eingehalten. Es wird daher für die Fassadenabschnitte der Gebäude J, K, L und M festgesetzt, dass bei Wohnungen mit einem oder zwei Aufenthaltsräumen mindestens ein Aufenthaltsraum mit jeweils einem Fenster zum Blockinnenbereich auszurichten ist, bei Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen mindestens die Hälfte der Aufenthaltsräume. Diese Festsetzung wird mit der Festsetzung von geschlossenen Laubengängen kombiniert. Die Bereiche zwischen den Häusern J-K, K-L, L-M werden den lärmgeschützten Blockinnenbereichen gleichgesetzt, da diese durch die festgesetzten Lärmschutzwände vor dem Lärm der Autobahn geschützt werden. Die hier dargestellten Maßnahmen werden in der **textlichen Festsetzung Nr. 12** geregelt.

Auch für die Häuser G (G1-G2), H (H1-H2) und M (M1-M2-M3) wird festgesetzt, dass Wohnungen nicht einseitig zur Schallquelle (Eisenhutweg bzw. BAB A 113) ausgerichtet sein dürfen. Davon ausgenommen sind nur Wohnungen, bei denen mindestens zwei Außenwände nicht zur Blockinnenseite ausgerichtet sind (sog. Blockeckwohnungen). Für diese Blockeckwohnungen wird ein Schutz der Aufenthaltsräume durch besondere Fensterkonstruktionen festgesetzt. Diese gewährleisten unter Wahrung einer ausreichenden Belüftung einen nächtlichen Beurteilungspegel von 30 dB(A) bei jeweils mindestens einem teilgeöffneten Fenster in dem Raum bzw. den Räumen. Darunter fallen bspw. lärmabweisend optimierte Kastenfenster, die die Schalleintrittsfläche reduzieren. Zur Erreichung geringerer Lärmpegel im Innenraum kommen noch andere baulich-technische Lösungen in Betracht. Diese werden als "bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung" bezeichnet. Dazu zählen Maßnahmen, die zur Erhöhung der Schalldämmung des Außenbauteils bei gekipptem Fenster zusätzlich baulich-technische Lösungen vorsehen, bspw. Prallscheiben, vorgelagerte und verglaste Loggien oder geschlossene Laubengänge (**textliche Festsetzung Nr. 13**).

An den Fassaden der Blockinnenbereiche treten auch in den Nachtzeiten häufig Beurteilungspegel von bis zu 50 dB(A) auf. Für die in der textlichen Festsetzung Nr. 14 genannten Fassadenabschnitte wird daher ebenfalls festgesetzt, dass jeweils mindestens ein Aufenthaltsraum (bei Wohnungen mit ein bis zwei Aufenthaltsräumen) oder mindestens die Hälfte der Aufenthaltsräume (bei Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen) mit besonderen Fensterkonstruktionen oder

anderen baulichen Maßnahmen gleicher Wirkung auszustatten sind. So ist gewährleistet, dass unter Wahrung einer ausreichenden Belüftung bei jeweils mindestens einem teilgeöffneten Fenster in dem Raum bzw. den Räumen nächtliche Beurteilungspegel von 30 dB(A) nicht überschritten werden (**textliche Festsetzung Nr. 14**).

Laubengänge

Entlang der Gebäudekörper J, K, L und M treten trotz der bestehenden Lärmschutzwände entlang der BAB A 113 ab dem dritten Vollgeschoss erhebliche Überschreitungen der schalltechnischen Orientierungswerte auf. Gesunde Wohnverhältnisse können hier nur über die Festsetzung von geschlossenen Laubengängen erreicht werden. So ist zum Schutz vor Lärm entlang der Linien J9-J10, K9-K10, L9-L10 und M5-M6 oberhalb des zweiten Vollgeschosses jeweils ein geschlossener Laubengang zu errichten (**textliche Festsetzung Nr. 11**).

Außenwohnbereiche, die mit Wohnungen baulich verbunden sind

Die verkehrlichen Emissionen bedingen über die dargestellten Maßnahmen hinaus die Festsetzung zum Schutz von Außenwohnbereichen an bestimmten Fassadenabschnitten. Betroffene Außenwohnbereiche sind nur als verglaste Vorbauten oder verglaste Loggien zulässig, sofern nicht mindestens ein weiterer Außenbereich zu einer lärmabgewandten Seite ausgerichtet ist (**textliche Festsetzung Nr. 15**).

Anforderung an den baulichen Schallschutz innerhalb des Plangebiets

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan besteht wegen der neuen Sach- und Rechtslage kein Erfordernis mehr, Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen. Grund hierfür ist, dass nunmehr seit dem 01. August 2020 die DIN 4109-1: 2018-01 und DIN 4109-2: 2018-01 als technische Baubestimmung bauaufsichtlich eingeführt ist. Diese erreicht gegenüber der zum Zeitpunkt der Erstellung des Berliner Lärmschutzleitfadens 2017 maßgeblichen DIN 4109: 1989-11 ein auskömmliches und im Vergleich zu der an das Berechnungsverfahren der 24. BImSchV angelehnten bisher erforderlichen Muster-TF ein überwiegend etwas höheres Schutzniveau.

Gleichwohl ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss. Dazu zählt auch, ob durch den baulichen Schallschutz gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden können. Die Ergebnisse sind in die Abwägung einzustellen.

Sehr hohe Schallschutzanforderungen mit erf. $R'_{w,ges}$ von 42 dB bis zu 50 dB würden sich für Außenbauteile ergeben, die ab dem dritten Vollgeschoss unmittelbar nach Südwesten zur BAB A 113 ausgerichtet sind. Da hier jedoch vorgelagerte geschlossene Laubengänge festgesetzt sind, ergeben sich für die daran angrenzenden Aufenthaltsräume geringere Schallschutzanforderungen. In den beiden unteren Geschossen genügen Werte für erf. $R'_{w,ges}$ von 37 dB bis 39 dB.

Allerdings befinden sich jeweils in den Eckbereichen der Häuser J bis M in jedem Geschoss Wohnungen, bei denen mindestens eine Außenwand direkt zur Südwestfassade ausgerichtet ist. Für diese Räume müssen die Außenbauteile die o. g. hohen Werte für erf. $R'_{w,ges}$ zwischen 42 und 50 dB erreichen. Zu beachten ist außerdem, dass sich für die Eckräume wegen der großen Fassadenfläche im Verhältnis zur Grundfläche ein relativ hoher Korrekturwert K_{AL} ergibt.

Relativ hohe Anforderungen ergeben sich für die Südostfassade des Hauses M ab dem vierten Vollgeschoss, für die Nordwestfassade des Hauses J ab dem vierten Vollgeschoss und für die zum Eisenhutweg ausgerichteten Fassaden der Stadt- villen (erf. $R'_{w,ges}$ über 40 dB).

An den seitlichen, senkrecht zum Eisenhutweg verlaufenden Fassaden der Stadt- villen sind je nach Geschoss und Abstand zum Eisenhutweg $R'_{w,ges}$ von 36 dB bis 40 dB einzuhalten. In den durch die Erker abgeschirmten Bereichen sind die erforderlichen Schalldämm-Maße örtlich geringer. Die geringsten Werte für erf. $R'_{w,ges}$ sind im ersten Vollgeschoss zu erfüllen. In den oberen Geschossen nehmen die Anforderungen zu.

Für die Fassaden der Häuser G bis I und für alle Blockinnenbereiche ergeben sich nur vereinzelt erforderliche Schalldämm-Maße von mehr als 35 dB.

3.6.4. Feldexposition 220-kV-Kabeltrasse

Innerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans liegt der Endmast der Erdverkabelung der 220-kV-Leitung 291/302 Marzahn – Thyrow – Wuhlheide. Auf Grundlage der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) ist durch das Ingenieurbüro Müller-BBM Berlin der gutachterliche Nachweis zur Einhaltung der Grenzwerte erarbeitet worden (März 2021).

Ergebnis

Die gemäß 26. BImSchV für Niederfrequenzanlagen mit 50 Hz zulässigen Grenzwerte betragen 100 μ T für die magnetische Flussdichte und 5,0 kV/m für die elektrische Feldstärke. Diese Grenzwerte werden, das direkte Umfelds des Kabelendmasts ausgenommen, weder erreicht noch überschritten.

Für die Beurteilung sind die elektrische Feldstärke sowie die magnetische Flussdichte bei „höchster betrieblicher Auslastung“ zu ermitteln. Diese sind laut 26. BImSchV nicht durch die tatsächlich zu erwartende maximale Auslastung, sondern durch eine technische Grenze definiert.

Im Bereich der erdverlegten Kabeltrasse beträgt der Maximalwert der magnetischen Flussdichte 66,3 μ T (direkt über den Kabeln in 0,0 m Höhe). Das elektrische Feld wird vollständig durch das die Kabel umgebende Erdreich abgeschirmt.

Elektrische Felder treten lediglich im direkten Umfeld der an den Kabelendmast angeschlossenen Leiterseile auf. (Bereich von 5 m in der Tiefe, 18,5 m in der Länge) Die Grenzwerte werden hier eingehalten. Überbaubare Grundstücksflächen, nutzbare Freiflächen und die Außenbereiche der Kita sind davon nicht betroffen.

Einwirkung von Hochfrequenzsendeanlagen

Innerhalb eines Abstands von 300 m um den Geltungsbereich herum befindet sich keine ortsfeste Hochfrequenzanlage mit Frequenzen zwischen 9 kHz und 10 MHz, welche als Vorbelastung gemäß den Hinweisen zur Durchführung der 26. BIm-SchV, Länderausschuss für Immissionsschutz LAI, zu berücksichtigen wäre.

3.6.5. Sonstige Immissionen

Staub- und Geruchsimmissionen

Die Beeinträchtigung des Plangebiets durch Staub- und Geruchsimmissionen wird aufgrund der angrenzenden Nutzungen als sehr gering eingeschätzt. Im östlich angrenzenden Geltungsbereich des Bebauungsplans XV-58bb-1 sind vorrangig Büronutzungen geplant. Für die südlich des Teltowkanals gelegenen Nutzungen innerhalb des Bebauungsplans XIV-B23 im Bezirk Neukölln sind die Informationen zu den vorliegenden Genehmigungen beim Umwelt- und Naturschutzamt Neukölln (nichtgenehmigungsbedürftige Anlagen) und bei Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK (genehmigungsbedürftige Anlagen)) abgefragt worden. Die vorhandenen Betriebe und ausgeübten Nutzungen lassen keine beeinträchtigenden Staub- oder Geruchsimmissionen innerhalb des Plangebiets erwarten.

Die Beeinträchtigung des Plangebiets wird gemäß Szenarienrechnungen im Umweltatlas zur Wirkungsbeurteilung der Konzentration von Stickstoffdioxid und Feinstaub der Partikelgröße PM10 im Jahresmittelwert insgesamt als gering eingestuft.

Lichtimmissionen

Hinweise darauf, dass die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner höheren Lichtimmissionen ausgesetzt sind, als dies in einer Großstadt zu erwarten ist, liegen nicht vor.

Erschütterungen

Das Plangebiet erstreckt sich entlang der BAB A 113. Die geplante Bebauung liegt in rund 20 m Entfernung zur bestehenden Lärmschutzwand an der Autobahn, die in mehreren Metern Höhe auf einem Wall liegt. Erschütterungen werden aufgrund der Entfernung zur Autobahn, der Troglage des Plangebiets sowie aufgrund des Ausbaustandards der Autobahn nicht erwartet. Auch Schalldruckemissionen sind aufgrund der bestehenden Lärmschutzwand nicht zu erwarten.

3.7. Grünfestsetzungen

Im gesamten Entwicklungsbereich soll ein hoher ökologischer Standard verwirklicht werden. Deshalb werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE Festsetzungen zur Versickerung des Regenwassers, zur Begrünung der Dachflächen, zu Baumpflanzungen sowie zur wasser- und luftdurchlässigen Befestigung von Wegen getroffen. Die festgesetzten Bepflanzungen wirken kompensierend auf die Auswirkungen der Bebauung, sowohl auf die biotischen Komponenten des Naturhaushaltes als auch auf das Landschaftsbild. Durch Schattenspende und Staubbindung sowie durch Luftabkühlung aus der Verdunstung des in unterirdischen und oberirdischen Pflanzenorganen gespeicherten Wassers werden insbesondere Eingriffe in den Klima- und Wasserhaushalt ausgeglichen. Die Festsetzungen werden im Rahmen der Projektrealisierung zu einer nachhaltigen Verbesserung des Naturhaushalts führen (textliche Festsetzungen Nr. 16 bis 19).

Mit den festgesetzten Maßnahmen können Eingriffe in Natur und Landschaft gemindert werden. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, da die Eingriffe gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB als zulässig im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB gelten.

Bepflanzungen

Im gesamten Plangebiet sollen hochwertige Grünflächen entstehen. Aus städtebaulichen Gründen sind dafür im allgemeinen Wohngebiet auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen insgesamt 61 standortgerechte Laubbäume zu pflanzen (**textliche Festsetzung Nr. 16**). Darüber hinaus werden im Rahmen der baulichen Anpassung des Eisenhutwegs zwei zusätzliche Straßenbäume gepflanzt.

Außerdem sind alle nicht überbaubaren Grundstücksflächen zu begrünen oder gärtnerisch anzulegen (**textliche Festsetzung Nr. 18**). Mit diesen Festsetzungen wird ein bestimmter Vegetationsanteil auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen gesichert. Neben der Bedeutung für die Biotopentwicklung und das Landschaftsbild wirken sich Baumpflanzungen positiv auf den Wasserhaushalt und das Lokalklima aus. Darüber hinaus können großzügige private Grünflächen den Bedarf an wohnungsnahen öffentlichen Grünflächen kompensieren bzw. ergänzen.

Dachbegrünung

Die Festsetzung zur extensiven Dachbegrünung erfolgt vorrangig zur Verbesserung des Mikroklimas. Ebenfalls leistet die Dachbegrünung einen Beitrag zur Entstehung neuer Biotope und kann in einem gewissen Rahmen zusätzliche Lebensräume für Pflanzen und Tiere schaffen. Weiterhin dient die Dachbegrünung der Rückhaltung von Niederschlagswasser. So wird Niederschlagswasser zum Teil in der Substratschicht gespeichert und verdunstet wieder. Die Dachbegrünung trägt darüber hinaus zu einer Verzögerung des Regenwasserabflusses und damit zu einer Entlastung der Regenwasserentsorgungssysteme bei. Die Realisierung von Dachbegrünungen ist an die Festsetzung von Flachdächern mit einer Neigung von weniger als 15° gebunden. Ausgenommen von der Begrünungspflicht sind Dachflächen mit technischen Einrichtungen, Beleuchtungsflächen und Terrassen, welche höchstens 50 % der Dachfläche einnehmen dürfen. Demnach sind mindestens

50 % der Dachfläche extensiv zu begrünen. Die extensive Begrünung ist zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen (**textliche Festsetzung Nr. 17**).

Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen, Erdschicht über Tiefgaragen

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind die nicht überbaubaren Grundstücksflächen, einschließlich der Tiefgaragen, zu begrünen. Ausgenommen davon sind Wege, Zufahrten, Stellplätze, Kinderspielplätze sowie untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne des § 14 Abs. 1 BauNVO. Die Erdschicht über der Tiefgarage muss bei Bepflanzung mindestens 0,50 m betragen (**textliche Festsetzung Nr. 18**). Die Festsetzung einer höheren Erdüberdeckung würde einen erhöhten technischen Aufwand erfordern, der finanziell nicht angemessen wäre. Denn eine weitere Anhebung der Geländeoberkante ist aus städtebaulichen Gründen nicht erwünscht, so dass nur eine tiefere Gründung in Frage kommen würde. Diese scheidet allerdings aus, da die Gebäude und Tiefgaragen bereits jetzt an das Grundwasser heranreichen.

Eine Erdschicht von 0,50 m reicht aus, um flachwurzelnde Pflanzen anpflanzen zu können. Nach Abstimmung mit den Freiraumplanerinnen und -planern der Vorhabenträgerin bestehen bei Substratstärken von 0,5 m diesbezüglich keine Einschränkungen. Zudem können bereits bei dieser Bodenstärke positive Effekte für die Aufnahme und Rückhaltung von Regenwasser konstatiert werden. Für das Anpflanzen tiefer wurzelnder Bäume stehen ausreichend andere Flächen zur Verfügung.

Der Ausschluss von Baum- und Strauchpflanzungen auf der Leitungstrasse der unterirdischen 220-kV-Leitung ist durch eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit im Grundbuch gesichert.

Verwendung von wasser- und luftdurchlässigen Befestigungen

Die Verwendung von wasser- und luftdurchlässigen Befestigungen für Wege soll sicherstellen, dass ein möglichst hoher Anteil des Niederschlagswassers vor Ort versickern kann und damit dem Grundwasser zugeführt wird. Somit dient die Festsetzung dem Grundsatz der Minimierung der Eingriffe in den Boden- und Grundwasserhaushalt. Die Durchlüftung des Bodens sowie die Versickerung von Niederschlagswasser sind weiterhin gegeben. Auch die Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen, wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierungen und Betonierungen, sind unzulässig (**textliche Festsetzung Nr. 19**).

Versickerung von Niederschlagswasser

Die **textliche Festsetzung Nr. 20** ist eine Maßnahme der Niederschlagswasserbewirtschaftung, die auch dem Naturhaushalt zugutekommt. Wasserwirtschaftliche Belange stehen der Versickerung nicht entgegen.

Die Konzeptplanung und die Bemessung für die Niederschlagswasserbehandlung und -beseitigung zum Vorhaben wurden im Juli 2019 vom Büro ifs erstellt. Für das Plangebiet wurden anhand eines Bodengutachtens Durchlässigkeitsbeiwerte (kf-Werte) zwischen $4,8 \times 10^{-5} \text{ m/s}$ und $6,1 \times 10^{-5} \text{ m/s}$ ermittelt. Die Durchlässigkeit

des anstehenden Bodens gewährleistet somit grundsätzlich die Versickerung des Niederschlagswassers im Plangebiet.

Als Bemessungsgrundwasserstand für die geplanten Versickerungsanlagen wird ein höchster Grundwasserstand (HW) von 33,1 m ü. NHN angenommen, im überwiegenden Teil des Plangebiets wird die Geländehöhe rund 35,5 m ü. NHN betragen. Der erforderliche Mindestabstand von 1,0 m zum Bemessungsgrundwasserstand für Versickerungsanlagen ist somit eingehalten.

Das Plangebiet liegt im Einzugsbereich des Retentionsbodenfilters Adlershof, der hydraulisch für eine bestimmte abgeschlossene Einzugsgebietsfläche bemessen und darauf abgestimmt ist. Für das Vorhabengebiet wurde anteilig ein Anschlussgrad bzw. eine Einleitmenge von 19 l/s berücksichtigt. Dies entspricht einer Fläche von 1.600 m², die an den bestehenden Regenwasserkanal angeschlossen wird. Eine Vorreinigung der Abflüsse vor Einleitung in den Regenwasserkanal ist vorgesehen, da eine mittelbare Einleitung gemäß § 29 Berliner Wassergesetz vorliegt. Demgemäß wird die Fläche N innerhalb der privaten Straßenverkehrsfläche in das Regenwasserkanalnetz am Eisenhutweg entwässert. Die Abflüsse der übrigen Straßen werden über straßenbegleitende Mulden bzw. über eine großflächige Mulde im südwestlichen Bereich des Baugebiets versickert. Für das anfallende Niederschlagswasser von Dach-, Balkon- und Terrassenflächen sind unterirdische Rigolen als Entwässerungssystem vorgesehen.

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden zudem durch Festsetzung der Begrünung nicht überbaubarer Grundstücksflächen, von Dachbegrünung und von wasserdurchlässigen Wegen die Voraussetzungen für eine Regenwasserversickerung – unter Berücksichtigung der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung – geschaffen.

3.8. Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Die private Verkehrsfläche sichert die verkehrliche Erschließung des Plangebiets. Hierfür ist die Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher des allgemeinen Wohngebiets zu belasten. Außerdem ist die Verkehrsfläche mit einem Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Unternehmensträgerin zu belasten, damit diese zu Wartungs- und Betriebszwecken Zugriff auf die Fläche der Stromkabeltrasse erhält (**textliche Festsetzung Nr. 21**).

3.9. Sonstige Festsetzungen

Außerkräfttreten bisheriger Rechtsvorschriften

Der Bebauungsplan XV-58bb enthält Regelungen sowohl für das Plangebiet als auch für angrenzende Flächen. Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE treten alle bisherigen Festsetzungen und baulichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuchs

bezeichneten Art enthalten, außer Kraft. Die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE ersetzen damit die bisherigen verbindlichen Regelungen des Bebauungsplans XV-58bb (**textliche Festsetzung Nr. 22**).

3.10. Hinweise

Pflanzliste

Bei der Anwendung der textlichen Festsetzungen Nr. 16 bis 18 wird die Verwendung von Arten der der Begründung beigefügten Pflanzenliste empfohlen (s. Anhang, Ziff. 2).

Hochbau

Gemäß § 9 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG¹) müssen Hochbauten, die bis zu 40 m von der Fahrbahnaußenkante der Bundesautobahn gebaut werden, durch das Fernstraßen-Bundesamt genehmigt werden. Hochbauten, die zwischen 40 m und 100 m von der Fahrbahnaußenkante der Bundesautobahn gebaut werden, benötigen ebenfalls die Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamts (§ 9 Abs. 2 FStrG).

220-kV-Leitung

Um eine Bebauung des Grundstücks zwischen Eisenhutweg und der Bundesautobahn A 113 zu ermöglichen, ebenso wie den Bau der Hermann-Dorner-Allee und des Ernst-Ruska-Ufers, wurde die bestehende 220-kV-Leitung 291/302 Marzahn-Thyrow-Wuhlheide der 50Hertz Transmission zwischen dem Gittermast 83, der sich im Kleinsiedlungsgebiet am Johannes-Sasse-Ring befindet, und dem Gittermast 88 (südlich des Teltowkanals) im Jahr 2007 erdverkabelt. Für die Erdverlegung der Kabel wurden zwei neue Kabelendmaste benötigt. Dabei wurden der Kabelendmast 83A im Westen des Plangebiets und der Kabelendmast 87A südlich des Teltowkanals errichtet.

Die Erdtrasse beinhaltet einen 3,5 m breiten Kabelgraben, in dem die Schutzrohre liegen, sowie beidseitige Schutzstreifen von je 2,5 m. Vom Kabelendmast ausgehend verläuft die Erdtrasse entlang der westlichen und südlichen Grenze des Plangebiets. Hierfür ist ein Leitungsrecht in einer Breite von 7 m bzw. 10 m grundbuchlich gesichert.

Im Süden des Geltungsbereichs verläuft der Schutzstreifen in einem Abstand von 1,0 m zum Grasnarbenweg, der hier außerhalb des Geltungsbereichs parallel zur Autobahn vorhanden ist. Der Autobahnbegleitweg (Grasnarbenweg) kann im Falle notwendiger Arbeiten an der 220-kV-Kabel-trasse als Zuwegung und Stellfläche für Baufahrzeuge genutzt werden.

¹ Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 11 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) geändert worden ist

Im Bereich der Leitung sind die Errichtung von Bauwerken, das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern sowie ober- und unterirdische Verrichtungen, die die Kabeltrasse gefährden, nicht zulässig. Diese Auflagen wurden durch eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Grundbuch geregelt. Im zeichnerischen Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird darauf hingewiesen.

Das grundbuchrechtlich gesicherte Leitungsrecht an der westlichen Grundstücksgrenze hat eine Breite von 10 m, da ein Schutzstreifen mit einer Breite von 2,5 m für Arbeiten im Havariefall nicht ausreicht.

Entsprechend wird die Lage der 220-kV-Trasse als Hinweis im zeichnerischen Teil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans aufgenommen.

3.11. Durchführungsvertrag

Zur Sicherung der Planung wurde auf der Grundlage des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, und der Vorhabenträgerin, der Eisenhutweg 54-76 Grundstücksgesellschaft mbH, der Durchführungsvertrag am 20.5.2021 unterzeichnet. In diesem verpflichtet sich die Vorhabenträgerin zur Umsetzung des Vorhabens innerhalb einer bestimmten Frist sowie zur Übernahme der Planungs- und Erschließungskosten. Der Durchführungsvertrag enthält verbindliche Regelungen, insbesondere zu folgenden Inhalten der Planung:

Übernahme der dem Land Berlin entstehenden Kosten

- Verpflichtung der Vorhabenträgerin, das vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren, einschließlich der dafür erforderlichen Untersuchungen, auf eigene Kosten durchzuführen, sowie die anfallenden Kosten für Bekanntmachungen und Öffentlichkeitsbeteiligung zu übernehmen.

Durchführungspflichten der Vorhabenträgerin

- Durchführung des Vorhabens entsprechend den abgestimmten Projektplänen, einschließlich neuer Geländemodellierung, innerhalb von 50 Monaten nach Vollziehbarkeit der Baugenehmigungen bzw. Zulässigkeit der Bauausführung auf eigene Kosten;
- Realisierung der im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen;
- Errichtung und dauerhafter Erhalt einer Kindertagesbetreuungseinrichtung mit mindestens 58 Plätzen, einschließlich der erforderlichen Spielflächen, im Vertragsgebiet;
- Durchführung der im Freiflächenplan dargestellten Maßnahmen auf eigene Kosten;
- Planung und Errichtung eines Fußgängerüberwegs auf dem Eisenhutweg.
- Abstimmung aller Bodeneingriffe im Vorfeld mit der archäologischen Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamts Berlin;
- Umsetzung der im Umweltbeitrag beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen (Bauzeitenregelung, Dachbegrünung, Pflanzgebote);

- Kompensation der zu fällenden und gemäß Baumschutzverordnung geschützten Bäume;
- Einholung der erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnis für die geplante Bewirtschaftung des Niederschlagswassers und Abstimmung der einzelnen Versickerungsmaßnahmen mit der Wasserbehörde des Landes Berlin;
- Abstimmung mit dem zuständigen Straßenbaulastträger zur Einschränkung der Anbaufreiheit von Bundesfernstraßen.

Bindungen im Mietwohnungsbau

- Verpflichtung der Vorhabenträgerin, 30% der Wohnungen so herzustellen, dass sie nach den Wohnungsbauförderbestimmungen des Landes Berlin förderfähig sind (mietpreis- und belegungsgebunden) und hierfür Fördermittel in Anspruch zu nehmen.

Sicherheitsleistungen

- Vertragsstrafen und Bürgschaften zur Sicherung der Errichtung einer Kindertagesstätte, zur Errichtung der mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen sowie zur Umsetzung des Fußgängerüberwegs.

3.12. Flächenbilanz

Fläche	in ha	in %
Allgemeines Wohngebiet	2,95	92,2
Private Verkehrsfläche	0,25	7,8
gesamt	3,20	100,0

Tabelle 2: Flächenbilanz

IV Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

Allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)

Zur Ermittlung potenziell negativer Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurde ein Schallgutachten erstellt. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass sich der Lärm nicht negativ auf die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auswirkt, wenn entsprechende Vorkehrungen zum Schutz vor Lärm im vorhabenbezogenen Bebauungsplan getroffen werden. Dazu gehören der lärmrobuste Städtebau in Verbindung mit den Lärmschutzwänden zwischen sowie auf den Gebäuden entlang der Autobahn.

Abstandsflächenverkürzungen ergeben sich zum einen aus der städtebaulich gewollten Dichte, zum anderen durch den lärmrobusten Städtebau. Soweit im Plangebiet Abstandsflächen reduziert wurden, konnte nachgewiesen werden, dass eine ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung bei Umsetzung der Projektplanung, einschl. Geländemodellierung, gewährleistet ist.

Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, Schaffung und Erhaltung sozial stabiler Bewohnendenstrukturen, Eigentumsbildung, Bevölkerungsentwicklung (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB)

Den Wohnbedürfnissen der Bevölkerung wird durch Festsetzung des allgemeinen Wohngebiets Rechnung getragen. Der berlinweit wachsenden Bevölkerung und dem steigenden Bedarf nach Wohnraum wird mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan entsprochen. Die städtebauliche Entwicklung der Brachfläche als vorhabenbezogenes Projekt entspricht der Intention für das Entwicklungsgebiet, zügig die Flächen zu entwickeln.

Die Regelungen des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung sind in städtebaulichen Entwicklungsgebieten nicht anzuwenden. Dessen ungeachtet wird die Vorhabenträgerin 30% der Wohnungen mietpreis- und belegungsgebunden errichten, was vertraglich gesichert wurde. Die Wohnungen sollen nach Fertigstellung von einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft übernommen werden.

Die Regelungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans tragen zu einer stabilen Bevölkerungsstruktur im Quartier bei und sie tragen dem dringend benötigten Wohnraumbedarf verschiedener Nutzergruppen Rechnung.

Soziale und kulturelle Bedürfnisse der Bevölkerung, Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB)

In dem allgemeinen Wohngebiet ist die Errichtung von Anlagen für soziale und kulturelle Zwecke allgemein zulässig. Die erforderliche Infrastruktur kann bei Bedarf innerhalb des Plangebiets ergänzt werden.

Durch die Errichtung einer Kindertagesstätte im Plangebiet kann den sozialen Bedürfnissen der wachsenden Bevölkerung Rechnung getragen werden. Im näheren Umkreis (1,5 km) sind zwar Kindertagesbetreuungseinrichtungen vorhanden, die allerdings ausgelastet sind.

Die Belange des Bildungswesens wurden im vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren berücksichtigt. Der durch das Vorhaben ausgelöste Bedarf an Grundschulplätzen soll durch die geplante Gemeinschaftsschule in unmittelbarer Umgebung am Eisenhutweg / Hermann-Dörner-Allee abgedeckt werden. Die Gemeinschaftsschule soll 2026 in Betrieb gehen. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans 9-15b-1 wird darüber hinaus in ca. 500 m Entfernung ein Grundschulstandort an der Gerhard-Sedlmayr-Straße in unmittelbarer Nähe zum Landschaftspark Johannisthal planungsrechtlich gesichert.

Die in 700 m Entfernung liegende 68 ha große Grün- und Erholungsfläche „Landschaftspark- und Naturschutzgebiet ehemaliges Flugfeld Johannisthal“ sichert die siedlungsnahen Grünversorgung (rund 7 m² je Einwohnerin / Einwohner) der zukünftigen Wohnbevölkerung und die wohnungsnahen Grünversorgung, unter der Einschränkung, dass der Park mehr als 500 m entfernt liegt. Die großzügig bemessenen privaten, aber gleichwohl halböffentlichen Freiflächen im Baugebiet kompensieren zudem nahezu das Defizit an wohnungsnahem, öffentlichen Grün.

Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung, Anpassung und Umbau vorhandener Ortsteile sowie die Erhaltung und die Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB)

Da im Plangebiet keine großflächigen Einzelhandelseinrichtungen vorgesehen sind, wirken sich die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht auf die zentralörtliche Struktur des Bezirks Treptow-Köpenick aus.

Belange der Baukultur, des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sowie die Gestaltung des Orts- und Landschaftsbilds (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB)

Bei dem unbebauten Plangebiet handelt es sich um keine denkmalgeschützten Bereiche oder Anlagen. Das Vorhaben ist in Varianten frühzeitig ausgearbeitet und sowohl unter Beteiligung der Öffentlichkeit, als auch der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange entwickelt worden. Die Planung berührt Belange der Bodendenkmalpflege. Im Umfeld des ausgewiesenen Geländes befinden sich zahlreiche ur- und frühgeschichtliche Fundstellen, von denen mehrere in den vergangenen Jahren ausgegraben wurden. Weiterhin ist mit Resten von DDR-Grenzanlagen zu rechnen.

Alle Bodeneingriffe sind im Vorfeld mit der archäologischen Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamts Berlin abzustimmen.

Belange der von Kirchen und Religionsgesellschaften des öffentlichen Rechts festgestellten Erfordernisse für Gottesdienst und Seelsorge (§ 1 Abs. 6 Nr. 6 BauGB)

Dem Plangeber sind keine diesbezüglichen Erfordernisse bekannt und zur Kenntnis gegeben worden.

Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB)

Im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurde ein Umweltbeitrag erstellt. Die Eingriffsregelung ist hier nicht anzuwenden, da gemäß

§ 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe als zulässig gelten. Schutzgüter gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. b BauGB sind nicht betroffen. Darüber hinaus besteht durch die Überplanung des rechtskräftigen Bebauungsplans XV-58bb kein weitergehendes Erfordernis, da der Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft bereits im Landschaftspark Johannisthal erfolgt ist. Die Berücksichtigung des Naturschutzes im Rahmen der Abwägung und die Pflicht zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen bleiben bestehen. Der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum wird aber der Vorrang eingeräumt, so dass die dadurch entstehenden Beeinträchtigungen, insbesondere die Versiegelung von Freiflächen, an dieser Stelle hingenommen wird.

Artenschutzrechtliche Belange sind bei Umsetzung der Maßnahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zu beachten und wurden durch eine Bauzeitenregelung für Brutvögel im Durchführungsvertrag berücksichtigt. Zugriffsverbote nach § 44 BNatSchG können so vermieden werden.

Belange der Wirtschaft und der Forstwirtschaft (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB)

Das Plangebiet soll als Wohngebiet entwickelt werden. Es rückt an den festgesetzten Bebauungsplan XV-58bb mit dem Planungsziel Gewerbe- und Sondergebiet heran. An diesem Planungsziel soll grundsätzlich auch im Änderungsverfahren XV-58bb-1 festgehalten werden.

Es besteht für beide Plangebiete ein gegenseitiges Rücksichtnahmegebot. Der an den vorhabenbezogenen Bebauungsplan angrenzende Gewerbe- und Sondergebietsteil wurde bislang nicht realisiert, weshalb keine konkrete Betroffenheit von Betrieben vorliegt. Die privaten Belange des Grundstückseigentümers sind durch das Heranrücken der Wohnnutzung an die gewerblichen Bauflächen nicht beeinträchtigt.

Das geplante Gewerbe- und Sondergebiet grenzt immer schon an bestehendes Wohnen an (Einfamilienhausgebiet im Norden und Westen). Zum Schutz des Wohnens wurden Schallkontingentierungen für die gewerblichen Nutzungen bereits im Bebauungsplan XV-58bb festgesetzt bzw. als Baulasteintragung für die Baugenehmigung vorbereitet. Im laufenden Verfahren des Bebauungsplans XV-58bb-1 werden die Emissionseinschränkungen zur Sicherung der Schutzansprüche des bestehenden und zukünftigen Wohnens neu berechnet und in Abstimmung mit der Wohngebietsentwicklung in die Planung eingestellt. Im Plangebiet wird dem benachbarten Gewerbe- und Sondergebiet durch die Anordnung der privaten Verkehrsfläche und von Stellplätzen entlang der östlichen Grundstücksgrenze Rechnung getragen. Hierdurch wird eine räumliche Distanz zwischen den Wohnbauten und dem Gewerbegebiet geschaffen. Im Übrigen werden die Gewerbeimmissionen durch den Verkehrslärm überdeckt.

In einem Schallgutachten wurde ermittelt, dass die Wohnnutzungen innerhalb des Plangebiets keine Auswirkungen auf die möglichen Gewerbebetriebe im angrenzenden Bebauungsplangebiet haben werden.

Dem gegenseitigen Rücksichtnahmegebot kann mit Maßnahmen zu lärmrobusten städtebaulichen Strukturen sowie der Ergänzung von passiven Schallschutzmaßnahmen entsprochen werden. Die Belange der Wirtschaft und des Wohnens sind mit den Regelungen ausreichend gewahrt.

Verkehrsbelange, Belange der Mobilität der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

Der Geltungsbereich ist über die direkt anliegende Buslinie 160 (im 20-Minuten-Takt) und die 600 m entfernte Buslinie M11 an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Auch ist in rund 2,6 km Entfernung der Bahnhof Adlershof zu erreichen, der einen Anschluss an das regionale und überregionale Schienennetz und den Flughafen BER ermöglicht. In Anbetracht der geplanten Gebietsentwicklung mit ca. 585 Wohneinheiten und dem Zuwachs der ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer kann es in Spitzenzeiten zu Engpässen kommen. Damit die Bewohnerinnen und Bewohner sowie die Besucherinnen und Besucher des Plangebiets ihre Wege auch unabhängig von individuellen Verkehrsmitteln organisieren können, sollte die ÖPNV-Ausstattung verbessert werden. Der Handlungsbedarf liegt auf übergeordneter Ebene. Es bestehen zahlreiche Möglichkeiten, die Mobilitätsangebote zu stärken. Dazu zählen neben der Verbesserung der ÖPNV-Ausstattung (Bustaktung, Straßenbahnverlängerung) auch die Ausweitung des Car-Sharing auf Stadtrandgebiete als Baustein des Mobilitätskonzepts sowie die Stärkung der Fahrradnutzungen (Ausleihmöglichkeiten Lasträder, Mobilitätsstationen etc.).

Zur verkehrlichen Erschließung des geplanten Vorhabens werden zusätzliche private Verkehrsflächen, einschließlich 280 Stellplätzen für die Anwohnenden und die Kita-Nutzenden, vorgesehen. Es ist von einem hohen Anteil (mindestens 30%) geförderten Wohnraums auszugehen. Das Preisniveau der Wohnungen und die Wohnungsgrößen haben nachweislich Einfluss auf die Pkw-Dichte. Mit den 280 Stellplätzen wird ein Stellplatzschlüssel von 0,47 (Stellplätze pro Wohneinheit) erreicht. Dies stellt eine angemessene Versorgung dar in Anbetracht der grundsätzlichen politischen Zielstellung, die Nutzung umweltgerechter Verkehrsmittel zu fördern. Um auch im Plangebiet einen geringen Pkw-Besitz zu fördern, wird auf die Verbesserung der Mobilitätsangebote - ausgerichtet auf die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner - gesetzt. Der Plangeber wägt bei der Bodennutzung zwischen Pkw-Stellplatzflächen und Wohnen zu Gunsten von Wohnfläche ab.

Aktuell wird an einem gebietsbezogenen Mobilitätskonzept für den Schwerpunkt- raum des Entwicklungsgebiets Adlershof gearbeitet. Es ist mit einem mittelfristigen Bearbeitungszeitraum zu rechnen, da die Problemvernetzung einer intensiven Auseinandersetzung bedarf. Die Vorhabenträgerin unterstützt den Prozess der Entwicklung eines Mobilitätskonzepts.

Der Verkehr auf dem Eisenhutweg wird durch das Vorhaben erhöht. Die durch das Vorhaben induzierten Neuverkehre liegen jedoch innerhalb der künftigen Kapazitätsgrenzen des Verkehrsnetzes und der Knotenpunkte, eine Verschlechterung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs wird durch das Vorhaben nicht hervorgerufen, was gutachterlich nachgewiesen wurde.

Belange der Verteidigung und des Zivilschutzes, einschließlich der zivilen Anschlussnutzung von Militärliegenschaften (§ 1 Abs. 6 Nr. 10 BauGB)

Die Belange sind durch die Planung nicht berührt.

Beschlossene Entwicklungskonzepte und städtebauliche Planungen (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)

Die Ziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entsprechen den in den vorliegenden städtebaulichen Entwicklungskonzepten (z.B. StEP Wohnen) verankerten Zielstellungen bzw. widersprechen diesen nicht.

Belange des Hochwasserschutzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 12 BauGB)

Das Plangebiet liegt außerhalb des dargestellten „Risikobereichs Hochwasser“. Es liegt auch nicht innerhalb eines vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiets, das durch Verfügung vom 13. Januar 2013 vom Land Berlin ausgewiesen wurde. Belange des Hochwasserschutzes sind insofern nicht zu berücksichtigen.

Belange von Flüchtlingen und Asylbegehrenden und ihrer Unterbringung (§ 1 Abs. 6 Nr. 13 BauGB)

Durch die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets sind Anlagen für soziale Zwecke, zu denen Unterbringungsmöglichkeiten für Flüchtlinge und Asylbegehrende gehören, planungsrechtlich zulässig.

V Auswirkungen der Planung

1. Auswirkungen auf die Umwelt

Bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung kann im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 13 Abs. 3 BauGB auf die Umweltprüfung verzichtet werden. Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 gelten zudem Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 als vor der planerischen Entscheidung erfolgt und zulässig. Gleichwohl sind die Umweltbelange nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB bei der Abwägung zu berücksichtigen.

Der Verzicht auf die Durchführung einer Umweltprüfung begründet keinen Verzicht zur Prüfung der Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Diese Belange, und auch die Frage der Eingriffsvermeidung, sind im beschleunigten Verfahren zu berücksichtigen.

Aus diesem Grund ist ein Umweltbeitrag erarbeitet worden, der die Auswirkungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans auf die einzelnen Schutzgüter darstellt. Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen können erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Eingriffe nach § 14 f Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vollständig vermieden werden. Eine Bilanzierung der Neuversiegelung ist aufgrund der bereits zulässigen Versiegelung durch den rechtskräftigen Bebauungsplan XV-58bb nicht erforderlich. Es verbleibt kein Kompensationsdefizit für die naturschutzfachlichen Schutzgüter der Eingriffsregelung.

Artenschutz

Artenschutzrechtliche Belange sind bei Umsetzung der Maßnahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zu beachten und werden durch eine Bauzeitenregelung für Brutvögel berücksichtigt. Zugriffsverbote nach § 44 BNatSchG können so beachtet werden. Für zwei Brutreviere der Dorngrasmücke ist nach aktueller Rechtsprechung vom 21.03.2021 des EUGH im Zuge eines Ausnahmeverfahrens nach § 45 Abs. 7 Punkt 5 BNatSchG oder einer vorgezogenen Maßnahme (CEF) nach § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 Punkt 3 BNatSchG über die Kompensationspflicht zu entscheiden.

Eingriffe in Biotope und deren Ausgleich im Landschaftspark

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für bereits durch den Bebauungsplan XV-58bb zulässige Eingriffe in geschützte Biotope gemäß § 26a NatSchG Bln wurden vollständig außerhalb des Geltungsbereichs (im Landschaftspark Johannisthal) ausgeglichen und werden demnach nicht durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE überplant.

Berücksichtigung des Naturschutzes im Rahmen der Abwägung und die Pflicht zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen

Die Ausgleichsverpflichtung gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB findet keine Anwendung, gleichwohl sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes, in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Pflicht zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen bleibt somit grundsätzlich erhalten. Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts, wurden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE Grünfestsetzungen aus städtebaulichen oder naturschutzrechtlichen Gründen getroffen.

Der Plan enthält textliche Festsetzungen zur Dachbegrünung, zur Überdeckung und Begrünung von Tiefgaragen, zu Baumpflanzungen sowie zu wasser- und luftdurchlässigen Befestigungen von Wegen und zur Versickerung des Niederschlagswassers. Diese Festsetzungen gehören zu den hohen ökologischen Standards innerhalb der Entwicklungsmaßnahme, die im vorhabenbezogenen Bebauungsplan beibehalten werden. Eine Fassadenbegrünung, die in gewerblich geprägten Teilen des Entwicklungsgebiets (so auch im Bebauungsplan XV-58bb) zumeist vorgesehen wird, zielt auf großflächige fensterlose Fassaden für gewerbliche Nutzungen und großflächigen Einzelhandel ab. Da solche bei den geplanten Wohngebäuden mit ihren zahlreichen Balkonen und großen Fensterflächen nicht vorhanden sind, wurde von einer solchen Festsetzung abgesehen.

Eines der allgemeinen städtebaulichen und ökologischen Ziele im Entwicklungsbereich ist es, durch Pflanzung und Erhaltung von Bäumen das Landschaftsbild aufzuwerten und positiv auf den Naturhaushalt und das Klima einzuwirken. Als Richtgröße soll daher ein Baum pro 500 m² Baugrundstücksfläche vorgesehen werden. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE umfasst 3,2 ha. Hier wären somit 64 Bäume zu pflanzen. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt wurde demgegenüber die Anpflanzung von 61 Bäumen. Berücksichtigt wurde hierbei, dass zum einen zur Erschließung auch eine private Verkehrsfläche festgesetzt wird und zum anderen, dass auf der entlang der Autobahn verlaufenden Kabeltrasse Baumpflanzungen ausgeschlossen sind. Daher ist eine leicht geringere Anzahl von zu pflanzenden Bäumen gerechtfertigt.

2. Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten

Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Neubau von ca. 585 Wohneinheiten geschaffen werden. Im städtebaulichen Vertrag ist vereinbart, einen Wohnanteil von mindestens 30 % als mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraum zu realisieren. Damit soll dem hohen Bedarf an Wohnraum Rechnung getragen werden. Dies betrifft sowohl die aktuelle Nachfrage auf dem angespannten Berliner Wohnungsmarkt, als auch die künftige Nachfrage vor dem Hintergrund des prognostizierten Bevölkerungswachstums bis zum Jahr 2030 auf rund 3.925 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner in Berlin.

Die Schallschutzanforderungen für die Wohnnutzung sollen durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden. Die lärmabschirmende neue Bebauung kommt den bestehenden Wohngebäuden am Eisenhutweg zudem insoweit zugute, als die Beurteilungspegel an den straßenabgewandten Gebäudeseiten leicht sinken. Dies trifft auch für die Wohnhäuser am Johannes-Sasse-Ring zu.

Insgesamt wirkt sich der vorhabenbezogene Bebauungsplan positiv auf die Wohnbedürfnisse aus. Benachbarte Gewerbebetriebe werden durch die geplante Wohnnutzung nicht zusätzlich eingeschränkt.

In Bezug auf Auswirkungen der künftig zulässigen Bebauung auf die Besonnung der benachbarten Wohnbebauung am Johannes-Sasse-Ring sowie am Eisenhutweg wurde eine Besonnungsstudie erarbeitet (Fuchshuber Architekten, Februar 2021). Darin wird nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011, die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten werden. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein.

Die Untersuchung zeigt jedoch auch auf, dass es bei einzelnen Gebäuden zu deutlichen Veränderungen kommt. So wird im Winter die Besonnungszeit um bis zu 5,5 h auf dann nur noch 1,5 h reduziert. Zur Tag- und Nachtgleiche beträgt die Differenz maximal 2,0 h, es verbleiben aber noch 4,5 h direkte Besonnung. Im Hochsommer (21.6.) kommt es zu keinen zusätzlichen Verschattungen (siehe dazu auch Kap. III.3.2.4.). Der Sozialabstand ist durch die Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen, insbesondere zu den Nachbargrundstücken, gewahrt.

3. Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur

Nach der derzeitigen Projektplanung werden im Plangebiet ca. 585 Wohnungen entstehen, die einen Bedarf an sozialen Folgeeinrichtungen auslösen. Gemäß der städtebaulichen Konzeption kann eine Geschossfläche von insgesamt rund 54.000 m² auf dem Baugrundstück umgesetzt werden.

Für die überschlägige Bedarfsermittlung werden die „Aktualisierten Planungsannahmen für Soziale Infrastruktur als Folgeeinrichtungen für Wohnungsneubau“ (SenStadtUm, Ref. I A, Dezember 2013) und Richtwerte für soziale und grüne Infrastruktur vom Juni 2016 zugrunde gelegt. Dabei wird als Planungsannahme eine fiktive Zahl von einer Wohneinheit (WE) je 100 m² Geschossfläche und eine durchschnittliche Belegung mit zwei Einwohnerinnen / Einwohnern je WE angenommen.

Bei der festgesetzten Geschossfläche von 54.590 m² ergibt sich im vorliegenden Fall eine fiktive Zahl von rund 545 Wohnungen und 1.090 Bewohnerinnen und Bewohnern. Im Durchführungsvertrag verpflichtet sich die Vorhabenträgerin jedoch, 585 Wohnungen zu errichten, das entspricht einer Anzahl von 1.170 Bewohnerinnen und Bewohnern. Ausgehend von der vertraglich vereinbarten Wohnungszahl ergibt sich ein voraussichtlicher Bedarf an etwa 58 Kitaplätzen und etwa

64 Grundschulplätzen¹. Die Vorhabenplanung sieht eine Kita mit rund 80 Plätzen vor, die über den ursächlichen Bedarf von 58 Plätzen hinausgeht. Die Sicherung der Umsetzung erfolgt über eine entsprechende Regelung im Durchführungsvertrag. Die konkrete Verortung der Kita ist in einem Lageplan bestimmt. Dieser ist Anlage zum Durchführungsvertrag. Der durch das Vorhaben ausgelöste Bedarf an Grundschulplätzen soll durch die geplante Gemeinschaftsschule in unmittelbarer Umgebung am Eisenhutweg / Hermann-Dorner-Allee abgedeckt werden. Die Gemeinschaftsschule soll 2026 in Betrieb gehen.

4. Auswirkungen auf den Verkehr

Auswirkungen auf das vorhandene Verkehrsnetz, die durch das Bauvorhaben entstehen, wurden im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung durch das Büro LK Argus (Stand Juni 2020) untersucht.

Verkehrsfluss und Knotenpunkte

Die Verkehrsuntersuchung (LK Argus GmbH, Verkehrsuntersuchung Planungsgrundstück Eisenhutweg 54/76, 11.06.2020) hat ergeben, dass durch das Vorhaben rund 1.145 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag generiert werden. In der Frühspitze zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr morgens werden insgesamt 85 zusätzliche Kfz-Fahrten erwartet (68 Quell- und 17 Zielfahrten). In der nachmittäglichen Spitzenstunde zwischen 17.00 Uhr und 18.00 Uhr sind es 115 zusätzliche Fahrten, davon 43 im Quell- und 72 im Zielverkehr. Die Hauptlast ist durch die Bewohnerinnen und Bewohner bedingt, der geringere Teil durch die Kindertagesstätte. Die Neuverkehre teilen sich dabei zu 60% aus / in Richtung Nordwesten auf (rund 700 Kfz / Tag) und zu 40% aus / in Richtung Süden (rund 460 Kfz / Tag). Die daraus für den Prognoseplanfall 2030 resultierenden und zu erwartenden Verkehrsstärken am Eisenhutweg, inkl. des Neuverkehrs des Plangrundstücks, liegen bei rund 9.200 Kfz in Richtung Norden sowie 8.960 in Richtung Süden. Der Prognosenullfall 2030 liegt entsprechend bei 8.500 Kfz Richtung Norden sowie 8.500 in Richtung Süden. Grundlage für die Verkehrsaufkommensermittlung bildete unter anderem das zum Zeitpunkt des Gutachtens gültige System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2013). Im Nachgang ist ein Abgleich mit der 2020 aktualisierten Fassung, SrV 2018, erfolgt. Der Vergleich der Kennwerte zeigt, dass die in der verkehrlichen Untersuchung ermittelten Kfz-Verkehrsaufkommen zur sicheren Seite hin abgeschätzt worden sind. Bei Anwendung der aktuellen Kennwerte der SrV 2018 sind für den Kfz-Verkehr im Vergleich zur Verwendung der Kennwerte der SrV 2013 niedrigere Aufkommen zu erwarten. Daraus resultiert im Umkehrschluss ein höheres Verkehrsaufkommen im Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr). Insbesondere treten Reduzierungen der Anteile des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)- im Bereich der Freizeitwege (-5,6%), der Wege zu / von Kita / Schule / Ausbildung (-8,1 %) sowie der Wege von Kita-Beschäftigten

¹ Kita: 1.170 EW x 7 % Jahrgangsstärke, Versorgungsgrad 70 %; Grundschule: 1.170 EW x 6% Jahrgangsstärke Strukturquote 90 %

(-8,4%) auf. Lediglich im Bereich der Anwesenheit Einwohnerinnen und Einwohner stieg der Wert leicht um 3,9%.

Für die Anbindung des Plangebiets an den Eisenhutweg über die räumlich getrennten Zu- und Ausfahrten ist sowohl in der Früh- als auch in der Spätspitze eine sehr gute Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs(QSV) gewährleistet (QSV A bis B nach Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015)). Der Verkehrsfluss auf dem Eisenhutweg weist im Prognoseplanfall keine Kapazitätsprobleme auf.

Am Knotenpunkt Eisenhutweg / Stubenrauchstraße nimmt für den Prognoseplanfall der gebietsbezogenen Verkehrsprognose 2030 für Adlershof / Johannisthal die Verkehrsbelastung um maximal 63 % zu, am Knotenpunkt Eisenhutweg / Straße am Flugplatz um maximal 67 %. Die Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsanlagen ist ausreichend. Eine Anpassung des Signalzeitenplans ist nicht erforderlich. Anzumerken ist jedoch, dass aus den langen Umlaufzeiten erhöhte Wartezeiten für zu Fuß Gehende und Radfahrende resultieren, die allerdings nicht vorhabenbedingt sind.

Die Leistungsfähigkeit des künftigen unsignalisierten, dreiarmligen Knotenpunkts Eisenhutweg / Anbindung vorhabenbezogenes Bebauungsplangebiet ist auch unter der Voraussetzung eines Worst-Case-Szenarios als gut zu bewerten. Das Worst-Case-Szenario schließt zusätzlich zu den Verkehren durch Bewohnerinnen und Bewohner auch Verkehre durch Besucherinnen und Besucher sowie Liefer-, Beschäftigten- und Wirtschaftsverkehre mit ein. Durch eine Aufteilung des Knotenpunkts auf mehrere Zufahrten zum Plangebiet verschlechtert sich die Leistungsfähigkeit nicht.

Die der Leistungsfähigkeitsberechnung unterzogenen Knotenpunkte Stubenrauchstraße / Eisenhutweg, Eisenhutweg / Straße am Flugplatz und Eisenhutweg / Anbindung Plangebiet sind ohne zusätzliche bauliche oder organisatorische Maßnahmen ausreichend leistungsfähig.

Stellplätze

Im Plangebiet werden die Voraussetzungen für den Bau einer Tiefgarage sowie oberirdischer Stellplätze geschaffen. Gemäß Projektplanung sollen rund 280 Kfz-Stellplätze entstehen. Für Fahrräder werden rund 1.400 Abstellmöglichkeiten errichtet. Diese werden vorrangig in der Tiefgarage untergebracht, um die Flächeninanspruchnahme der Freiflächen zu minimieren und attraktive, sichere Stellplatzangebote zu schaffen. Durch den hohen Anteil an Fahrradstellplätzen innerhalb des Plangebiets, die beabsichtigte verbesserte ÖPNV-Anbindung sowie das derzeit in Erarbeitung befindliche Mobilitätskonzept innerhalb der Entwicklungsmaßnahme Adlershof kann ein wertvoller Beitrag geleistet werden, den motorisierten Individualverkehr am Standort nicht zu privilegieren.

ÖPNV

Die Erschließung des Plangebiets durch den ÖPNV erfüllt formal die Erschließungsstandards des Nahverkehrsplans. Demnach soll der Abstand zwischen Haltestelle und Bebauung bei hohen Nutzungsdichten 300 m betragen und mindestens ein 20-Minuten-Takt vorhanden sein. Die Lage der bestehenden Haltestelle „Johannes-Sasse-Ring“ ist grundsätzlich ausreichend für die Erschließung des Vorhabenstandorts. Ein Verschieben der Haltestelle ist nicht erforderlich. Dies gilt unter der Voraussetzung einer auf die bestehende Haltestellenlage ausgerichteten inneren Fußwegeerschließung des Vorhabengebiets (Angebot direkter Wege).

In Anbetracht der mit dem Vorhaben geplanten Gebietsentwicklung und der daraus resultierenden Zuwächse bei der Anzahl der ÖPNV-Nutzerinnen und -nutzer erscheint das bestehende ÖPNV-Angebot jedoch als nicht befriedigend. Denn das direkt anliegende ÖPNV-Angebot umfasst ausschließlich die Buslinie 160, die auf Standard-Eindecker-Omnibusse ausgelegt ist und in der Hauptverkehrszeit lediglich über einen 20-Minuten-Takt verfügt. Für die ca. 1.200 neuen Einwohnerinnen und Einwohner des Vorhabengebiets muss die Verbesserung der ÖPNV-Qualität ein zukünftiges Ziel sein. Zur morgendlichen Spitzenstunde werden rund 200, zur nachmittäglichen Spitzenstunde rund 250 zusätzliche Nutzerinnen und Nutzer erwartet. Insbesondere zu den Spitzenstunden kann es zu Kapazitätsengpässen kommen, weshalb ein 7,5-Minuten-Takt gutachterlich empfohlen wird.

Fuß- und Radverkehr

Der Abschnitt des Eisenhutwegs zwischen Stubenrauchstraße und Straße am Flugplatz ist rund 1,1 km lang und hat bisher keinen Fußgängerüberweg. Aufgrund der künftig erhöhten Verkehrsmenge von bis zu 8.500 Kfz am Tag und gleichzeitig mindestens 1.200 neuen Bewohnerinnen und Bewohnern und der neuen Kita im Plangebiet, wird eine Querungshilfe vorgesehen. Denn insbesondere für die morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden wird ein erhöhter Querungsbedarf zwischen dem Plangebiet und der Bushaltestelle „Johannes-Sasse-Ring“ erwartet. Daher wurde gutachterlich eine Querungshilfe ohne zusätzliche Mittelinsel und Fahrbahnanpassung südöstlich der genannten Bushaltestelle empfohlen (außerhalb des Plangebiets). Die Planung und Errichtung des Fußgängerüberwegs ist im Durchführungsvertrag gesichert.

Die Wartezeiten für zu Fuß Gehende und Radfahrende am Knoten Stubenrauchstraße / Eisenhutweg sind durch die langen Umlaufzeiten hoch. Ausschlaggebender Faktor dafür sind die Verkehrszunahmen aufgrund der städtebaulichen Veränderungen im gesamten Entwicklungsbereich Johannisthal / Adlershof.

Der 2009 grundhaft ausgebaut Eisenhutweg ist mit beidseitigen Geh- und Radwegen ausgestattet.

5. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung entstehen durch das Wohnungsbauvorhaben nicht. Zur Sicherung der Planung wurde

zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, und der Vorhabenträgerin der Durchführungsvertrag abgeschlossen. In diesem verpflichtet sich die Vorhabenträgerin zur Umsetzung des Vorhabens, einschließlich aller damit verbundenen Maßnahmen, sowie zur Übernahme der Planungs- und Erschließungskosten.

VI Verfahren

1. Beschleunigtes Verfahren nach § 13a BauGB

Gemäß § 13 a Abs. 1 Satz 1 BauGB kann ein Bebauungsplan im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, wenn er der Wiedernutzbarmachung von Flächen, der Nachverdichtung oder einer anderen Maßnahme der Innenentwicklung dient. Bei dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE handelt es sich um einen Bebauungsplan, der eine Wiedernutzbarmachung eines derzeit brachliegenden Grundstücks zu Wohnzwecken innerhalb des Siedlungszusammenhangs zum Ziel hat. Er setzt eine Grundfläche von 11.350 m² fest und unterschreitet somit den Schwellenwert des § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB von 20.000 m² deutlich. Im direkten Umfeld des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE befinden sich zudem keine Bebauungspläne, die in einem sachlichen und zeitlichen Zusammenhang mit diesem aufgestellt werden.

Auch begründen die geplanten Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE keine Zulässigkeit von Vorhaben, die der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß dem Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) oder nach Landesrecht unterliegen. Es bestehen darüber hinaus keine Anhaltspunkte dafür, dass die Erhaltungsziele oder Schutzgüter der Europäischen Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) oder der Vogelschutzrichtlinie beeinträchtigt werden (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 b BauGB), oder dafür, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des BImSchG zu beachten sind.

Damit sind die Voraussetzungen für die Durchführung des Verfahrens als Bebauungsplan der Innenentwicklung erfüllt; Ausschlussgründe nach § 13a Abs. 1 Satz 4 und 5 BauGB liegen nicht vor.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 13 Abs. 3 BauGB erfolgte die Aufstellung ohne Durchführung einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB und ohne Umweltbericht nach § 2a BauGB. Im beschleunigten Verfahren wird auch von der Angabe, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind (§ 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB), sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10a Abs. 1 BauGB abgesehen. Nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB gelten bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung nach § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Ein Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft ist damit nicht erforderlich.

2. Aufstellungsbeschluss

Am 24.11.2017 hat die Vorhabenträgerin auf Grundlage eines konkreten Baukonzepts einen Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bauverfahrens gemäß § 12 Abs. 2 BauGB gestellt.

Mit Schreiben vom 05.05.2017 wurde die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL) über die Planungsabsicht informiert. Darüber hinaus wurden die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe sowie das Stadtplanungsamt des Bezirksamts Treptow-Köpenick vor Einleitung des Bauverfahrens über die beabsichtigte Planung informiert und um Stellungnahme gebeten. Die Hinweise und Anmerkungen der Fachabteilungen wurden im weiteren Planverfahren berücksichtigt.

Am 30.01.2018 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bauplans 9-17 VE beschlossen. Gleichzeitig wurde beschlossen, den Geltungsbereich des im Verfahren befindlichen Bauplans XV-58bb-1 um die Fläche des vorhabenbezogenen Bauplans zu reduzieren. Der Beschluss wurde im Amtsblatt von Berlin am 23.02.2018 auf S. 1050 veröffentlicht.

3. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurde durch Veröffentlichung in der Tagespresse (Berliner Morgenpost, Berliner Zeitung) am 25.04.2018 angekündigt. Die Öffentlichkeit konnte sich über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung in der Zeit vom 24.04.2018 bis einschließlich 18.05.2018 in den Räumen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Dienstgebäude Württembergische Straße 6 – Erdgeschoss, sowie bei der Adlershof Projekt GmbH, Rudower Chaussee 19 – Foyer, 3. Obergeschoss, informieren. Am 03.05.2018 fand von 17.00 Uhr bis 20.00 Uhr eine Informationsveranstaltung auf dem Vorhabengrundstück statt.

Einzusehen waren Ausstellungsplakate mit den Zielen der Planung und den drei städtebaulichen Varianten, die Begründung und die vorläufigen Untersuchungen zu Umwelt, Verkehr und Lärm. Zudem konnten die Unterlagen im Internet unter www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/b-planverfahren/9-17ve während des Offenlagezeitraums heruntergeladen werden.

Während der vorgegebenen Frist wurden 62 schriftliche Stellungnahmen – teilweise identischen Inhalts – abgegeben.

Die Anregungen und Hinweise sind in die Abwägung eingeflossen und wurden durch vertiefende Untersuchungen und fachliche Abstimmungen geprüft.

Im Wesentlichen beziehen sich die Einwände und Anregungen auf:

1. Maß der baulichen Nutzung im Plangebiet (Gebäude zu hoch, Geschossfläche bzw. Anzahl der geplanten Wohneinheiten zu hoch, Geschosswohnungsbau unpassend),
2. mögliche Nicht-Eignung des Plangebiets für eine Wohnnutzung (Schallauswirkungen),
3. mögliche Verkehrsauswirkungen durch das Vorhaben (Mehrverkehre und Parkplatzengepässe),
4. mögliche Verschlechterung der Verkehrssicherheit am Eisenhutweg (viele Verkehrsunfälle, Rennstrecke, Einsicht durch parkende Autos eingeschränkt); Vorschlag zur Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf dem Eisenhutweg,
5. die lückenhafte ÖPNV-Anbindung für das Wohngebiet am Eisenhutweg,
6. bereits bestehende Engpässe bei der Nahversorgung und der medizinischen Versorgung im Ortsteil, die bei Bevölkerungszunahme größer würden,
7. einzuhaltende Richt- und Orientierungswerte für die Versorgung mit sozialer und grüner Infrastruktur (Schulversorgung, Jugendclub, wohnungsnahes Grün, Spielplätze),
8. mögliche negative Auswirkungen auf die Sozialstruktur,
9. Nennung alternativer Standorte für eine Kita,
10. mögliche Schallauswirkungen für die benachbarten Grundstücke durch das Bauvorhaben,
11. möglicher Grundwasseranstieg für die benachbarten Einfamilienhausgrundstücke durch das Bauvorhaben mit geplanter Tiefgarage,
12. mögliche umweltbezogene Auswirkungen für den Menschen (Lebensqualität, Gesundheit) auf die Luftqualität und auf die Avifauna durch das Bauvorhaben,
13. Geruchsbelästigungen durch Gewerbebetrieb(e) auf der gegenüberliegenden Seite des Teltowkanals,
14. mögliches Gefahrenpotenzial (Explosionsgefahr) durch den Kabelendmast,
15. mögliches Altlastenvorkommen im Plangebiet,
16. befürchtete Wertminderungen der eigenen Immobilie durch das Vorhaben.

Zusammenfassung der Abwägung

Zu 1.) Die Inhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entsprechen den grundsätzlichen wohnungspolitischen Zielen, innerstädtische und innenstadtnahe Wohnraumpotenziale unter Nutzung vorhandener Infrastrukturen zu aktivieren. Der Wohnungsmarkt von Berlin ist deutlich angespannt und die Wohnungsnachfrage wird in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Es besteht Handlungsbedarf für den Wohnungsneubau. Das Plangebiet stellt dafür ein wichtiges Flächenpotenzial von gesamtstädtischer Bedeutung dar. Die planerische Absicht ist es, an diesem Standort Geschosswohnungsbau zu sichern, der zu einem großen Teil

mietpreisgebunden sein wird. Für einen lärmrobusten Städtebau muss zumindest autobahnseitig eine gewisse Mindesthöhe bei den Gebäuden realisiert werden. Es ist bei etwa 585 Wohneinheiten mit ca. 1.170 Bewohnerinnen und Bewohnern zu rechnen. Das Plangebiet ist Teil der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Berlin-Johannisthal/Adlershof“ im Ortsteil Johannisthal. Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt. Abgesehen von der vorhandenen Einfamilienhausbebauung ist entlang des Eisenhutwegs seit 2006 in der Regel eine Bebauung mit einer Höhe von rund 18 m und im Einzelfall bis zu 30 m Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Der Ortsteil Johannisthal gehört außerdem zu den städtischen Lagen im Bezirk-Treptow-Köpenick.

Zu 2.) Die Eignung des Plangebiets für Wohnzwecke wurde vor dem Aufstellungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan geprüft. Unter der Maßgabe der Sicherung von Schallschutzmaßnahmen ist der Standort für eine Wohnnutzung geeignet. Die städtebaulichen Varianten wurden von einem Architekturbüro erarbeitet, das insbesondere den lärmrobusten Städtebau als Zielstellung hatte, um gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten. In den Grundrissplanungen werden die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse ebenfalls berücksichtigt.

Zu 3.) Ein noch höheres Verkehrsaufkommen würde nach dem geltenden Planungsrecht durch das Gewerbe- und Sondergebiet ausgelöst werden. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit der Straßen wurde unter Berücksichtigung aller bis 2030 abzusehenden Vorhaben erbracht. Das Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben ohne zusätzliche Ausbaumaßnahmen am Eisenhutweg möglich ist bzw. das Vorhaben selbst kein „Verkehrschaos“ verursachen wird. Die Leistungsfähigkeit der Knoten ist qualitativ ausreichend, um den zusätzlichen Verkehr ohne Leistungseinschränkungen aufzunehmen. Das Vorhaben berücksichtigt, dass im Umfeld weitere Gebietsentwicklungen stattfinden. Ziel ist daher, einen Großteil der Stellplätze auf dem Plangrundstück unterzubringen. Die Erfahrungen im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil preisgebundener Wohnungen zeigen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist als bei anderen Wohnungen.

Zu 4.) Der Eisenhutweg ist ausgebaut worden und entspricht den Sicherheitsanforderungen für den Rettungsverkehr. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan besteht keine Regelungsmöglichkeit für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone. Die zuständige Verkehrsbehörde wird entscheiden, ob eine Temporegulierung erforderlich und rechtlich möglich ist

Zu 5.) Zukünftig soll stärker auf alternative Mobilitätskonzepte (z.B. Carsharing) gesetzt werden, anstatt durch Schaffung einer hohen Anzahl von Stellplätzen den motorisierten Individualverkehr zu stärken. Der Betreiber des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof bereitet für das Gesamtgebiet ein Mobilitätskonzept vor. Zudem muss das ÖPNV-Angebot attraktiver werden, z.B. durch Takterhöhungen. Auch ein Ausbau der Angebote mit direkter Anbindung an den S-Bahnhof Adlershof muss geprüft werden. Hierzu führt der Entwicklungsträger Abstimmungsgespräche.

Zu 6.) Auf dem östlich benachbarten Grundstück wird ein Sondergebiet für Nahversorgung, Freizeitanlagen und Dienstleistungen sowie Gewerbe planungsrechtlich gesichert. Die damit verbundenen gewerblichen Ansiedlungen werden die Nahversorgungssituation für das Umfeld verbessern. Die medizinische Versorgung ist Aufgabe der Kassenärztlichen Vereinigung, die für Zulassung und Verteilung von Praxen zuständig ist.

Zu 7.) Der Bedarf an Grundschulplätzen wird durch die geplante Gemeinschaftsschule in unmittelbarer Umgebung am Eisenhutweg / Hermann-Dorner-Allee abgedeckt. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans 9-15b-1 wird ein weiterer Grundschulstandort an der Gerhard-Sedlmayr-Straße, in ca. 500 m Entfernung, planungsrechtlich gesichert. Das im Vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren erstellte Freiraumkonzept sieht eine abwechslungsreiche Durchmischung von verschiedenen Grünbereichen vor. Die halböffentlichen wohnungsnahen Grünflächen stellen dabei mit ca. 7 m² pro Einwohnerin / Einwohner den größten Teil der Grünflächen dar und decken damit den wohnungsnahen Bedarf ab. In den Wohngebäuden sind derzeit keine konkreten Freizeiteinrichtungen, Gemeinschaftsräume etc. vorgesehen. Sie sind jedoch in einem allgemeinen Wohngebiet grundsätzlich zulässig. Es obliegt der/dem späteren Eigentümerin/Eigentümer, ob Treffpunkte oder Freizeiteinrichtungen angeboten werden. Darüber hinaus dienen die begrünten Innenhöfe als Begegnungsraum für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Zu 8.) Von sozialen Problemen ist nicht auszugehen, da das Konzept eine durchmischte Bewohnendenstruktur vorsieht. Neben mietpreisgebundenem Wohnraum wird auch frei finanzierter Wohnraum angeboten. An den Wissenschaftsstandort Adlershof kommen Arbeitskräfte, Studierende und Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus der ganzen Welt, die in der Nähe zu ihrem Arbeitsort Wohnungen nachfragen. Es ist daher von keinem „sozialen Brennpunkt“ im neuen Wohngebiet auszugehen.

Zu 9.) Nach Prüfung von Alternativstandorten wurde die Kita unmittelbar am Eisenhutweg angeordnet, um aus Immissionsschutzgründen einen größtmöglichen Abstand zur Bundesautobahn sowie zum geplanten östlich gelegenen Gewerbe- und Sondergebiet zu gewährleisten. Zur Vermeidung eines Bring- und Abholverkehrs im neuen Wohngebiet ist der Kita-Standort direkt am Eisenhutweg sinnvoll.

Verbindlich einzuhaltende Abstände von Nutzungen zum Kabelendmast werden durch den Betreiber und das bezirkliche Umweltamt nach DIN VD 0210 und 26. BImSchV vorgegeben. Die Mindestabstände sind in der Planung berücksichtigt. Darüber hinaus gibt es jedoch auch Vorsorgeempfehlungen für sensible Nutzungen im Einflussbereich von elektrischer und elektromagnetischer Strahlung vom Bundesamt für Strahlenschutz. Diese werden eingehalten und Mindestabstände weit überschritten.

Zu 10.) Zur Autobahn hin nimmt die Zahl der Geschosse zu. Damit soll ein Schallschutzeffekt für die nördliche Bebauung des Plangebiets, für die vorhandene Einfamilienhausbebauung sowie für die Innenhöfe des neuen Wohngebiets erreicht werden. Anhand der ersten schalltechnischen Voruntersuchung ist ein mindernder Effekt durch die geplante Bebauung für das Plangebiet und die straßenabgewandten Gebäudeseiten und Gärten der umgebenden Einfamilienhausbebauung erkennbar. In der abschließenden schalltechnischen Untersuchung (Stand: Oktober 2020) wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen sowie städtebauliche Lösungen geprüft. Schallreflexionen konnten nicht nachgewiesen werden, für die Umgebungsbebauung stellt sich eher eine Verbesserung hinsichtlich der Immissionen ein.

Zu 11.) Nach Aussage der Wasserbehörde der SenUVK kann es auch künftig bei Beachtung des höchsten Grundwasserstands (HGW) zu keinen Beeinträchtigungen der Gebäude durch ansteigendes Grundwasser kommen. Das im vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren erstellte Baugrund- und Entwässerungsgutachten zeigt auf, dass der erforderliche Mindestabstand für Versickerungsanlagen eingehalten werden kann. Die Geländehöhen liegen im überwiegenden Teil des Plangebiets rund 1,5 m über dem HGW.

Zu 12.) Es konnten keine Gesundheitsgefahren für Menschen ermittelt werden. Zudem ist davon auszugehen, dass Lebensqualität und Gesundheit durch das geplante Wohngebiet weniger beeinträchtigt werden, als sie es durch die derzeit planungsrechtlich zulässigen Nutzungen würden.

Weitere umweltrelevante Auswirkungen durch das Vorhaben wurden im vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren untersucht.

Zum Vorkommen geschützter Tier- und Pflanzenarten wurde eine artenschutzrechtliche Untersuchung durchgeführt. Auf der Grünbrache hat sich keine spezifische Flora und Fauna entwickelt.

Aus der Sicht des Luftreinhalteplans von Berlin ist dieser Standort nicht gefährdet, die NO_x- (Stickstoffoxide) und PM-10-Grenzwerte (Feinstaub) werden eingehalten.

Während der Baumaßnahmen ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, Lärm- und Luftschadstoffe so gering wie möglich zu halten. Die Kontrolle darüber hat das bezirkliche Umweltamt.

Begrünungsmaßnahmen werden zur Verbesserung des Klimas beitragen. Hierfür wurden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan Festsetzungen zu Begrünungen der Dachflächen, Baumpflanzungen sowie zur wasser- und luftdurchlässiger Befestigung von Wegen getroffen. Die festgesetzten Bepflanzungen kompensieren Auswirkungen der Bebauung, sowohl im Hinblick auf die biotischen Komponenten des Naturhaushalts, als auch auf das Landschaftsbild. Durch Schatten spende und Staubbinding sowie durch Luftabkühlung aus der Verdunstung des in

unterirdischen und oberirdischen Pflanzenorganen gespeicherten Wassers werden Auswirkungen auf den Klima- und Wasserhaushalt ausgeglichen. Die Festsetzungen im Rahmen der Neubauvorhaben sind geeignet, zu einer Verbesserung des Naturhaushalts beizutragen.

Zu 13.) Informationen zu vorliegenden Genehmigungen bzgl. der im Bebauungsplan XIV-B23 gelegenen Nutzungen wurden beim Umwelt- und Naturschutzamt Neukölln und bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima abgefragt. Grundsätzlich wird die Entfernung des am Teltowkanal befindlichen Gewerbegebiets mit ca. 130 m vom geplanten Wohngebiet als auskömmlich betrachtet. Die vorhandenen Betriebe wurden später bei der Erstellung des Schallschutzgutachtens durch das Ingenieurbüro ALB berücksichtigt.

Zu 14.) Das Plangebiet liegt in keinem offiziellen Gefahrengebiet. Die Betreiberin, die 50Hertz Transmission GmbH, hat durch den Umbau der Kabelendmastanlage sichergestellt, dass derartige Vorfälle zukünftig ausgeschlossen werden können. Andere erforderliche Rettungseinsätze erfolgen vorwiegend über die öffentlich gewidmete und ausreichend dimensionierte Straße Eisenhutweg.

Zu 15.) Das Grundstück wird nicht im Bodenbelastungskataster geführt. Sonstige Hinweise zu möglicherweise vorhandenen Bodenbelastungen liegen nicht vor.

Zu 16.) Der Immobilienmarkt in Berlin ist angespannter denn je. Folglich kommt es – entgegen der befürchteten Wertminderung – zu Wertsteigerungen aller Immobilien in Berlin. Darüber hinaus wird es mit dem Neubauvorhaben voraussichtlich zu infrastrukturellen Verbesserungen kommen (Nahversorgung am Kreisel, Erhöhung der Bustaktungen etc.).

Die Variante A wurde von der Mehrzahl der Beteiligten als Vorzugsvariante gewählt. Eine Änderung der städtebaulichen Konzeptionen, abweichend von den vorgestellten drei Varianten, ist aufgrund der Stellungnahmen nicht erforderlich.

4. Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen hat die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB frühzeitig beteiligt.

Mit Schreiben und E-Mail vom 04.06.2018 wurden insgesamt 35 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, einschließlich der Fachbereiche des Bezirksamts Treptow-Köpenick, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, angeschrieben und zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 04.07.2018 aufgefordert. Als Anlagen beigefügt wurden die Ausstellungsplakate mit den drei städtebaulichen Varianten, der Vorentwurf der Begründung, der Umweltbeitrag sowie die Verkehrs- und Schalltechnische Untersuchung. Insgesamt sind im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB 32 Stellungnahmen eingegangen.

Im Wesentlichen sind in den Stellungnahmen Einwände/ Anregungen zu folgenden Themen genannt worden:

1. Die Umplanung der als Gewerbefläche festgesetzten Fläche in ein allgemeines Wohngebiet wird aufgrund der zunehmenden Verknappung von Gewerbeflächen in Berlin kritisch bewertet. Es bestehe im Wirtschaftsraum Berlin derzeit neben dem Wohnflächenbedarf ein hoher Bedarf an Gewerbeflächen (IHK Berlin).
Es sei zu berücksichtigen, dass die südöstlich anschließende Restfläche des Bebauungsplanbereichs XV-58bb-1 weiterhin für eine ausschließlich gewerbliche Nutzung vorgesehen ist. Insofern müsse die geplante Entwicklung von Wohnen im anstehenden Planverfahren 9-17 VE in allen Varianten eine ausreichende Abschirmung gegenüber den möglichen Emissionswerten eines Gewerbegebiets gewährleisten. Es sollten geeignete Maßnahmen berücksichtigt werden (Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe).
Seitens des Bezirkes wird grundsätzlich an der Sicherung des Areals als gewerbliches Flächenpotential festgehalten. Die Lage zwischen Autobahn und Eisenhutweg bzw. im Anschluss an gewerbliche und Sonderbauflächen lasse den Standort für Gewerbe geeignet erscheinen (BA Treptow-Köpenick, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und öffentliche Ordnung, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung).
2. Die geplanten Dichtewerte (WA GFZ zwischen 1,6 und 1,7) würden deutlich über den Dichtewerten des FNP im Umfeld liegen (W4 bzw. W3 mit einer maximalen GFZ von 0,8 bzw. 0,4). So fehle insgesamt die planerische Auseinandersetzung mit der künftigen Zielsetzung des FNP im Spannungsfeld zwischen Siedlungsbebauung und Gewerbe bzw. Fachmarktstandort bzw. mit den zu erwarteten Problemstellungen im Weiteren ((BA Treptow-Köpenick, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und öffentliche Ordnung, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung)).
3. Es bestehe keine Vereinbarkeit der Planung als Wohnbaufläche mit Belangen des Bildungswesens, solange keine quantitativ sowie zeitlich bedarfsgerechte Versorgung mit Schulplätzen in der entsprechenden Grundschulplanungsregion gesichert sei (Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie; BA Treptow-Köpenick, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und öff. Ordnung, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung; BA Treptow-Köpenick, Abt. Weiterbildung, Schule, Kultur und Sport, Schul- und Sportamt).
4. Im Süden grenzt das Bebauungsplangebiet an die vorhandene BAB A 113. Es sei hier eine Ausnahme von der Anbaufreiheit innerhalb der 40-m-Zone einzuholen und die entsprechenden Auflagen seien im Bebauungsplan einzuarbeiten (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abt. IV B).
5. Hinsichtlich der verkehrlichen Untersuchungen zur ÖPNV-Erschließung des Plangebiets seien einzelne Themen in der aktuellen Fassung der Verkehrsuntersuchung und der Begründung des Bebauungsplans bislang nicht ausreichend nachvollziehbar geprüft bzw. dargestellt worden (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abt. IV B). Die

ungenügende ÖPNV-Anbindung und die Nähe zur Autobahn ließen auf eine hohe Pkw-Quote bei den zukünftigen Einwohnern schließen. Daher werde die Anzahl der geplanten Pkw-Stellplätze kritisch gesehen (BA Treptow-Köpenick, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und öff. Ordnung, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung).

6. Bei Bauvorhaben sei die Niederschlagswasserbewirtschaftung durch planerische Vorsorge innerhalb des Vorhabengebiets sicherzustellen (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. II D 25).
7. Es wird empfohlen zu prüfen, wie die Lärmrobustheit der Bebauungsstruktur verbessert werden könne. Maßnahmen könnten sein: Höhere Gebäudehöhe zur A113 auf der Südseite des Plangebiets, auch auf der Ost- und Westseite des Plangebiets; Schließen der vorhandenen Lücken zwischen den Gebäuden, beispielsweise durch entsprechend hohe Lärmschutzwände; eine Minderung der Gebäudehöhe im nördlichen Teil des Plangebiets könne zu einer Minderung der Belastung durch Verkehrslärm im Plangebiet beitragen (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz).
8. Das Plangebiet sei aufgrund der ursprünglich gewerblichen Ausrichtung nicht als Wohnbaupotenzial im Wohnbauflächeninformationssystem WoFIS und auch nicht als Potenzialfläche für Soziale Infrastruktur im SIKo 2016 geführt. Die mit Umsetzung des Plangebiets zu erwartenden Anforderungen an die soziale und grüne Infrastruktur – neben Kita- und Grundschulplätzen v. a. auch Flächen für Spielplätze und wohnungsnahes Grün – seien daher bisher nicht erfasst, so dass bereits bestehende Defizite und Konflikte durch die beabsichtigte Entwicklung weiter verstärkt würden (BA Treptow-Köpenick, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und öffentliche Ordnung, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung).
9. Es bestehe ein konkreter Bedarf für die Freizeitgestaltung älterer Kinder und Jugendlicher im gesamten Entwicklungsgebiet. Die Errichtung einer Jugendfreizeiteinrichtung solle in den Durchführungsvertrag aufgenommen werden (BA Treptow-Köpenick, Abt. Soziales und Jugend, Jugendamt).
10. Der Errichtung einer Kita mit 80 Plätzen werde zugestimmt. Geprüft werden solle der Standort der Kindertagesstätte in der Nähe zur Strommastanlage (BA Treptow-Köpenick, Abt. Soziales und Jugend, Jugendamt).
11. Eine Führung des Verfahrens nach § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) werde angezweifelt, da den Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt wenig Gewicht beigemessen werde. Allein der besondere Anspruch im Rahmen der Schallschutzprüfung würde dies verdeutlichen, auch würden die wasserschutzrechtlichen Belange für eine intensivere Umweltbetrachtung sprechen (BA Treptow-Köpenick, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und öff. Ordnung, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung).
12. Die Freiraumbelange seien beachtlich. Auf dem betroffenen Grundstück solle der zusätzlich entstehende Bedarf, der durch die Planung erzeugt wird, nachvollziehbar (Größe, Entfernung, Barrieren, Ausstattung, direkte Zugänglichkeit) abgedeckt werden (Spielplatz und wohnungsnahes Grünflächen, siehe Absatz oben). Die Fläche des Landschaftsparks sei zwar

groß genug, jedoch nicht barrierefrei zu erreichen, so dass hier max. siedlungsnahе Ansprüche abgedeckt werden könnten. Würden nun bisher geplante Gewerbeflächen zu Wohnflächen, sei zu prüfen, wo dem Anspruch der kurzfristigen Erholungsnutzung Genüge getan werden könne. Inwieweit eine Unterversorgung der umgebenden Wohngebiete verstärkt werde, da der Park bereits „übernutzt“ sei, ließe sich derzeit nicht genau beziffern, da die genauen großflächigeren Daten über den diesbezüglichen Versorgungsgrad fehlten (BA Treptow-Köpenick, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und öff. Ordnung, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung; BA Treptow-Köpenick, Abt. Gesundheit und Umwelt, Umwelt- u. Naturschutzamt).

13. Auch sei im weiteren Verfahren zu prüfen, inwieweit die Ausgleichsfestsetzungen des zu überplanenden Bebauungsplans XV-58bb für einen Ausgleich des geplanten Vorhabens übernommen werden müssten, um die ursprünglich geplante Entwicklung zu erhalten (BA Treptow-Köpenick, Abt. Gesundheit und Umwelt, Umwelt- u. Naturschutzamt).
14. Das Vorhabengebiet stelle derzeit eine potentielle Kern- und Verbindungsfläche für Arten des Biotopverbunds (Gemeines Blutströpfchen, Schwalbenschwanz) dar. Die Biotopverbundfunktion solle bei der Planung berücksichtigt und möglichst durch entsprechende Maßnahmen im Plangebiet erhalten werden. Daher sei es erforderlich, folgende Artengruppen genauer zu untersuchen: Tagfalter, Stechimmen und Heuschrecken. Aufgrund der natur-räumlichen Ausprägung und der Nähe zum LSG/NSG Landschaftspark Johannisthal seien folgende potenziell vorkommende geschützte und streng geschützte Arten zu untersuchen: Avifauna, Zauneidechse und Fledermäuse (BA Treptow-Köpenick, Abt. Gesundheit und Umwelt, Umwelt- u. Naturschutzamt).
15. Die nicht befestigte Fläche des Flurstücks 2935 sei als öffentliches Straßenland Bestandteil der öffentlichen Straße. Die gradlinige Straßenflucht sei beizubehalten. Einer Übertragung an die Vorhabenträgerin werde vom Amt nicht zugestimmt. Die Pflege der Fläche obliege dem Straßen- und Grünflächenamt (BA Treptow-Köpenick, Abt. Bauen, Stadtentwicklung und öff. Ordnung, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Tiefbauamt).

Zusammenfassung der Abwägung

Zu 1.) Die für Wirtschaft zuständige Senatsverwaltung hat im Vorfeld zum Aufstellungsbeschluss des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ihr Einverständnis zur Umwandlung der Gewerbefläche in eine Wohnbaufläche gegeben. Es besteht ein dringlicher Wohnraumbedarf, der an dem Standort realisiert werden kann, was die Umplanung des festgesetzten Gewerbegebiets in ein allgemeines Wohngebiet rechtfertigt. Der aktuelle Stand der realisierten und noch geplanten Wohnbauflächen entspricht dem Stand der 1993 festgelegten Entwicklungsmaßnahme (5.250 Wohneinheiten). Ein Flächenausgleich für Gewerbeflächen innerhalb des Entwicklungsgebiets konnte durch die Umwidmung der Gleislinse (Bahnflächen in Gewerbeflächen) vollzogen werden.

Zu 2.) Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO können die Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzungen aus städtebaulichen Gründen (Lärmrobustheit, Schaffung von Wohnraum für breite Bevölkerungsschichten etc.) überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Beim Plangebiet ist zu berücksichtigen, dass die Lage an der BAB A113 und neben einem Gewerbegebiet ein erschwerender Umstand ist. Im weiteren Verfahren wurde die Verträglichkeit geprüft und entsprechende Maßnahmen festgesetzt, z.B. zu Begrünungsmaßnahmen und zur Freiflächenversorgung, die auf dem Grundstück selbst oder in unmittelbarer Nähe herzustellen sind. Darüber hinaus wurde der Übergangsbereich zum angrenzenden Bebauungsplangebiet XV-58bb-1 abgestimmt, um mögliche Konflikte bzw. Spannungen zu vermeiden.

Zudem wurde der vorhabenbezogene Bebauungsplan als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB aufgestellt. Damit ist die zügige Bereitstellung von erschlossenen Flächenpotenzialen der Innenstadt verbunden. Eine Anpassung des FNP ist im Zuge der Berichtigung möglich und wurde vom zuständigen Referat SenSW I B in Aussicht gestellt.

Zu 3.) Der Bedarf an Grundschulplätzen wird durch die geplante Gemeinschaftsschule in unmittelbarer Umgebung am Eisenhutweg / Hermann-Dorner-Allee abgedeckt. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans 9-15b-1 wird ein weiterer Grundschulstandort an der Gerhard-Sedlmayr-Straße, in ca. 500 m Entfernung, planungsrechtlich gesichert.

Zu 4.) Die Vorhabenträgerin hat den Ausnahmeantrag für die Bebaubarkeit beschieden bekommen. Entsprechende Auflagen werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan als regelnde Inhalte aufgenommen.

Zu 5.) Die Hinweise zur Bestandsanalyse der ÖPNV-Anbindung, zur durch die Planung zu erwartende Erhöhung der Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten und zu den daraus abzuleitenden Lösungsansätzen wurden in das Verkehrsgutachten eingearbeitet. Regelungen zum ÖPNV werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht getroffen. Zukünftig soll zudem stärker auf alternative Mobilitätskonzepte (z.B. Carsharing) gesetzt werden, anstatt durch die Schaffung einer überdimensionierten Anzahl von Stellplätzen den motorisierten Individualverkehr zu stärken. Der Betreiber des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof bereitet für den Gesamtstandort ein Mobilitätskonzept vor. Zudem muss das ÖPNV-Angebot attraktiver werden, z.B. durch Taktserhöhungen. Auch ein Ausbau der Angebote mit direkter Anbindung an den S-Bahnhof Adlershof muss überprüft und nachgebessert werden. Hierzu führt der Entwicklungsträger Abstimmungsgespräche.

Die Vorhabenträgerin errichtet rund 280 Stellplätze auf dem Grundstück, oberirdisch und in einer Tiefgarage. Die in der verkehrlichen Untersuchung verwendeten Annahmen zum Stellplatzschlüssel basieren auf Auswertungen statistischer

Daten und sind zeitgemäß. Zudem zeigen die Erfahrungen im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil preisgebundener Wohnungen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist.

Zu 6.) Für das Vorhaben wurde auf Grundlage des Bodengutachtens ein Konzept für die Niederschlagswasserbehandlung und -beseitigung erstellt. Anhand des Bodengutachtens wurde ermittelt, dass die Durchlässigkeit des anstehenden Bodens grundsätzlich die Versickerung des Niederschlagswassers im Plangebiet gewährleistet. Für das anfallende Niederschlagswasser von Dach-, Balkon- und Terrassenflächen sind unterirdische Rigolen als Entwässerungssystem vorgesehen. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden zudem durch die eng gefassten überbaubaren Grundstücksflächen sowie durch die Festsetzung von Dachbegrünungen und von wasser- und luftdurchlässigen Wegen die Voraussetzungen für eine Regenwasserversickerung – unter Berücksichtigung der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung – geschaffen.

Zu 7.) In der abschließenden schalltechnischen Untersuchung (Stand: Oktober 2020) wurden aktive Lärmschutzmaßnahmen sowie städtebauliche Lösungen geprüft. Hinsichtlich eines lärmrobusten Städtebaus wird eine riegelartige Bebauung entlang der BAB A 113 festgesetzt. Die ab dem dritten Vollgeschoss auftretenden schädlichen Immissionen werden durch Lärmschutzwände mit einer Schalldämmung von mindestens 25 dB als bündige Verbinder zwischen den jeweiligen Gebäudekörpern festgesetzt. Diese Maßnahme verhindert eine Verlärmung der Blockinnenbereiche. Zur weiteren Verbesserung werden darüber hinaus zusätzliche Lärmschutzwände auf den Häusern oberhalb des jeweils siebten Vollgeschosses sowie geschlossene Laubengänge zur Autobahn hin festgesetzt.

Eine noch höhere Bebauung entlang der Blockaußenbereiche ist aus städtebaulichen Gründen, insbesondere aus Rücksicht auf die angrenzende Nachbarbebauung, verworfen worden – dahingehend ist die Bebauung an der Westseite sogar geöffnet worden. Auch wenn dadurch die Lärmrobustheit an dieser Stelle in den Hintergrund tritt, wurde der Öffnung aus städtebaulichen Gründen der Vorrang eingeräumt. Die Belange der Nachbarschaft in der Wohnbebauung entlang des Johannes-Sasse-Rings wiegen hier gewichtiger. Die Öffnung erfordert zwar einen höheren Aufwand an passiven Schallschutzmaßnahmen, erhöht jedoch die Freiflächenqualität im Plangebiet und berücksichtigt die nachbarschaftlichen Belange.

Zu 8.) Der Bezirk hat die Fläche bei der Fortschreibung des sozialen Infrastrukturkonzepts (SIKo) entsprechend zu berücksichtigen. Die Vorhabenplanung sieht eine Kita mit rund 80 Plätzen vor. Die Sicherung der Umsetzung erfolgt über eine entsprechende Regelung im Durchführungsvertrag. Die konkrete Verortung der Kita ist in einem Lageplan zu bestimmen. Dieser ist Anlage zum Durchführungsvertrag. Der durch das Vorhaben ausgelöste Bedarf an Grundschulplätzen soll durch die geplante Gemeinschaftsschule in unmittelbarer Umgebung am Eisenhutweg / Hermann-Dorner-Allee abgedeckt werden. Die Gemeinschaftsschule soll 2026 in Betrieb gehen. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans 9-15b-1 wird in

ca. 500 m Entfernung ein Grundschulstandort an der Gerhard-Sedlmayr-Straße in direkter Lage zum Landschaftspark Johannisthal planungsrechtlich gesichert.

Die siedlungsnahen Grünversorgung (rund 7 m² je Einwohnerin / Einwohner) kann durch die 700 m entfernt liegende Grün- und Erholungsfläche „Landschaftspark- und Naturschutzgebiet ehemaliges Flugfeld Johannisthal“ gesichert werden. Die wohnungsnahen Grünflächenbedarfe (rund 6 m² je Einwohnerin / Einwohner) werden zwar nicht durch öffentliche Grünflächen gedeckt, sie können aber innerhalb des Plangebiets durch zusammenhängende, halböffentliche Grünflächen kompensiert werden (6,7 m² pro Einwohnerin / Einwohner).

Zu 9.) Ein bezirkliches Entwicklungskonzept für soziale Einrichtungen ist nicht bekannt. Auch ist zweifelhaft, ob die Lage des Plangebiets an der Autobahn BAB A 113 mit einer mittelmäßigen Busanbindung für eine soziale Freizeiteinrichtung geeignet ist. Zudem fehlt eine Aussage darüber, wer die Jugendeinrichtung betreiben soll.

Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen sind derzeit im Plangebiet nicht vorgesehen und somit nicht Teil der Projektplanung. Gleichwohl sind Freizeiteinrichtungen im vorgesehenen allgemeinen Wohngebiet grundsätzlich zulässig, sofern das Rücksichtnahmegebot gewahrt werden kann.

Zu 10.) Nach Prüfung von Alternativstandorten wurde die Kita unmittelbar am Eisenhutweg angeordnet, um aus Immissionsschutzgründen einen größtmöglichen Abstand zur Bundesautobahn sowie zum geplanten, östlich gelegenen Gewerbe- und Sondergebiet zu gewährleisten. Zur Vermeidung eines Bring- und Abholverkehrs im neuen Wohngebiet ist der Kita-Standort direkt am Eisenhutweg sinnvoll.

Verbindlich einzuhaltende Abstände von Nutzungen zum Kabelendmast werden durch den Betreiber und das bezirkliche Umweltamt nach DIN VD 0210 und 26. BImSchV vorgegeben. Die Mindestabstände sind in der Planung berücksichtigt. Darüber hinaus gibt es jedoch auch Vorsorgeempfehlungen für sensible Nutzungen im Einflussbereich von elektrischer und elektromagnetischer Strahlung vom Bundesamt für Strahlenschutz. Diese werden eingehalten und Mindestabstände weit überschritten.

Zu 11.) Im vorliegenden Fall liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass vom geplanten allgemeinen Wohngebiet eine Beeinträchtigung der in §1 Abs. 7 Nr. 6 Buchstabe b BauGB genannten Schutzgüter ausgeht. Zwar sind umfangreiche schalltechnische Untersuchungen und entsprechende Auflagen für die Wohnbebauung erforderlich, jedoch ist Verursacher nicht das Vorhaben, sondern die erhebliche Vorbelastung durch vorhandene Verkehrsanlagen. Zudem hat die Bebauung selbst auch eine lärmabschirmende Wirkung zur BAB A 113. Für die umgebende Wohnbebauung werden die potenziellen Belastungen eher geringer. Die Belange des Wasserschutzes werden, wie sämtliche Umweltbelange, im Umweltbeitrag dargelegt.

Zu 12.) Die siedlungsnah Grünversorgung (rund 7 m² je Einwohnerin / Einwohner) kann durch die 700 m entfernt liegende Grün- und Erholungsfläche „Landschaftspark- und Naturschutzgebiet ehemaliges Flugfeld Johannisthal“ gesichert werden. Die wohnungsnahen Grünflächenbedarfe (rund 6 m² je Einwohnerin / Einwohner) werden zwar nicht durch öffentliche Grünflächen gedeckt, sie können aber innerhalb des Plangebiets mit den geplanten 6,7 m² pro Einwohnerin / Einwohner an zusammenhängenden halböffentlichen Grünflächen kompensiert werden. Die darauf abgestimmte Freiflächenplanung ist im Durchführungsvertrag abgesichert. Durch die städtebauliche und lärmrobuste Kubatur des Vorhabens werden ausreichend ruhige Freiräume in den Blockinnenbereichen geschaffen, die der Erholung der Anwohnerinnen und Anwohner dienen. Weitere private Grünflächen sind in den Innenhöfen entlang der zentralen Wegeachsen vorgesehen. Ergänzt werden die Freiflächen durch ca. 1.980 m² Spielplatzflächen für verschiedene Altersgruppen von Kindern und Jugendlichen.

Zu 13.) Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE wurden keine Ausgleichsmaßnahmen des Bebauungsplans XV-58bb realisiert. Für durch den Bebauungsplan XV-58bb verursachte Eingriffe wurden außerhalb des Geltungsbereichs, insbesondere im Landschaftspark, Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt. Im Rahmen des Umweltbeitrags für das laufende Planverfahren (Bebauungsplan 9-17 VE) wurden alle berührten Umweltbelange für das Wohnbauvorhaben ermittelt und im Prognosefall bewertet. Das Bebauungsplanverfahren wird nach § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt. Nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB sind die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe nicht auszugleichen.

Zwar entfällt – als Folge der Anwendung des beschleunigten Verfahrens – die Kompensationspflicht für erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts. Es bleibt jedoch bei der – uneingeschränkten – Beachtung der Belange des Naturschutzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a BauGB) im Rahmen der planerischen Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB.

Zu 14.) Es wurde eine Potenzialanalyse zu den genannten Leitarten durchgeführt. Das Plangebiet weist keine Biotopstrukturen auf, die auf ein Vorkommen der genannten Arten schließen lassen. Die Erkenntnisse der Untersuchungen fließen in den Umweltbeitrag ein.

Zu 15.) Der Eisenhutweg wurde nicht entsprechend der Festsetzungen im Bebauungsplan XV-58ba bis an das Grundstück der Vorhabenträgerin ausgebaut, so dass zwischen dem hergestellten öffentlichen Gehweg und der zukünftigen (privaten) Vorgartenzone ein unbefestigter Reststreifen verbleibt, der weder von der Plangeberin, noch von der Vorhabenträgerin gewollt ist. Die Erschließung des Plangebiets ist ausreichend gegeben. Der Bebauungsplan ist daher in seiner Vollziehbarkeit nicht berührt. Die Vorhabenträgerin signalisierte Interesse, den unbefestigten Streifen zu übernehmen, um einen nahtlosen Übergang zwischen der vorhandenen Straße und dem eigenen Grundstück herzustellen. Im Verfahren wurde mit der zuständigen Behörde (Straßen- und Grünflächenamt Treptow-

Köpenick) abgestimmt, wie die Restfläche bewirtschaftet wird und wie die Zufahrten / Zugänge zu dem Grundstück gelöst werden können. Entsprechende Regelungen sind im Durchführungsvertrag enthalten.

5. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen hat die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt.

Mit Schreiben und E-Mail vom 04.01.2021 wurden insgesamt 35 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, einschließlich der Fachbereiche des Bezirksamts Treptow-Köpenick, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, angeschrieben und zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 05.02.2021 aufgefordert. Insgesamt sind im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB 32 Stellungnahmen eingegangen.

Die Stellungnahmen in ihrem Wortlaut und die Abwägung der Stellungnahmen sind in tabellarischer Form als Anlage 4 beigelegt. Im Wesentlichen sind in den Stellungnahmen Einwände / Anregungen zu folgenden Themen genannt worden:

1. Insbesondere aus bezirklicher Sicht eigne sich das Grundstück am Eisenhutweg aus Gründen der hohen Lärmvorbelastung nicht für eine Wohnbebauung. Darüber hinaus sei der Standort aufgrund der peripheren Lage auch nicht für eine kompakte innerstädtische Bebauung geeignet. Die Umgebungsbebauung werde vorwiegend durch eine kleinteilige Siedlungsstruktur bestimmt. Der angestrebte städtebauliche Übergang zwischen den Siedlungsgebieten und dem angrenzenden gewerblichen Areal sei über die vorgesehene städtebauliche Struktur nur bedingt gelungen. Das Konzept passe hinsichtlich Höhe und Massivität nicht in die kleinteilig geprägte Umgebung. Die geplanten Dichtewerte lägen deutlich über der Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO. Die Anforderungen an eine „reine Baukörperausweisung“ seien nicht erfüllt, daher träte kein Vorrang des Planungsrechts gegenüber dem Bauordnungsrecht ein, so dass Abstandsflächen einzuhalten zu seien.
2. Der Bedarf an öffentlichen Kinderspielplätzen nach Kinderspielplatzgesetz werde im Plangebiet nicht nachgewiesen. Der Nachweis der wohnungsnahen Grünflächen sei im Plangebiet nur unzureichend dargestellt und nicht nachvollziehbar. Bei den Richtwerten für wohnungsnahen Grünflächen handle es sich um öffentliche Grünflächen, die in der Regel durch eine öffentliche Parkanlage bzw. als Flächen mit öffentlichem Nutzungs- und Wegerecht ausgewiesen würden. Hier seien jedoch die nachzuweisenden Richtwerte durch erforderliche Grundstücksfreiflächen nachgewiesen, die zu jeder qualitativ hochwertigen Wohnanlage sowieso dazu gehörten. Dem Bedarf an wohnungsnahen öffentlichen Grünflächen entsprechend des Richtwerts werde dies nicht gerecht.

-
3. Die städtebaulichen Gründe für die Abweichung von den schalltechnischen Orientierungswerten für Wohngebiete seien nicht nachvollziehbar. Die Ausgestaltung der Lärmschutzwände, sowohl in der Höhe als auch in der Gestaltung, sei nicht nachvollziehbar.
 4. Im Plangebiet sei eine unzureichende Anzahl an Stellplätzen vorgesehen. Die ÖPNV-Qualität am Standort sei ungenügend. Darüber hinaus sei die Vorhabenträgerin dazu verpflichtet, ein übergeordnetes Mobilitätskonzept zu erarbeiten, das insbesondere die Erforderlichkeit und eine Flächenverhaltung von Busspuren sowie von Geh- und Radwegbreiten entsprechend des Berliner Mobilitätsgesetzes berücksichtige.
 5. Das Gutachten zu den elektromagnetischen Feldern des Kabelendmasts entspreche nicht den aktuellen gesetzlichen Grundlagen der 26. BImSchV. Zudem seien immissionsschutzrechtliche Belastungen zu befürchten.

Zusammenfassung der Abwägung:

Zu 1.) Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt, insbesondere entlang des Eisenhutwegs ist seit 2006 eine Bebauung von rund 18 m Höhe bis zu ausnahmsweise 30 m Höhe Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Die Vorhabenfläche liegt im Entwicklungsgebiet Adlershof mit einer sehr hohen Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsplätzen. Eine Bebauung der Vorhabenfläche war seit Beginn der Entwicklungsmaßnahme geplant. Eine Planung, die den umliegenden Dichtewerten der Einfamilienhäuser entspricht, wird an dieser Stelle der Lagequalität und den übergeordneten Erfordernissen der Stadtentwicklung nicht gerecht. In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen des Wohnraumbedarfs erheblich verändert. Angesichts der Bevölkerungsentwicklung bestehen kaum noch Wohnungsmarktreserven in Berlin und der Wohnungsmarkt ist im gesamten Stadtgebiet sehr angespannt. Die Deckung dieses Bedarfs erfordert und rechtfertigt eine optimale Nutzung mit entsprechend höherer Verdichtung von noch bestehenden innenstadtnahen Wohnbaupotenzialen in städtebaulich verträglicher Weise und im begründeten Einzelfall auch über die Obergrenzen des § 17 BauNVO hinaus, die auch für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan eine Orientierungs- und Leitlinienfunktion haben. Eine Überschreitung der gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO vorgegebenen GFZ von 1,2 ist gerechtfertigt und wird durch Umstände und Maßnahmen ausgeglichen.

Zur Sicherung ausgleichender Maßnahmen werden Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen (Pflanzbindung, Dachbegrünung, Überdeckung von Tiefgaragen mit einer Erdschicht, Freihaltung und Qualifizierung der Innenhöfe). Die Gebäudehöhen führen darüber hinaus auch zu einer Verbesserung der Lärmsituation in den umliegenden Wohngebieten durch die vorhandenen Verkehrsimmissionen. Zum Nachweis der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse bzw. der Auswirkungen auf die Nachbarbebauung ist darüber hinaus eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger erarbeitet worden. Darin wurde nachgewiesen, dass die Mindestanforderungen an die Besonnung von Aufenthaltsräumen eingehalten werden. Abstandsflächenrechtliche Konflikte mit der Nachbarbebauung werden nicht erzeugt. Eine Reduzierung der Geschosigkeit innerhalb des Plangebiets erfolgt zugunsten von dringend benötigtem

Wohnraum und aus lärmschutztechnischer Sicht nicht. Bzgl. der Abstandsflächen im Plangebiet wurde eine deklaratorische Festsetzung ergänzt.

Zu 2.) Innerhalb der Entwicklungsmaßnahme ist das Schaffen bzw. die Sicherstellung einer ausreichenden Zahl / Größe von Spielplätzen, Freiflächen u. ä. Bestandteil der Entwicklung und somit Aufgabe des Landes Berlin. Die wohnungsnahе Versorgung mit privaten Grünflächen wird innerhalb des Plangebiets gesichert und dient den künftigen Einwohnerinnen und Einwohnern. Darüber hinaus dient der wenige Gehminuten entfernte öffentliche Landschaftspark Johannisthal mit seiner Größe von 68 ha gemäß LaPro als übergeordneter Freiraum. Er erfüllt dabei die Funktion des siedlungsnahen und wohnungsnahen Freiraums, auch wenn er nicht 500 m, sondern 700 m entfernt liegt

Zu 3.) Zur Deckung des Wohnraumbedarfs auf dem angespannten Berliner Wohnungsmarkt ist die Planung von Wohngebieten auch in lärmvobelasteten Bereichen erforderlich. Insbesondere in durch bestehende Verkehrswege vobelasteten Bereichen lassen sich die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 oft nicht einhalten. Die Rechtsprechung geht davon aus, dass bei einer gegebenen Vobelastung die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete um bis zu 5 dB(A) überschritten werden können, ohne dass ungesunde Wohnverhältnisse entstehen. Eine solche Vobelastung liegt durch die Lage des Plangebiets an der BAB A 113 vor. In Abwägung mit dem öffentlichen Belang der Schaffung dringend benötigten Wohnraums ist die Überschreitung der Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete in Teilbereichen daher unausweichlich.

Die Ausgestaltung der Lärmschutzwände ist im Durchführungsvertrag geregelt. Der Entwurf zum Durchführungsvertrag lag dem Bezirksamt vor. Darüber hinaus wird der Schallschutz auch über weitere Festsetzungen gewährleistet (z. B. Grundrissbindung).

Zu 4.) Der Nachweis von Stellplätzen ist im Land Berlin – mit Ausnahme von behindertengerechten Stellplätzen für öffentlich zugängliche Gebäude – bauordnungsrechtlich nicht erforderlich. Es ist ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 vorgesehen. Hinsichtlich der Verbesserung des ÖPNV-Angebots laufen derzeit zwischen dem Land Berlin und der BVG Abstimmungen. Mit der fortschreitenden Entwicklung in der Entwicklungsmaßnahme kann z.B. durch Taktverdichtung die Kapazität erhöht werden. Großräumige Mobilitätskonzepte überschreiten den üblichen Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung für ein kleines Vorhabengebiet. Die Forderung zielt auf eine ÖPNV-Konzeption für den gesamten Entwicklungsbereich Adlershof / Johannisthal unter Berücksichtigung aller geplanten Vorhaben ab. Dies ist durch die Vorhabenträgerin nicht zu leisten und widerspricht dem Grundsatz der Angemessenheit. Für übergeordnete Planungen innerhalb der Entwicklungsmaßnahme ist die WISTA.Plan GmbH in enger Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung zuständig. Darüber hinaus ist die Einrichtung einer Busspur oder die Verbreiterung der Radwege nur auf Länge des Vorhabengebiets verkehrstechnisch wenig sinnvoll, ein Eingriff in die benachbarten Privatgrundstücke entlang des Eisenhutwegs zur Herstellung des erforderlichen Straßenquerschnitts erscheint zweifelhaft. Ein entsprechender Straßenquerschnitt hätte mit Herstellung des Eisenhutwegs in den Jahren 2008/2009 erfolgen müssen, da die

verkehrliche Entwicklung innerhalb der Entwicklungsmaßnahme bereits zu diesem Zeitpunkt absehbar war. Der Eisenhutweg ist im Bebauungsplan XV-58ba als Verkehrsfläche festgesetzt. Eine weitere Behandlung im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens 9-17 VE ist nicht notwendig.

Zu 5.) Das Gutachten zu elektromagnetischen Feldern wurde aktualisiert (Müller-BBM, März 2021). Alle Grenzwerte der 26. BImSchV können nachgewiesen werden, nachteilige Auswirkungen auf die geplanten Nutzungen bestehen nicht. Zudem wurde hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen (sog. Koronageräusche) eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (ALB, März 2021). Auch hier werden nachteilige Immissionen ausgeschlossen.

6. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde durch Veröffentlichung im Amtsblatt von Berlin am 30.12.2020 und in der Tagespresse (Berliner Morgenpost, Berliner Zeitung) am 8.01.2021 angekündigt. Die Öffentlichkeit konnte sich über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung in der Zeit vom 12.01.2021 bis einschließlich 12.02.2021 in den Räumen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Dienstgebäude Fehrbelliner Platz 4, Raum 0105, Erdgeschoss, informieren. Einzusehen waren die folgenden Planunterlagen:

- Vorhabenbezogener Bebauungsplan 9-17VE, aufgestellt am 15.12.2020
- Entwurf der Begründung (Stand: 04.01.2021)
- Schalltechnische Untersuchung (ALB, 31.10.2020)
- Verkehrliche Untersuchung (LK Argus, 11.06.2020)
- Entwässerungskonzept (ifs, Juli 2019)
- Umweltbeitrag (trias, 15.10.2020)
- Feldexposition – Kabeltrasse (GWT, 06.10.2004)
- Faunistische Untersuchung (trias, 01.10.2018)
- Vorhaben- und Erschließungsplan (15.12.2020)
- Projektplanung (16.12.2020)
- Abstandsflächenplan SOLL (09.11.2020)
- Abstandsflächenplan IST (10.11.2020)
- Freiflächenplan mit Kurzerläuterung Freiraumkonzept (15.12.2020)
- Verkehrsanlagenplanung mit Erläuterung (14.12.2020)
- Lageplan förderfähige Wohneinheiten (14.12.2020)

Zudem konnten die Unterlagen im Internet unter www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/b-planverfahren/9-17ve während des Offenlagezeitraums eingesehen und heruntergeladen werden.

Während der vorgegebenen Frist wurden 33 schriftliche Stellungnahmen – z. T. mit identischen oder sehr ähnlichen Wortpassagen und/oder Textabschnitten – abgegeben.

Die Anregungen und Hinweise sind in die Abwägung eingeflossen und wurden durch vertiefende Untersuchungen und fachliche Abstimmungen geprüft. Stellungnahmen und Abwägung sind in tabellarischer Form als Anlage 5 beigefügt.

7. Änderungen der Planung nach der Behördenbeteiligung und öffentlichen Auslegung

Die im Rahmen der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung vorgebrachten Stellungnahmen sind in die Abwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB eingestellt sowie unter Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander abgewogen worden. Im Ergebnis hat dies zu keiner wesentlichen Änderung der Planungsziele und Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE geführt. Es wurden jedoch einzelne Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan ergänzt bzw. geändert, wobei die Änderungen aber nicht die Grundzüge der Planung berühren. Die Begründung wurde darüber hinaus in verschiedenen Punkten aktualisiert, korrigiert und ergänzt.

Im Einzelnen sind die folgenden Änderungen oder Ergänzungen in der Planzeichnung vorgenommen worden:

- Zeichnerische Ergänzung des 6. Vollgeschosses (VI) innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche des Hauses J
- Korrektur der festzusetzenden Grundflächen innerhalb der Häuser A bis F (jeweils 395 m² statt 370 m²) und M (1.080 m² statt 1.010 m²) gemäß der Projektplanung des Durchführungsvertrags
- Zeichnerische Ergänzung und Festsetzung der Höhenlage der künftigen Geländeoberfläche innerhalb des Geltungsbereichs
- Zeichnerische Ergänzungen auf Kartengrundlage (Festsetzungen Bebauungsplan XV-58bb, Ergänzung Flurstücks-Nr. 2935)
- Textliche Festsetzung Nr. 6: Ergänzung von „offenen Fluchttreppe“ als vortretende Gebäudeteile in Satz 1. Redaktionelle Korrektur, Ergänzung eines Semikolons, statt eines Punkts vor Halbsatz 2, Satz 2
- Textliche Festsetzung Nr. 16: eindeutiger Regelung der Pflanzqualität zu pflanzenden Bäumen („Mindeststammumfang von 16 cm“ statt „Mindeststammumfang von 16-18 cm“)
- Textliche Festsetzung Nr. 18: Ergänzung von Spielplätzen bzgl. der nicht zu bepflanzenden Anlagen und Flächen
- Neue textliche Festsetzung Nr. 23: Ergänzung einer klarstellenden Festsetzung zur zulässigen Höhe baulicher Anlagen unter Einschränkung der Tiefe bauordnungsrechtlicher Abstandsflächen
- Aufgrund eines Zuständigkeitswechsels wurde in den Hinweisen die oberste Landesstraßenbaubehörde durch Fernstraßen-Bundesamt ersetzt

Aufgrund der eingegangenen Hinweise wurden zudem folgende Gutachten fortgeschrieben bzw. erstmalig erstellt:

-
- Gutachten zur Berechnung der elektromagnetischen Felder und Beurteilung gemäß 26. BImSchV (Müller-BBM, März 2021)
 - Schallschutztechnische Untersuchung zu den Auswirkungen der Geräuschemissionen bestehender Hochspannungsleitungen auf die geplante Wohnbebauung (ALB, März 2021)
 - Besonnungsstudie gemäß DIN 5034-1 (Fuchshuber Architekten, Februar 2021)

8. Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 Satz 2 und Satz 4 BauGB (Betroffenenbeteiligung)

Der Bebauungsplanentwurf und seine Begründung wurden aufgrund der Stellungnahmen nach Durchführung der Verfahren nach §§ 3 Abs. 2 BauGB und 4 Abs. 2 BauGB wie folgt geändert:

- Geringfügige Änderungen in den textlichen Festsetzungen Nr. 6, 16 und 18,
- Einfügung der textlichen Festsetzung Nr. 23 bzgl. der Abstandsflächen,
- ergänzende Festsetzung der Höhenlage in der Planzeichnung und
- Korrektur der Grundflächen der Häuser A bis F sowie M in der Planzeichnung.

Diese vorgenannten Änderungen berühren nicht die Grundzüge der Planung:

In die bereits bestehende textliche Festsetzung Nr. 6 wurden zusätzlich noch die Bauteile „offene Fluchttreppen“ aufgenommen, die vor die Baugrenze treten dürfen. Gegenstand der Festsetzung waren schon im Rahmen der letzten Beteiligungen ähnliche untergeordnete Bauteile. Damit wird keine vollständig neue Festsetzung zu den überbaubaren Grundstücksflächen geregelt, sondern diese nur geringfügig ergänzt. Wesentliche Planziele des Plangebers werden somit nicht geändert.

Die textliche Festsetzung Nr. 16 (Pflanzpflicht) wird (letztlich nur redaktionell) geändert, indem der Mindeststammumfang von zu pflanzenden Bäumen auf (nur) 16 cm statt auf eine Bandbreite von bislang „16-18 cm“ reduziert wird. Diese Änderung berührt keine Grundzüge der Planung.

In der textlichen Festsetzung Nr. 18 wurden neben Wegen, Zufahrten, Stellplätzen, Terrassen, Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 1 BauNVO zusätzlich auch Spielplätze von den Pflanzpflichten auf nicht überbaubaren Grundstücksflächen ausgenommen. Auch diese minimale Ergänzung einer Festsetzung, die bereits Gegenstand der Beteiligungen war, berührt keine Grundzüge der Planung.

Die Festsetzung von Höhenlagen (§ 9 Abs. 3 BauGB) in der Planzeichnung und die flankierende neue textliche Festsetzung Nr. 23 wurden aus Gründen der Rechtssicherheit aufgenommen. Sie sollen die Zulässigkeit des abgestimmten

Vorhabens nach dem Abstandsflächenrecht sichern. Eine inhaltliche Änderung oder des planerischen Willens ist hiermit nicht verbunden. Denn schon bisher lag dem vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren eine konkrete Projektplanung zugrunde, zu der sich die Vorhabenträgerin verpflichtet hat. Diese Projektplanung mit bestimmten Geländehöhen und Gebäudehöhen gemäß der Gebäudehöhenfestsetzung war schon bislang Grundlage der Abwägung der gesunden Wohnverhältnisse sowie Gegenstand der Beteiligungsverfahren. Da jedoch das Gelände im Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht eben ist, sondern unterschiedliche Höhen aufweist und die natürliche Geländehöhe im Rahmen der Realisierung der Bauvorhaben geändert und neu modelliert wird, war sicherzustellen, dass die neue Geländehöhe als Ausgangshöhe für die Ermittlung der Abstandsflächen zugrunde gelegt wird. Im Rahmen der Trägerbeteiligung hat die bezirkliche Bauaufsicht darauf hingewiesen, dass sich im Baugenehmigungsverfahren Abstandsflächen grundsätzlich nur auf die derzeitige (natürliche) Geländeoberfläche beziehen, sofern keine Höhenlage der Geländeoberfläche festgesetzt ist. Zudem wird durch die Fixierung der Geländeoberfläche im Plan verhindert, dass es durch „einfache“ einvernehmliche Änderungen in der Projektplanung zu einer über das geplante und abgewogene Maß hinausgehenden Abstandsflächenüberdeckung kommen kann. Diese Änderung erhöht die Rechtssicherheit der Umsetzung des bisherigen planerischen Willens, der bereits Gegenstand der Beteiligungen war. Die regulären Abstandsflächen zu den Grundstücken außerhalb des Geltungsbereichs waren schon bislang eingehalten und ändern sich nicht, so dass eine Betroffenheit von Eigentümerinnen und Eigentümern außerhalb des Geltungsbereichs ausgeschlossen werden kann. Die textliche Festsetzung Nr. 23 regelt ausdrücklich die zulässige Abstandsflächenunterschreitung nur dort, wo es erforderlich ist. Die Grundzüge der Planung werden deshalb nicht berührt.

Ferner wurden die Grundflächen in der Planzeichnung geändert, weil während der Erarbeitung der konkreten Bauantragsunterlagen festgestellt wurde, dass Balkone, die schon vor den Beteiligungen Gegenstand der Projektplanung waren, nicht in die zulässigen Grundflächen einberechnet worden sind. Auch hier berührt die geringfügige Erhöhung der Grundflächen einzelner Baukörper um wenige Quadratmeter nicht die Grundzüge der Planung, weil es zu keiner Vergrößerung des Baurechts kommt und die Erhöhung zudem äußerst geringfügig ist.

Da die Grundzüge der Planung nicht berührt sind, konnte die Plangeberin die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden auf die betroffene Öffentlichkeit und die betroffenen Behörden beschränken (§ 4a Abs. 3 Satz 3 BauGB). Da die Änderungen nur rein planungsrechtliche Belange (Regelungen zu Baugrenzen und Grundflächen-Zahlen) und mit Blick auf das Abstandsflächenrecht bauordnungsrechtliche Belange (Festsetzung Höhenlage, Abstandsflächen gemäß textlicher Festsetzung Nr. 23) berühren, waren vorliegend auf Seite der Behörden das Stadtentwicklungsamt des Bezirksamts Treptow-Köpenick mit seinen Fachbereichen Stadtplanung und Bau- und Wohnungsaufsicht zu beteiligen. Auf Seiten der Öffentlichkeit ist durch die Festsetzungen nur die Eigentümerin und Vorhabenträgerin zu beteiligen, da nur sie von den Festsetzungen betroffen ist. Da es zu keinen (neuen) Auswirkungen auf Betroffene außerhalb des Geltungsbereichs kommt und die konkrete Projektplanung bereits Gegenstand der Öffentlichkeits-

beteiligung war, ist darüber hinaus keine weitere Öffentlichkeit zu beteiligen. Die Plangeberin konnte deshalb von einer erneuten vollständigen Öffentlichkeitsbeteiligung durch Auslegung absehen und eine individuelle Beteiligung durchführen (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 25.02.2010, Az. 2 A 18.07, Rn. 23).

Zusätzlich hat der Plangeber die eingeschränkte Beteiligung der Betroffenen auf die o. g. dargelegten Änderungen begrenzt (§ 4a Abs. 3 Satz 2 BauGB).

Im Rahmen der eingeschränkten Beteiligung sind das Stadtentwicklungsamt Treptow-Köpenick (Stadtplanung und Bauaufsicht) und die Vorhabenträgerin als Öffentlichkeit nach § 3 Abs.2 und § 4 Abs.2 i. V. m. § 4a Abs. 3 Satz 2 und Satz 4 BauGB zwischen dem 14.07.2021 und dem 15.07.2021 erneut beteiligt worden.

Von den beteiligten Behörden sowie der Öffentlichkeit ist jeweils Zustimmung zu den Änderungen geäußert worden.

Lediglich die Vorhabenträgerin hat die geringfügige Korrektur der Festsetzung von fünf Punkten der Höhen geäußert: Im südlichen Bereich entlang der Autobahn von 34,5 m ü. NHN auf 34,4 m ü. NHN sowie von 34,7 m ü. NHN auf 34,6 m ü. NHN. Zwischen den Häusern K und L eine Reduzierung von 35,6 m ü. NHN auf 35,2 m ü. NHN. An der östlichen Geltungsbereichsgrenze eine Reduzierung von 34,6 m ü. NHN auf 34,5 m ü. NHN sowie am Haus F die Korrektur von 35,4 m ü. NHN auf 35,7 m ü. NHN. Der Stellungnahme wurde gefolgt.

Die Grundzüge der Planung sind von den Korrekturen nicht berührt.

9. Zustimmung des Senats und Abgeordnetenhauszustimmung

Der Senat hat am 10.08.2021 beschlossen, den von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen mit Senatsvorlage Nr. S-4829/2021 vorgelegten Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE „Neues Wohnen am Eisenhutweg“ dem Abgeordnetenhaus zur Zustimmung gemäß § 9 Absatz 3 in Verbindung mit § 8 Absatz 1 AGBauGB vorzulegen.

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat dem Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans am 02.09.2021 zugestimmt und damit auch das Ergebnis der Interessenabwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gebilligt.

VII Rechtsgrundlagen

Inkrafttreten des Gesetzes zur Mobilisierung von Bauland am 23.06.2021

Mit dem Gesetz zur Mobilisierung von Bauland (Baulandmobilisierungsgesetz) wurden das Baugesetzbuch und die Baunutzungsverordnung geändert. Daraus ergeben sich jedoch keine Auswirkungen auf das Verfahren, da gemäß allgemeiner Überleitungsvorschrift in § 233 Abs. 1 S. 1 BauGB und der Überleitungsvorschrift aus Anlass des Gesetzes zur Mobilisierung von Bauland in § 25e BauNVO das Verfahren nach den bisher geltenden Rechtsvorschriften abzuschließen ist.

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) geändert worden ist.

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (**Baunutzungsverordnung** – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist.

Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist.

Berlin, den 08.10.2021

S e b a s t i a n S c h e e l

.....
Senator für Stadtentwicklung und Wohnen

Anlage 1: Textliche Festsetzungen

Art der baulichen Nutzung

1. Im allgemeinen Wohngebiet sind im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.
2. Tankstellen sowie Gartenbaubetriebe sind im allgemeinen Wohngebiet unzulässig.

Maß der baulichen Nutzung

3. Die zulässige Grundfläche darf durch die Grundflächen von Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten, Nebenanlagen im Sinne des § 14 der Baunutzungsverordnung und bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bis zu einer Grundflächenzahl von 0,6 überschritten werden.
4. Bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche sind im allgemeinen Wohngebiet die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen als Vollgeschossen, einschließlich der dazugehörigen Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände, mitzurechnen.
5. Technische Aufbauten wie Schornsteine, Lüftungsanlagen, Fahrstuhltechnik, Solaranlagen sowie technische Aufbauten, die dem Schallschutz dienen, dürfen die im zeichnerischen Teil festgesetzten Oberkanten bis zu einer Höhe von 2,5 m überschreiten. Brüstungen dürfen die im zeichnerischen Teil festgesetzten Oberkanten bis zu einer Höhe von 1,2 m überschreiten, wenn sie die Durchsicht nur geringfügig einschränken.

Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

6. Ein Vortreten von Gebäudeteilen, und zwar von Balkonen, Erkern, Loggien, offenen Fluchttreppen sowie Terrassen, um bis zu 2,0 m vor die Baugrenze ist zulässig. Ausgenommen davon sind die Linien G10-G11-G1, H2-H3, H8-H9-H1, I2-I3-I4, J6-J7, K1-K12, K6-K7, L1-L12, L6-L7 sowie M8-M9; § 23 Absatz 3 Satz 2 der Baunutzungsverordnung bleibt unberührt.
7. Außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen sind Stellplätze und Tiefgaragen sowie deren Zufahrten nur auf den dafür festgesetzten Flächen zulässig. Diese Einschränkung gilt nicht für Stellplätze und deren Zufahrten für schwer gehbehinderte und auf den Rollstuhl angewiesene Personen.

Anlagen für die Be- und Entlüftung sowie für die Belichtung der Tiefgaragen sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen ausnahmsweise zulässig.

Immissionsschutz / Klimaschutz

8. Zum Schutz vor Lärm ist die Errichtung der Häuser G, H und I erst dann zulässig, wenn die Häuser J, K, L und M mit einer Oberkante von mindestens 57,0 m über NHN und die Lärmschutzwände gemäß textlicher Festsetzung Nr. 9 errichtet sind oder öffentlich-rechtlich gesichert ist, dass die Häuser J, K, L und M sowie die Lärmschutzwände spätestens bei Nutzungsaufnahme errichtet sind.
9. Auf den Flächen innerhalb der Umgrenzungen von Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sind oberhalb einer Höhe von 40,5 m über NHN durchgehende Lärmschutzwände mit einer Schalldämmung D_{LR} von mindestens 25 dB zu errichten, die bündig an die jeweils benachbarten Gebäude anschließen. Die Höhe der Oberkanten der Lärmschutzwände muss die Höhe des jeweils niedrigsten angrenzenden Gebäudes um mindestens 2,0 m überragen.
10. Zum Schutz vor Lärm ist entlang der Linien (Baugrenzen) J8-J9-J10-J11, K8-K9-K10-K11, L8-L9-L10-L11 und M3-M4-M5-M6-M7 jeweils eine Lärmschutzwand auf dem jeweiligen Gebäude mit einer Schalldämmung D_{LR} von mindestens 25 dB zu errichten. Die Lärmschutzwände dürfen jeweils bis zu 2,50 m hinter die Baugrenze zurücktreten. Die Höhe der Oberkante der Lärmschutzwände muss die Höhe der Oberkante des jeweiligen Gebäudes um mindestens 2 m überragen.
11. Zum Schutz vor Lärm ist oberhalb des zweiten Vollgeschosses entlang der Linien J9-J10, K9-K10, L9-L10 und M5-M6 jeweils ein geschlossener Laubengang zu errichten.
12. Zum Schutz vor Lärm muss entlang der Linien J8-J9-J10, K8-K9-K10-K11, L8-L9-L10-L11 und M5-M6-M7
 - in Wohnungen mit einem oder zwei Aufenthaltsräumen mindestens ein Aufenthaltsraum,
 - in Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen mindestens die Hälfte der Aufenthaltsräumejeweils mindestens ein Fenster zum Blockinnenbereich oder zu einem Fassadenabschnitt nordöstlich der jeweils angrenzenden Lärmschutzwand gemäß textlicher Festsetzung Nr. 9 ausgerichtet sein.
13. Zum Schutz vor Lärm muss entlang der Linien G1-G2, H1-H2 und M1-M2-M3
 - in Wohnungen mit einem oder zwei Aufenthaltsräumen in mindestens einem Aufenthaltsraum,
 - in Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen in mindestens der Hälfte der Aufenthaltsräume

jeweils mindestens ein Fenster zum Blockinnenbereich ausgerichtet sein. Von der Regelung ausgenommen sind Wohnungen an Blockecken, bei denen mindestens zwei Außenwände nicht zu einer lärmabgewandten Seite ausgerichtet sind.

Für Wohnungen an Blockecken, bei denen mindestens zwei Außenwände nicht zum Blockinnenbereich ausgerichtet sind, gilt Folgendes:

- In Wohnungen mit einem oder zwei Aufenthaltsräumen müssen in mindestens einem Aufenthaltsraum,
- In Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen müssen in mindestens der Hälfte der Aufenthaltsräume

durch besondere Fensterkonstruktionen oder durch andere bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung Schallpegeldifferenzen erreicht werden, die gewährleisten, dass ein Beurteilungspegel von 30 dB(A) während der Nachtzeit in dem Raum oder den Räumen bei mindestens einem teilgeöffneten Fenster nicht überschritten wird.

14. Zum Schutz vor Lärm müssen entlang der in der folgenden Tabelle bezeichneten Fassadenabschnitte ab dem genannten Vollgeschoss

- in Wohnungen mit einem oder zwei Aufenthaltsräumen in mindestens einem Aufenthaltsraum
- in Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen in mindestens der Hälfte der Aufenthaltsräume

durch besondere Fensterkonstruktionen oder durch andere bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung Schallpegeldifferenzen erreicht werden, die gewährleisten, dass ein Beurteilungspegel von 30 dB(A) während der Nachtzeit in dem Raum bzw. den Räumen bei mindestens einem teilgeöffneten Fenster nicht überschritten wird.

ab Vollgeschoss	Linie zur Kennzeichnung der Fassadenabschnitte
1. Vollgeschoss	A4-A1-A2-A3, B4-B1-B2-B3, C4-C1-C2-C3, D4-D1-D2-D3, E4-E1-E2-E3, F4-F1-F2-F3, J10-J11-J12-J13-J1, M3-M4-M5, M15-M1
2. Vollgeschoss	F3-F4
3. Vollgeschoss	A3-A4, B3-B4, C3-C4, D3-D4, E3-E4, I7-I8-I9, M14-M15
4. Vollgeschoss	G2-G3, I11-I1-I2-I3, M11-M12-M13
5. Vollgeschoss	G7-G8, H2-H3, I4-I5, L6-L7
6. Vollgeschoss	J6-J7, K12-K1, L12-L1, M12-M2
7. Vollgeschoss	J1-J2-J3-J4-J5, K2-K3-K4-K5, K6-K7, L1-L2-L3-L4-L5, M8-M9-M10-M11-M3

-
15. Zum Schutz vor Lärm sind mit Gebäuden baulich verbundene Außenwohnbereiche (z. B. Loggien, Balkone, Terrassen) von Wohnungen entlang der Linien

A1-A2, B1-B2 und C1-C2 jeweils ab dem zweiten Vollgeschoss,
D1-D2, E1-E2, F1-F2 und J11-J12 jeweils ab dem ersten Vollgeschoss,
J12-J13 ab dem vierten Vollgeschoss,
M3-M4 ab dem vierten Vollgeschoss und
M2-M3 ab dem fünften Vollgeschoss,

die nicht mit mindestens einem baulich verbundenen Außenwohnbereich zu einer anderen als den vorgenannten Linien ausgerichtet sind, nur als verglaste Vorbauten oder verglaste Loggien zulässig.

Bei Wohnungen mit mehreren baulich verbundenen Außenwohnbereichen, die nur zu den vorgenannten Linien orientiert sind, ist mindestens ein baulich verbundener Außenwohnbereich als verglaster Vorbau oder verglaste Loggia zu errichten.

Grünordnerische Festsetzungen

16. Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind insgesamt 61 Laubbäume mit einem Mindeststammumfang von 16 cm zu pflanzen, zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen. Bei Ermittlung der Zahl der zu pflanzenden Bäume sind die vorhandenen Laubbäume einzurechnen.
17. Die Dachflächen sind mit einer Neigung von weniger als 15° auszubilden und extensiv zu begrünen; dies gilt nicht für Dachterrassen, technische Einrichtungen und Beleuchtungsflächen. Der Anteil für Terrassen, technische Einrichtungen und Beleuchtungsflächen darf höchstens 50 % betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen.
18. Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind zu begrünen oder gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen. Das gilt auch, wenn unter diesen Tiefgaragen hergestellt werden. Die Erdschicht für Bepflanzungen über Tiefgaragen muss mindestens 0,5 m betragen. Die Verpflichtung zum Anpflanzen gilt nicht für Wege, Zufahrten, Stellplätze, Terrassen, Spielplätze, Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 Satz 1 der Baunutzungsverordnung.
19. Im allgemeinen Wohngebiet ist eine Befestigung von Wegen nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Auch Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen, wie Beton-

unterbau, Fugenverguss, Asphaltierungen und Betonierungen sind unzulässig.

20. Das im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans anfallende Niederschlagswasser ist vollständig durch Mulden- oder Rigolensysteme oder andere Maßnahmen gleicher Wirkung zu versickern, sofern wasserwirtschaftliche Belange dem nicht entgegenstehen. Die Versickerungsanlagen sind zu begrünen. Hiervon ausgenommen ist die Fläche N als Teilfläche der privaten Verkehrsfläche. Diese Verkehrsfläche wird über einen Regenwasserkanal in das städtische Netz im Eisenhutweg entwässert.

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

21. Die privaten Verkehrsflächen sind mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Nutzerinnen und Nutzer sowie der Besucherinnen und Besucher des allgemeinen Wohngebiets sowie mit einem Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Unternehmensträgerin zu belasten.

Sonstige Vorschriften

22. Im Geltungsbereich dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuchs bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.
23. An die Baugrenzen darf zwischen den Punkten F3-F4, I1-I2, J3-J4, J6-J7-J8, K3-K4, K6-K7-K8, K11-K12-K1, Ki3-Ki4, L3-L4, L6-L7-L8, L11-L12-L1, M1-M15 sowie M7-M8-M9 bezogen auf die zulässige Höhe der baulichen Anlage unter Einschränkung der Tiefe der Abstandsflächen nach der Bauordnung Berlin herangebaut werden.

Hinweise

Bei der Anwendung der textlichen Festsetzungen Nr. 16 bis 18 wird die Verwendung von Arten der der Begründung beigelegten Pflanzenliste empfohlen.

Hochbauten, die bis zu 40 m von der Fahrbahnaußenkante der Bundesautobahn gebaut werden, müssen durch das Fernstraßen-Bundesamt genehmigt werden. Hochbauten zwischen 40 m und 100 m von der Fahrbahnaußenkante benötigen auch die Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamts.

Im Geltungsbereich verläuft entlang der Planstraße (westlich und südlich) eine unterirdische 220 kV-Leitung. Diese ist durch eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit gesichert.

Anlage 2: Pflanzliste

Für naturnahe Pflanzungen kommen die nachfolgend in der Pflanzliste dargestellten standortgerechten und heimischen Pflanzenarten in Frage (MLUV 20013). Die genannten Pflanzen stellen eine Auswahl möglicher Arten dar.

Bei den Arten mit feucht bis frischen Standortansprüchen muss in den ersten Jahren auf eine ausreichende Wässerung in den trockenen Perioden geachtet werden.

Liste der heimischen Gehölzarten		
Für Gehölzarten, die nicht dem Forstvermehrungsgesetz (FoVG) unterliegen, gilt die Herkunftsgebieteinteilung gemäß Anlage 2. Für Gehölzarten, die dem Forstvermehrungsgesetz (FoVG) unterliegen, gelten die nach diesem Gesetz gültigen Herkunftsgebiete.		
Botanischer Name	Deutscher Name	FoVG
<i>Acer campestre</i>	Feld-Ahorn	
<i>Acer platanoides</i>	Spitz-Ahorn	x
<i>Alnus glutinosa</i>	Schwarz-Erle	x
<i>Betula pendula</i>	Sand-Birke	x
<i>Betula pubescens</i>	Moor-Birke	x
<i>Carpinus betulus</i>	Hainbuche	x
<i>Cornus sanguinea</i> s.l.	Blutroter Hartriegel	
<i>Corylus avellana</i>	Haselnuss	
<i>Crataegus monogyna</i> ²	Eingriffeliger Weißdorn	
<i>Cytisus scoparius</i>	Besen-Ginster	
<i>Euonymus europaeus</i>	Pfaffenhütchen	
<i>Fagus sylvatica</i>	Rot-Buche	x
<i>Frangula alnus</i>	Faulbaum	
<i>Fraxinus excelsior</i>	Gemeine Esche	x
<i>Pinus sylvestris</i>	Gemeine Kiefer	x
<i>Populus tremula</i>	Zitter-Pappel	x
<i>Prunus padus</i>	Traubenkirsche	
<i>Prunus spinosa</i> ^{1,2}	Schlehe	
<i>Quercus petraea</i>	Trauben-Eiche	x
<i>Quercus robur</i>	Stiel-Eiche	x
<i>Rhamnus cathartica</i>	Kreuzdorn	
<i>Rosa canina</i> agg. ³	Hunds-Rose	
<i>Salix alba</i>	Silber-Weide	
<i>Salix aurita</i>	Ohr-Weide	
<i>Salix caprea</i>	Sal-Weide	
<i>Salix cinerea</i>	Grau-Weide	
<i>Salix pentandra</i>	Lorbeer-Weide	
<i>Salix purpurea</i>	Purpur-Weide	
<i>Salix triandra</i> agg.	Mandel-Weide	
<i>Salix viminalis</i>	Korb-Weide	
<i>Salix x rubens</i> (S. alba x fragilis)	Hohe Weide	
<i>Sambucus nigra</i> ^{1,2}	Schwarzer Holunder	

Liste der heimischen Gehölzarten

Für Gehölzarten, die **nicht** dem Forstvermehrungsgesetz (FoVG) unterliegen, gilt die Herkunftsgebietseinteilung gemäß Anlage 2. Für Gehölzarten, die dem Forstvermehrungsgesetz (FoVG) unterliegen, gelten die nach diesem Gesetz gültigen Herkunftsgebiete.

Botanischer Name	Deutscher Name	FoVG
<i>Sorbus aucuparia</i>	Eberesche	
<i>Sorbus torminalis</i>	Elsbeere	
<i>Tilia cordata</i>	Winter-Linde	x
<i>Ulmus glabra</i>	Berg-Ulme	
<i>Ulmus laevis</i>	Flatter-Ulme	
<i>Ulmus minor</i>	Feld-Ulme	
<i>Viburnum opulus</i>	Gemeiner Schneeball	
1	Nur Vermehrungsgut aus virusfreien Erntebeständen	
2	Verwendung außerhalb der in Anlage 3 gekennzeichneten Gebiete	
3	<i>Rosa canina</i> , <i>R. subcanina</i> , <i>R. dumalis</i>	

Anlage 3: Städtebauliches Konzept

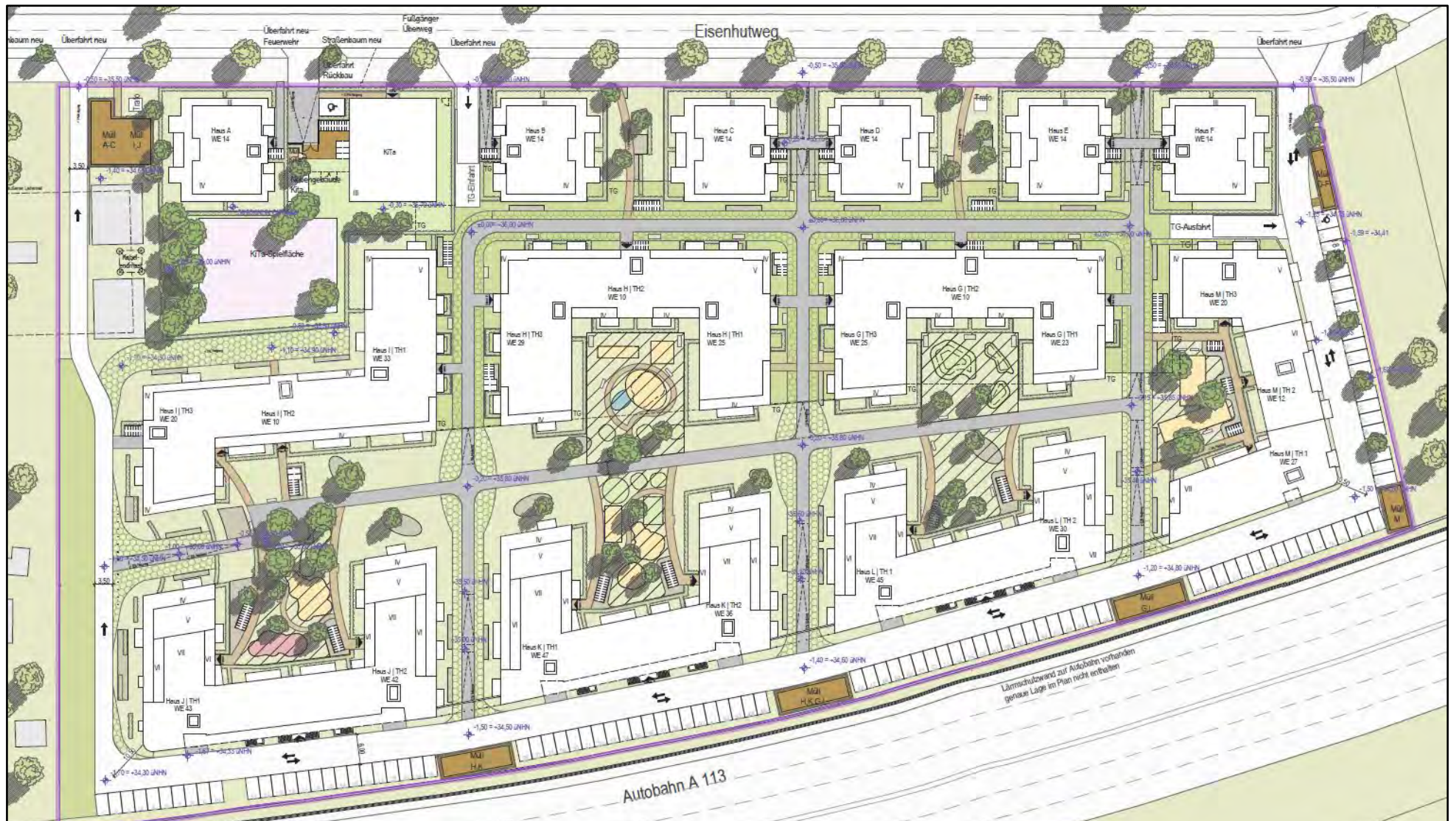


Abbildung 3: Städtebauliches Konzept (Dezember 2020), Fuchshuber Architekten/ Walther Landschaftsarchitekten

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 9-17 VE
„Neues Wohnen am Eisenhutweg“

für eine Teilfläche des städtebaulichen Entwicklungsbereichs „Berlin-Johannisthal / Adlershof“,
Grundstück Eisenhutweg 54/76 im Bezirk Treptow-Köpenick, Ortsteil Johannisthal

Beteiligung der
Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Zusammenfassung und Abwägung der Stellungnahmen

Stand 18.06.2021/14.07.2021

1. Art und Weise der Beteiligung

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen hat die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB im Januar und Februar 2021 beteiligt.

Mit Schreiben und E-Mail vom 04.01.2021 wurden insgesamt 35 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, einschließlich der Fachbereiche des Bezirksamts Treptow-Köpenick, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, angeschrieben und zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Von 32 Stellen sind Stellungnahmen eingegangen.

Zusammenfassung:

Nachfolgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange haben sich nicht innerhalb der Beteiligungszeit zur Planung geäußert. Es ist davon auszugehen, dass ihre Belange von der Planung nicht berührt werden:

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abt. VI Verkehrslenkung
- Bezirksamt Neukölln

2. Liste der stellungnehmenden Behörden und Träger öffentlicher Belange

Nr.	Behörde / Träger	Datum der Stellungnahme
1	Berliner Feuerwehr	08.01.2021
2	Berliner Stadtreinigung	03.02.2021
3	Berliner Verkehrsbetriebe	05.01.2021
4	Berliner Wasserbetriebe	08.02.2021
5	BTB (Blockheizkraftwerks- Träger- und Betreibergesellschaft mbH Berlin)	<i>Nicht beteiligt</i>
6	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	06.01.2021
7	Bundesnetzagentur	23.02.2021
8	Landeskriminalamt - Zentralstelle für Prävention	03.02.2021
9	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg	08.01.2021

10	Handwerkskammer Berlin	<i>Keine Äußerung</i>
11	Industrie- und Handelskammer zu Berlin	<i>Keine Äußerung</i>
12	IT-Dienstleistungszentrale	20.01.2021
13	Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin - LAGetSi	10.02.2021
14	Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg	11.01.2021
15	50Hertz Transmission GmbH	28.01.2021, erneut 03.02.2021
16	Vattenfall	14.01.2021
17	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz VI B	<i>Keine Äußerung</i>
18	Bezirk Neukölln, Stadtentwicklungsamt	<i>Keine Äußerung</i>
19	Senatsverwaltung für Finanzen	03.02.2021
21	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe	11.01.2021
22	Senatsverwaltung für Kultur und Europa II B	<i>Keine Äußerung</i>
23	Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen I B	29.01.2021
24	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz III B	<i>Keine Äußerung</i>
25	Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen IV S 12	05.01.2021
26	Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen WBL 14	02.02.2021
27	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV (B)	02.02.2021
28	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C 2	08.01.2021
29	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz II D	29.01.2021
30	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C 3	13.02.2021
31	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abt. VA	08.02.2021
32	Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen Z MI 13	28.01.2021
33	Senatsverwaltung für Kultur und Europa, LDA	04.02.2021
34	BA Treptow-Köpenick, Jugendamt Jugendhilfeplanung Kita	29.01.2021
35	BA Treptow-Köpenick, Abteilung Bauen, Stadtentwicklung und öffentliche Ordnung	11.02.2021/ 24.03.2021

36	BA Treptow-Köpenick, FB Umweltschutz UmNat I 3	28.01.2021
37	BA Treptow-Köpenick, FB Naturschutz UmNat	08.02.2021
38	Autobahn GmbH	Beteiligt durch SenUVK V A 04.02.2021

3. Auswirkungen auf die Planung

Im Rahmen der Beteiligung wurde zu folgenden wesentlichen Punkten Stellung genommen:

1. Städtebauliche Dichte (zu hohe bauliche Verdichtung, Nachweis gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse)
2. Grün- und Freiflächenversorgung (Nachweis wohnungsnahes Grün, Fehlen öffentlicher Spielplätze)
3. Schallschutz (Standort ungeeignet für Wohnungsbau aufgrund der Lage zur Autobahn)
4. Verkehr (unzureichende Stellplätze, starke Auslastung ÖPNV, Ausbaustandard Eisenhutweg)
5. Kabelendmast (nachteilige Auswirkungen auf Wohnen durch elektromagnetische Strahlung, Koronageräusche)

4. Grundsätzliche Abwägungsentscheidung

Die Abwägung der vorgebrachten Äußerungen und Hinweise hat im Ergebnis keine Änderung der Zielstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE zur Folge.

1. Städtebauliche Dichte

Insbesondere aus bezirklicher Sicht eignet sich das Grundstück am Eisenhutweg aus Gründen der hohen Lärmvorbelastung nicht für eine Wohnbebauung. Darüber hinaus sei der Standort aufgrund der peripheren Lage auch nicht für eine kompakte innerstädtische Bebauung geeignet. Die Umgebungsbebauung werde vorwiegend durch eine kleinteilige Siedlungsstruktur bestimmt. Der angestrebte städtebauliche Übergang zwischen den Siedlungsgebieten und dem angrenzenden gewerblichen Areal sei jedoch über die vorgesehene städtebauliche Struktur nur bedingt gelungen. Das Konzept passe hinsichtlich Höhe und Massivität nicht in die kleinteilig geprägte Umgebung. Die geplanten Dichtewerte lägen deutlich über der Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO.

Zusammenfassende Stellungnahme:

Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt, insbesondere entlang des Eisenhutwegs ist seit 2006 eine Bebauung von rund 18 m bis zu ausnahmsweise 30 m Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Die Fläche liegt im Entwicklungsgebiet Adlershof mit einer sehr hohen Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsplätzen. Eine Bebauung der Vorhabenfläche war seit Beginn der Entwicklungsmaßnahme geplant. Eine Planung, die den umliegenden Dichtewerten der Einfamilienhäuser entspricht, wird an dieser Stelle der Lagequalität und den übergeordneten Erfordernissen

der Stadtentwicklung nicht gerecht. In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen des Wohnraumbedarfs erheblich verändert. Angesichts der Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren bestehen kaum noch Wohnungsmarktreserven in Berlin und der Wohnungsmarkt ist im gesamten Stadtgebiet sehr angespannt. Die Deckung des Wohnraumbedarfs erfordert und rechtfertigt eine optimale Nutzung von noch bestehenden innerstädtischen Wohnbaupotenzialen mit einer entsprechenden höheren Verdichtung, in städtebaulich verträglicher Weise und im begründeten Einzelfall auch über die Obergrenzen des § 17 BauNVO hinaus. Eine Überschreitung der gemäß § 17 BauNVO vorgegebenen GFZ von 1,2, an der sich orientiert wird, lässt sich daher rechtfertigen. Die Überschreitung ist jedoch durch Umstände und Maßnahmen auszugleichen.

Zur Sicherung einer Umsetzung von ausgleichenden Maßnahmen werden weitere Festsetzungen im Bebauungsplan getroffen (Pflanzbindung, Dachbegrünung, Überdeckung von Tiefgaragen mit einer Erdschicht, Freihaltung und Qualifizierung der Innenhöfe). Die Gebäudehöhen führen darüber hinaus auch zu einer Verbesserung der verkehrlichen Immissionen auf die umliegenden Wohngebiete. Zum Nachweis der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse bzw. der Auswirkungen auf die Nachbarbebauung ist darüber hinaus eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger erarbeitet worden. Darin wurde nachgewiesen, dass die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten werden. Abstandsflächenrechtliche Konflikte mit der Nachbarbebauung werden nicht erzeugt. Eine Reduzierung der Geschossigkeit innerhalb des Plangebiets erfolgt zugunsten von dringend benötigtem Wohnraum und aus lärmschutztechnischer Sicht nicht. Bzgl. der Abstandsflächen wird eine deklaratorische Festsetzung ergänzt.

2. Grün- und Freiflächenversorgung

Der Bedarf an öffentlichen Kinderspielplätzen nach Kinderspielplatzgesetz werde im Plangebiet nicht nachgewiesen. Der Nachweis der wohnungsnahen Grünflächen sei im Plangebiet nur unzureichend dargestellt und nicht nachvollziehbar. Bei den Richtwerten für wohnungsnahen Grünflächen handele es sich um öffentliche Grünflächen, die in der Regel durch eine öffentliche Parkanlage bzw. als Flächen mit öffentlichem Nutzungs- und Wegerecht ausgewiesen werden. Hier würden jedoch die nachzuweisenden Richtwerte durch erforderliche Grundstücksfreiflächen nachgewiesen, die zu jeder qualitativ hochwertigen Wohnanlage sowieso dazu gehörten. Dem Bedarf an wohnungsnahen öffentlichen Grünflächen entsprechend Richtwert werde dies nicht gerecht.

Zusammenfassende Stellungnahme:

Innerhalb der Entwicklungsmaßnahme ist das Schaffen bzw. die Sicherstellung von ausreichend Spielplätzen, Freiflächen etc. Bestandteil der Entwicklung und somit Aufgabe des Landes Berlin. Die wohnungsnahen Versorgung mit privaten Grünflächen wird innerhalb des Plangebiets gesichert und dient den künftigen Einwohnerinnen und Einwohnern. Darüber hinaus dient der wenige Gehminuten entfernte öffentliche Landschaftspark Adlershof mit seiner Größe von 68 ha gemäß LaPro als übergeordneter Freiraum. Er erfüllt dabei die Funktion des siedlungsnahen und wohnungsnahen Freiraums.

3. Schallschutz

Die städtebaulichen Gründe für die Abweichung von den schalltechnischen Orientierungswerten für Wohngebiete seien nicht nachvollziehbar. Die Ausgestaltung der Lärmschutzwände, sowohl in der Höhe als auch in der Gestaltung, sei nicht nachvollziehbar.

Zusammenfassende Stellungnahme:

Die Ausgestaltung der Lärmschutzwände ist im Durchführungsvertrag geregelt. Der Entwurf zum Durchführungsvertrag lag dem Bezirksamt vor. Zur Deckung des Wohnraumbedarfs auf dem angespannten Berliner Wohnungsmarkt ist die Planung von Wohngebieten, auch an lärmvorbelasteten Bereichen, erforderlich. Insbesondere in lärmvorbelasteten Bereichen, vorliegend durch bestehende Verkehrswege, lassen sich die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 oft nicht einhalten. Die Rechtsprechung geht davon aus, dass bei einer gegebenen Vorbelastung die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete um bis zu 5 dB(A) überschritten werden können, ohne dass ungesunde Wohnverhältnisse entstehen. Eine solche Vorbelastung liegt durch die Lage des Plangebiets an der BAB A 113 vor. In Abwägung mit dem öffentlichen Belang der Schaffung dringend benötigten Wohnraums wird die regelmäßige Überschreitung der Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete in Teilbereichen daher erforderlich. Darüber hinaus wird der Schallschutz auch über weitere Festsetzungen gewährleistet (z. B. Grundrissbindung).

4. Verkehr

Im Plangebiet sei nur eine unzureichende Anzahl an Stellplätzen vorgesehen. Die ÖPNV-Qualität am Standort sei ungenügend. Darüber hinaus sei der Vorhabenträger dazu verpflichtet, ein übergeordnetes Mobilitätskonzept, zu erarbeiten, dass insbesondere die Erforderlichkeit und eine Flächenvorhaltung von Busspuren sowie von Geh- und Radwegbreiten bzgl. des Berliner Mobilitätsgesetzes berücksichtigt.

Zusammenfassende Stellungnahme:

Der Nachweis von Stellplätzen ist im Land Berlin – mit Ausnahme von behindertengerechten Stellplätzen für öffentlich zugängliche Gebäude – bauordnungsrechtlich nicht erforderlich. Für das Plangebiet ist ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 vorgesehen. Hinsichtlich der Verbesserung des ÖPNV-Angebots laufen derzeit zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger, der BVG, Abstimmungen. Mit der fortschreitenden Entwicklung in der Entwicklungsmaßnahme kann hier z.B. durch Taktverdichtung weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. Großräumige Mobilitätskonzepte überschreiten den üblichen Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens. Die Forderung entspricht einer gesamtheitlichen ÖPNV-Konzeption für den gesamten Entwicklungsbereich Adlershof / Johannisthal unter Berücksichtigung aller geplanten Vorhaben. Dies ist durch die Vorhabenträgerin nicht zu leisten und widerspricht dem Grundsatz der Angemessenheit. Für übergeordnete Planungen innerhalb der Entwicklungsmaßnahme ist die Wista.Plan zuständig. Darüber hinaus ist die Einrichtung einer Busspur oder Radwege nur auf Länge des Vorhabengebiets verkehrstechnisch wenig sinnvoll, ein Eingriff in die benachbarten Privatgrundstücke entlang des Eisenhutwegs zur Herstellung des erforderlichen Straßenquerschnitts erscheint zweifelhaft. Ein entsprechender Straßenquerschnitt hätte mit Herstellung des Eisenhutwegs in den Jahren 2008/2009 erfolgen müssen, da die verkehrliche Entwicklung innerhalb der Entwicklungsmaßnahme bereits zu diesem Zeitpunkt absehbar war. Der Eisenhutweg ist im rechtskräftigen Bebauungsplan XV-58ba als Verkehrsfläche festgesetzt. Eine weitere Behandlung im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens 9-17VE ist nicht notwendig.

5. Kabelendmast

Das Gutachten zu den elektromagnetischen Feldern des Kabelendmasts entspräche nicht den aktuellen gesetzlichen Grundlagen der 26. BImSchV. Zudem seien immissionsschutzrechtliche Belastungen zu befürchten.

Zusammenfassende Stellungnahme:

Das Gutachten zu elektromagnetischen Feldern wurde aktualisiert (Müller-BBM, März 2021). Alle Grenzwerte der 26. BImSchV können nachgewiesen werden, nachteilige Auswirkungen auf die geplanten Nutzungen bestehen nicht. Zudem wurde hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen (sog. Koronageräusche) eine schalltechnische Untersuchung ergänzt (ALB, März 2021). Auch hier werden nachteilige Immissionen ausgeschlossen.

Aufgrund der eingegangenen Hinweise wurden zudem folgende Gutachten fortgeschrieben bzw. erstmalig erstellt:

- Gutachten zur Berechnung der elektromagnetischen Felder und Beurteilung gemäß 26. BImSchV (Müller-BBM, März 2021)
- Schallschutztechnische Untersuchung zu den Auswirkungen der Geräuschemissionen bestehender Hochspannungsleitungen auf die geplante Wohnbebauung (ALB, März 2021)
- Besonnungsstudie gem. DIN 5034-1 (Fuchshuber Architekten, Februar 2021)

Der Durchführungsvertrag, der zwischen der Vorhabenträgerin und dem Land Berlin geschlossen wurde, ist gemäß den gegebenen Hinweisen aktualisiert worden.

Die darüber hinaus vorgebrachten Hinweise zu inhaltlichen Konkretisierungen wurden redaktionell in der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und im Umweltbeitrag ergänzt.

Weiterhin ergab sich der nachfolgend genannte Anpassungs- bzw. Änderungsbedarf:

- Zeichnerische Ergänzung des sechsten Vollgeschosses VI innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche des Hauses J
- Korrektur der festzusetzenden Grundflächen innerhalb der Häuser A bis F (jeweils 395 m² statt 370 m²) und M (1.080 m² statt 1.010 m²) gemäß der Projektplanung im Durchführungsvertrag
- Zeichnerische Ergänzung und Festsetzung der Höhenlage der künftigen Geländeoberfläche innerhalb des Geltungsbereichs
- Zeichnerische Ergänzung auf Kartengrundlage (Festsetzungen Bebauungsplan XV-58bb, Ergänzung Flurstücks-Nr. 2935)
- Textliche Festsetzung Nr. 6: Ergänzung von „offenen Fluchttreppen“ als vortretende Gebäudeteile in Satz 1. Redaktionelle Korrektur, Ergänzung eines Semikolons, statt eines Punkts vor Halbsatz 2, Satz 2

-
- Textliche Festsetzung Nr. 16: eindeutige Regelung der Pflanzqualität zu pflanzenden Bäume („Mindeststammumfang von 16 cm“ statt „Mindeststammumfang von 16-18 cm“)
 - Textliche Festsetzung Nr. 18: Ergänzung von Spielplätzen bzgl. der nicht zu bepflanzenden Anlagen und Flächen.
 - Neue textliche Festsetzung Nr. 23: Ergänzung einer klarstellenden Festsetzung zur zulässigen Höhe baulicher Anlagen unter Einschränkung der Tiefe bauordnungsrechtlicher Abstandsflächen
 - Aufgrund eines Zuständigkeitswechsels wurde in den Hinweisen die oberste Landesstraßenbaubehörde durch Fernstraßen-Bundesamt ersetzt

5. Abwägung

Nr.	TöB	Abwägungsrelevanter Inhalt / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1	Berliner Feuerwehr	Eine ausreichende Löschwasserversorgung ist nicht dargestellt. Im Zuge der Folgeplanung zu geplanten Bauvorhaben auf der o.g. Fläche, bitte ich die Berliner Feuerwehr im Rahmen der Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren aufgrund der zu erwartenden Gebäudeklassen 4 und 5 zu gegebener Zeit zu beteiligen. Wir haben Ihre Unterlagen geprüft. In dem Bereich Ihres Bauvorhabens befinden sich keine Löschwasserbrunnen bzw. Zisternenbauwerke	Sowohl die Löschwasserversorgung als auch der Nachweis einer ausreichenden Erschließung sind nicht Gegenstand des Planverfahrens. Die entsprechenden Nachweise erfolgen in einem Brandschutzgutachten im Rahmen der Genehmigungs- / Ausführungsplanung. Kenntnisnahme
2	Berliner Stadtreinigung	Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigung sowie Belange der Abfallbeseitigung werden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt. Auch aus reinigungstechnischer Sicht bestehen keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme. Wir möchten jedoch die Gelegenheit nutzen, um auf die baulichen Erfordernisse zur ordnungsgemäßen Leistungserbringung der Müllabfuhr und Straßenreinigung hinzuweisen. Auch wenn unsere Hinweise nicht in Ihre Abwägung einfließen sollten, bitten wir Sie, diese an den Vorhabenträger bzw. Fachplaner weiterzuleiten, damit sie bei der konkreten Bauplanung Berücksichtigung finden können. Für den Bereich Müllabfuhr: Behälterstandplätze und Transportwege Straßen und Wege müssen so befestigt sein, dass sie von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 27 t und einer max. Einzelachslast von 11,5 t dauernd benutzt werden können. Die erforderliche Mindestbreite beträgt 3,55 m. Zufahrtswege von über 15 m Länge	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die technischen Hinweise für die privaten Erschließungsflächen und die Organisation der Abfallentsorgung werden von der Vorhabenträgerin in der Genehmigungs- und Ausführungsplanung berücksichtigt. Kenntnisnahme

		erfordern einen Wendeplatz von mind. 25 m Durchmesser. Das Befahren von ausgewiesenen Straßen und Wegen erfolgt ausschließlich bei ausreichend befestigten Oberflächen. Kies-, Schotterwege sowie öffentliche und private Straßen, die sich noch im Bau befinden, erfüllen diese Anforderungen zumeist nicht. Flächen für die Aufstellung von Abfall- und Wertstoffbehältern sind unmittelbar an für Entsorgungsfahrzeuge erreichbaren Straßen zu errichten. Abfall- und Wertstoffbehälter werden nur von ebenerdig zugänglich, d. h. zum öffentlichen Straßenland niveaugleichen Standplätzen entsorgt. Ein Anspruch auf Abholung von einem nicht ebenerdig und nicht niveaugleich zur Straße gelegenen Behälterstandplatz, z. B. in Kellergeschossen und/oder Tiefgaragen, besteht nicht. Die Oberfläche des Transportwegs sowie straßennahe Bereitstellungsflächen sind ausreichend zu befestigen. Der Entleerungsturnus wird von uns nach örtlichen und betrieblichen Belangen festgelegt. Grundsätzlich ist mindestens die für eine wöchentliche Abfuhr ausreichende Anzahl von Behältern aufzustellen. Sollte eine Abfallentsorgung mit Unterflurcontainern geplant werden, müssen zusätzliche Aspekte beachtet werden. Für die Entsorgung mittels Unterflurcontainern muss am Standort ein freier Luftraum über dem Arbeitsbereich des Krans in Höhe von 9 m vorhanden sein. Die Entfernung zwischen Kransäule und Unterflursystem darf nicht mehr als 5,70 m betragen. Der Abstand der Unterflursammelstelle zu Hindernissen muss mindestens 2 m betragen. Im Operationsbereich des Krans dürfen sich keine Objekte befinden, die die Entleerung behindern. Bei der Planung und Gestaltung der Abfallsammelplätze sowie der Verkehrsflächen unterstützt Sie gern die BSR-Standplatzberatung unter Standplatzberatung@BSR.de. Um unsere Pflichten bezüglich des Arbeitsschutzes sowie der gesetzlichen Unfallversicherung zu erfüllen, können wir weitere Anforderungen stellen.	
--	--	---	--

3	Berliner Verkehrsbetriebe	Unsere Stellungnahme zur Frühzeitigen Beteiligung vom 04.06.2018 behält weiterhin ihre Gültigkeit. „Gegen das vorgesehene Wohnprojekt und die nachfolgenden Arbeiten bestehen aus unserer Sicht keine Bedenken. Vorsorglich weisen wir auf unseren Omnibuslinienverkehr in Ihrem Planbereich des Eisenhutwegs hin. Wir gehen davon aus, dass Ihre Arbeiten so ausgeführt werden, dass unsere dort verkehrenden Omnibuslinien während der gesamten Bauzeit planmäßig verkehren können. Sollten in diesem Zusammenhang Maßnahmen erforderlich werden, die den Omnibuslinienbetrieb beeinträchtigen, bitten wir Sie, Ihrerseits bei Umleitungen 12 Wochen bzw. bei Haltestellenverlegungen 10 Tage vor Baubeginn einen Ortstermin anzuberaumen.	Der Hinweis wurde an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Ggf. auftretende Beeinträchtigungen während der Bauphase werden mit der BVG rechtzeitig abgestimmt. Kenntnisnahme
4.1	Berliner Wasserbetriebe	zu o. g. Bebauungsplanverfahren geben die Berliner Wasserbetriebe (BWB) folgende Stellungnahme ab. Diese gibt nur Auskunft über den im Bereich des Bebauungsplans vorhandenen Leitungsbestand und die von unserem Unternehmen dort geplanten Baumaßnahmen. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass das Einreichen der Bebauungsplanunterlagen bei den BWB keine weitere Planungsbearbeitung auslöst. Gemäß den beiliegenden Bestandsplänen befinden sich im Bereich des Bebauungsplangebiets Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB. Diese stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung. Baumaßnahmen sind derzeit von unserem Unternehmen nicht vorgesehen. Die äußere Erschließung des Standorts bezüglich der Trinkwasserversorgung ist gesichert. Die im Eisenhutweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite vorhandene Trinkwasserversorgungsleitung steht im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für Anschlusszwecke zur Verfügung. An die ebenfalls im Eisenhutweg befindliche Hauptleitung kann nicht angeschlossen werden.	Die Vorhabenträgerin wird mit dem Versorgungsträger klären, welche der technischen Möglichkeiten für die Versorgung des Plangebiets in Betracht kommt. Kenntnisnahme

		Eine innere Erschließung kann entsprechend den jeweiligen Erfordernissen, aber nur bei Vorlage konkreter Bedarfswerte (Hausanschlussanträge), vorgenommen werden. Für die geplante Privatstraße ist eine Trinkwasserleitungstrasse / Leitungsrecht vorzusehen. Das Plangebiet grenzt westlich an die Häuser zum Johannes-Sasse-Ring an, in dem eine Trinkwasserversorgungsleitung liegt. Bei entsprechendem Bedarf kann die Möglichkeit geprüft werden, einen Teil des Plangebiets durch eine Leitung zwischen Haus Nr. 8 und der Autobahn zu erschließen. Die Dimensionierung der Versorgungsleitungen erfolgt grundsätzlich nur entsprechend dem Trinkwasserbedarf. Löschwasser kann nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trinkwasserversorgungsnetzes bereitgestellt werden.	
4.2	Berliner Wasserbetriebe	Bei Bauvorhaben ist das Regenwasser vorzugsweise vor Ort zu bewirtschaften. Neben der Versickerung von Regenwasser sollte auch dessen Verdunstung gefördert werden. Für die Regenwasserbewirtschaftung im o. g. Bebauungsplangebiet kommen dezentrale Maßnahmen, wie z. B. Dach- und Fassadenbegrünungen, Versickerungsmulden oder -rigolen und Regenwasserspeicher, in Betracht. Durch diese Maßnahmen können positive Effekte für das lokale Klima, die Biodiversität und die Freiraumqualität entstehen. Sollte eine vollständige Bewirtschaftung des Regenwassers im Bebauungsplangebiet nicht umsetzbar sein, ist eine Einleitung von Regenwasser in die öffentliche Regenwasserkanalisation im Rahmen der Leistungsfähigkeit der öffentlichen Kanalisation möglich. Von dem ca. 3,2 ha großen Planungsbereich dürfen gemäß vorliegenden hydraulischer Berechnung ca. 1.600 m² an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden. Zusätzlich ist der Spitzenabfluss von den versiegelten Flächen in die öffentliche Regenwasserkanalisation auf 19 l/s zu begrenzen.	Die Versickerung von Niederschlagswasser ist auf dem Grundstück nachzuweisen. Das Entwässerungskonzept (ifs, Stand: Juli 2019) weist dies entsprechend nach. Die Abflüsse der Baukörper werden in Rigolen zur Versickerung gebracht. Die Privatstraße wird im östlichen und südöstlichen Bereich der Fläche N, rund 1.600 m², über einen Regenwasserkanal in das städtische Regenwasserkanalnetz im Eisenhutweg gem. der Einleitbeschränkung von 19l/s entwässert. Die übrigen Verkehrsflächen sowie Stellplätze werden über ein Muldensystem entwässert. Der erforderliche Abstand zum maßgeblichen Grundwasserstand von 1,0m wird sowohl für Mulden als auch Rigolen eingehalten. Die Nachweise gem. DWA-M 153 (Boden- und Grundwasserschutz) sowie der Überflutungsnachweis nach DIN 1986-100 sind erbracht. Kenntnisnahme

		Die beiden Randbedingungen (max. angeschlossene Fläche und max. zulässige Ableitungsmenge) sind separat voneinander einzuhalten. Die technischen Vorschriften zum Schutz der Anlagen der BWB sind einzuhalten.	
4.3	Berliner Wasserbetriebe	Sofern ein Bauvorhaben Neu- oder Umbauarbeiten an den Anlagen der BWB erforderlich macht, bitten wir den Investor frühzeitig mit uns Kontakt aufzunehmen. Wir möchten darauf hinweisen, dass Neu- oder Umbaumaßnahmen an den Anlagen der BWB umfangreiche Objektplanungen erfordern können, unter Umständen auch die vorherige Aufstellung von hydraulischen Konzepten, welche auch mit der zuständigen Senatsverwaltung abzustimmen sind. Dies ist zeitlich zu berücksichtigen. Die Vorlaufzeiten für die Planung und Genehmigung bis zum Baubeginn betragen für gewöhnlich mindestens achtzehn Monate ab Vorlage aller dafür erforderlichen Voraussetzungen, auch der bestätigten Wasserversorgungs- und Entwässerungskonzepte. Weiterhin sind Erschließungsinvestitionen bis zum März des Vorjahres bei den BWB anzumelden und deren Planung zu beauftragen. Die wichtigsten Voraussetzungen für den Planungsstart sind: • Sofern Neu- oder Bestandsbauten an das Trinkwasser- oder Abwassernetz angeschlossen werden sollen, liegen den BWB die erforderlichen Hausanschlussanträge mit den konkreten Bedarfsangaben vor. • Sofern die Kosten für die Neu- und Umbauarbeiten ganz oder teilweise vom Veranlasser zu tragen sind, liegt den BWB eine Kostenübernahmeerklärung oder ein Vertrag, mindestens aber ein Grünprüfungs- bzw. ein Objektplanungsauftrag, schriftlich vor. • Wir bitten Sie, die Belange der BWB im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu berücksichtigen. Den BWB liegen die verbindlichen Erschließungspläne bzw. Um- oder Neubaupläne mit geplanten Geländehöhen vor.	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die Hinweise kommen im bauaufsichtlichen Verfahren bzw. der Bauausführung zum Tragen und wurden der Vorhabenträgerin zur Kenntnis gegeben. Kenntnisnahme

		Sofern öffentliches Straßenland betroffen ist, liegen den BWB die erforderlichen Straßenbau-pläne mit Zustimmung des zuständigen Straßen- und Grünflächenamts vor.	
6	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände. Hinweis: Sofern eine Höhe von 108 n über NHN von den Bauwerken nicht durchdrungen wird, ist nicht von einer Beeinträchtigung der Landesverteidigung auszugehen. Eine Beteiligung im Verfahren ist dann nicht notwendig. Sollte diese Höhe jedoch überschritten werden, ist eine nochmalige Beteiligung meiner Dienststelle im Bauantragsverfahren notwendig.	Die geplanten Bauwerke liegen mit einer geplanten Höhe von maximal 59 m ü. NHN, zzgl. ausnahmsweisen 2,5 m für technische Aufbauten, weit unter einer Höhe von 108 m ü. NHN. Kenntnisnahme
7	Bundesnetzagentur	Auf der Grundlage der von Ihnen zur Verfügung gestellten Angaben habe ich eine Überprüfung des angefragten Gebiets durchgeführt. Nachfolgend können Sie die Namen und Anschriften der in dem ermittelten Koordinatenbereich tätigen Richtfunkbetreiber, die für Sie als Ansprechpartner in Frage kommen, entnehmen. Durch deren rechtzeitige Einbeziehung in die weitere Planung ist es ggf. möglich, Störungen des Betriebs von Richtfunkstrecken zu vermeiden.	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die Hinweise kommen im bauaufsichtlichen Verfahren bzw. der Bauausführung zum Tragen. Die Hinweise wurden an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Diese hat die betroffenen Richtfunkbetreiber informiert. Kenntnisnahme
8.1	Polizeipräsident in Berlin Zentralstelle für Prävention - LKA Präv	Betrachtung der Kriminalitätslage Eine Recherche zur Kriminalitätslage ergab keinerlei Auffälligkeiten, Schwer- oder Brennpunkte. Die Einschätzung erfolgte sowohl auf Basis der Auswertung der Kriminalstatistik als auch auf der persönlichen Wahrnehmung des zuständigen Kontaktbereichsbeamten. Aspekte der Städtebaulichen Kriminalprävention	Kenntnisnahme

	1 Städtebau- liche Krimi- nalpräven- tion (SKP)	Aus Sicht der Städtebaulichen Kriminalprävention wird die vorliegende Planung weitgehend positiv bewertet. Die städtebauliche Struktur ist robust und übersichtlich, das Freiflächenkonzept ist nachvollziehbar. Durch die Staffelung der Grünflächen werden Aktivitätsangebote für unterschiedliche Nutzergruppen geschaffen. Die Spielflächen befinden sich in den Hofbereichen und ermöglichen eine soziale Kontrolle. Positiv ist auch, dass ein Teil der Fahrradstellplätze dezentral und in der Nähe der Hauseingänge verortet wurde.	
8.2	Zentralstelle für Prävention - LKA PräV 1 Städtebauliche Kriminalprävention (SKP)	Kritisch hinterfragt wird jedoch, dass ein Teil der Fahrradstellplätze auch in Tiefgaragen untergebracht werden soll. Hierdurch erhöht sich die Diebstahlgefahr i.d.R. deutlich und auch das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden kann beeinträchtigt werden. Aus Sicht der Städtebaulichen Kriminalprävention wird angeregt, die Planung in der Form zu überarbeiten, dass sämtliche Fahrradstellplätze dezentral im Außenbereich oder in den Wohngebäuden untergebracht werden.	Die Unterbringung eines Großteils der Fahrradstellplätze in den Baukörpern und Tiefgaragen ist erforderlich, da ansonsten eine wohnungsnah Freiflächenversorgung innerhalb des Plangebiets aufgrund des hohen Flächenbedarfs an Fahrradstellplätzen (insgesamt ca. 1400 Fahrradstellplätze) nicht gewährleistet werden kann. Des Weiteren besteht seitens der Wohnungsbaugesellschaft sowie der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen der Wunsch, einen Großteil der Fahrräder wettergeschützt und sicher unterzubringen, insbesondere Lastenfahrräder. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
8.3	Zentralstelle für Prävention - LKA PräV 1 Städtebauliche Kriminalprävention (SKP)	Verkehrsaspekte <i>Allgemein</i> Der umfangreichen Einschätzung in der verkehrlichen Untersuchung der Fa. LK Argus GmbH vom 11.06.2020 wird von hier aus im Wesentlichen zugestimmt. <i>Verkehrsaufkommen</i> Durch das Bauvorhaben wird ein spürbar erhöhtes Verkehrsaufkommen auf dem Eisenhutweg und den angrenzenden Knotenpunkten Eisenhutweg/Stubenrauchstraße/Springbornstraße zu verzeichnen sein. In den Verkehrsspitzenzeiten wird sich der Verkehr am o.g. Knotenpunkt erheblich erhöhen und zu vermehrter Staubildung führen. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass die Stubenrauchstraße	Die Auswirkungen des zusätzlich durch das Bauvorhaben erzeugten Kfz-Verkehrs auf die umliegenden Knotenpunkte wurden im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung dargestellt und bewertet. Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung zeigt, dass der Knotenpunkt Eisenhutweg/Stubenrauchstraße/Springbornstraße für den Kfz-Verkehr ausreichend leistungsfähig ist und bleibt. Eine Anpassung des Signalzeitenplans ist für die verkehrliche Leistungsfähigkeit nicht erforderlich. Inwieweit gleichwohl eine Anpassung des Signalzeitenplans erfolgen kann, ist bei tatsächlichem Bedarf durch die Fachbehörden abzustimmen. Kenntnisnahme

		einen direkten Anschluss an die BAB 113 hat. Eine Änderung der Lichtzeichenanlagen-Umlaufzeiten, eine längere Grünphase für den Eisenhutweg und eine kürzere Grünphase für die Springbornstraße könnten sich auf diesen Knotenpunkt entlastend auswirken.	
8.4	Zentralstelle für Prävention - LKA PräV 1 Städtebauliche Kriminalprävention (SKP)	<i>Querungshilfen</i> Aufgrund der Vielzahl neuer Anwohner und der zu erwartenden Schulkinder ist mit einem deutlich zunehmenden Fußgänger- und Radverkehr zu rechnen. Um eine sichere Querung der Fahrbahn zur dortigen Bushaltestelle und der anderen Straßenseite zu gewährleisten, ist die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs oder einer Fußgänger-Lichtzeichenanlage denkbar. Gleichmaßen wäre dann der Schulweg für die in der Nähe befindlichen Schulen (Engelhardt Straße 18, Springbornstraße 250, Heuberger Weg 37) sicherer gestaltet. Welche Querungshilfe geeigneter ist, kann erst nach einer Verkehrszählung entschieden werden.	Eine unsignalisierte Fußgängerquerung ist am Eisenhutweg auf Höhe von Haus B bzw. der Kindertagesstätte geplant. Die Herstellung der Überquerung ist im Durchführungsvertrag gesichert. Der Stellungnahme wird gefolgt
8.5	Zentralstelle für Prävention - LKA PräV 1 Städtebauliche Kriminalprävention (SKP)	<i>Fuß- und Radwege</i> Für Schulpflichtige, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, ist auf dem Eisenhutweg bereits beidseitig ein gut ausgebauter Geh- und Radweg vorhanden.	Kenntnisnahme
8.6	Zentralstelle für Prävention - LKA PräV 1 Städtebauliche Kriminalprävention (SKP)	<i>Stellplätze</i> Die Anzahl der Stellplätze für Pkw sind im Kontext der prognostizierten Einwohnerzahl zu knapp berechnet. Vorhandene Parkstellplätze auf dem Eisenhutweg in unmittelbarer Nähe des Planungsgebiets werden zur Tageszeit zu einem großen Teil von den Mitarbeitenden des anliegenden Gewerbegebiets in Anspruch genommen. Die zwei geplanten Pkw-Stellplätze für den Bring- und Holverkehr der Kita mit 80 Plätzen sind als nicht ausreichend einzuschätzen. Um hier	Der Nachweis von Stellplätzen ist im Land Berlin – mit Ausnahme von behindertengerechten Stellplätzen für öffentlich zugängliche Gebäude – bauordnungsrechtlich nicht erforderlich. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan besteht kein Regelungserfordernis bezüglich der Zahl der zu errichtenden Stellplätze. Im Plangebiet werden private Stellplätze nach Maßgabe des Anforderungsprofils durch die städtische Wohnungsbau-gesellschaft von der Vorhabenträgerin berücksichtigt. Für die Übernahme des Wohnungsbaukomplexes durch eine

		Behinderungen des Fahrzeugverkehrs und Parkverstöße zu vermeiden, sollte die Anzahl der Kita-Parkplätze erhöht werden.	städtische Wohnungsbaugesellschaft besteht bereits eine Absichtserklärung. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass keine Anreize für einen höheren Motorisierungsgrad durch die Errichtung von mehr Stellplätzen erzeugt werden sollen. Eine geringe Motorisierung der zukünftigen Anwohnenden entspricht den Zielen der Berliner Verkehrspolitik, die eine Minderung der Kfz-Nutzung und die Qualitätssicherung und Verbesserung des ÖPNV sowie die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs fokussiert. Die Anzahl von Kita-Kurzzeitparkplätzen wird nach Abschluss des Baus je nach Erfordernis mit dem Bezirk abgestimmt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
8.7	Zentralstelle für Prävention - LKA PräV 1 Städtebauliche Kriminalprävention (SKP)	<i>Ausbau der Privatstraßen</i> Der Ausbau der Privatstraßen A, B und C zu verkehrsberuhigten Bereichen wird grundsätzlich begrüßt. Nach Betrachtung des Bebauungsplans sind sämtliche Parkplätze am Fahrbahnrand angeordnet, ähnlich wie in einer Wohngebietsstraße. Dies könnte Fahrzeugführer dazu verleiten sich nicht an die gebotene Schrittgeschwindigkeit zu halten. Bauliche Maßnahmen auf der Fahrbahn, wie z.B. Aufpflasterungen oder zusätzliche, versetzte Längsparkplätze auf der Fahrbahn (gegenüber den angedachten Senkrechtplätzen), wären als Lösungen denkbar und entsprächen dem Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs.	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die Hinweise kommen im bauaufsichtlichen Verfahren bzw. bei der Bauausführung zum Tragen und wurden an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Kenntnisnahme

8.8	Zentralstelle für Prävention - LKA PräV 1 Städtebauliche Kriminalprävention (SKP)	ÖPNV-Taktung Durch das neue Wohngebiet kann von einer erheblich erhöhten Nutzung des ÖPNV-Angebots ausgegangen werden, weshalb die 20-Minuten-Taktung der Buslinie 160 als unzureichend eingeschätzt wird. Eine Taktverdichtung der Buslinie auf 10 Minuten ist dringend erforderlich, um dem ansteigenden Bedarf gerecht zu werden.	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind vom Hinweis nicht betroffen. Der Hinweis wird an die zuständige Fachverwaltung zur weiteren Abstimmung weitergeleitet. Kenntnisnahme
8.9	Zentralstelle für Prävention - LKA PräV 1 Städtebauliche Kriminalprävention (SKP)	Sonstige Hinweise Auch bei der späteren Planung sollten kriminalpräventive Aspekte berücksichtigt werden. Die Planenden sollten ausdrücklich auf Kriterien wie Übersichtlichkeit, Ausschluss von schwer einsehbaren Bereichen, gute Orientierung, Behindertengerechtigkeit, generationenübergreifende Ausstattung, gute Beleuchtung, technische Schutzmaßnahmen etc. hingewiesen werden. Auch geeignete Einbruchschutzmaßnahmen sollten von vorneherein zum Einsatz kommen. Die Zentralstelle für Prävention der Polizei Berlin bietet hierzu qualifizierte und kostenlose Beratung an.	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die Hinweise kommen im bauaufsichtlichen Verfahren bzw. bei der Bauausführung zum Tragen und wurden an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Kenntnisnahme
9	Gemeinsame Landesplanungsabteilung	Die Planung ist an die Ziele der Raumordnung angepasst.	Kenntnisnahme
12	IT-Dienstleistungszentrale	Angrenzend an den angefragten Bereich befinden sich im Gehweg (Deckung 0,6-0,8 m) sicherheitstechnische Anlagen des ITDZ. Bei Tiefbauarbeiten im Bereich der ITDZ-Anlagen bitte besonders Pkt. 6 und 7 der beigefügten Richtlinie (Rili-TKL) beachten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Sollten Tiefbauarbeiten erforderlich werden, erfolgt eine entsprechende Abstimmung mit dem Versorgungsträger. Kenntnisnahme
13	Landesamt für Arbeits-	Die Prüfung der übersandten Planungsunterlagen hat aus meiner Sicht keine Einwände oder konkrete Hinderungsgründe oder sonstigen umweltrelevanten Aspekte ergeben.	Kenntnisnahme

	schutz, Gesundheits- schutz und technische Sicherheit	Aus dem Zuständigkeitsbereich des LAGetSi sind mir keine immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bekannt, die von dem Bebauungsplanverfahren betroffen wären.	
14.1	Netzgesellschaft Berlin- Branden- burg	Es wird hiermit ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den beigefügten Planunterlagen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich sind. Mit Abweichungen muss gerechnet werden. Dabei ist zu beachten, dass erdverlegte Leitungen nicht zwingend geradlinig sind und daher nicht auf dem kürzesten Weg verlaufen. Darüber hinaus sind aufgrund von Erdbewegungen, auf die die NBB keinen Einfluss hat, Angaben zur Überdeckung nicht verbindlich. Die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen sind in jedem Fall durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Querschläge, Suchschlitze, Handschachtungen usw.) festzustellen. Im unmittelbaren Bereich der Leitung ist auf den Einsatz von Maschinen zu verzichten und in Handschachtung zu arbeiten. Die abgegebenen Planunterlagen geben den Bestand zum Zeitpunkt der Auskunftserteilung wieder. Es ist darauf zu achten, dass zu Beginn der Bauphase immer das Antwortschreiben mit aktuellen farbigen Planunterlagen vor Ort vorliegt. Digital gelieferte Planunterlagen sind in Farbe auszugeben. Bitte prüfen Sie nach Ausgabe die Maßstabgenauigkeit. Die Auskunft gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für eigene Leitungen der NBB, so dass gegebenenfalls noch mit Anlagen anderer Versorgungsunternehmen und Netzbetreiber zu rechnen ist, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssen. Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus den Planunterlagen ist nicht zulässig. Stillgelegte Leitungen sind in den Plänen nicht oder nur unvollständig enthalten. Eine Versorgung des Planungsgebiets ist grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen in Anlehnung an die DIN 1998 herzustellen. Darüber hinaus notwendige Flächen für Versorgungsleitungen und Anlagen sind gemäß § 9 Abs. 1 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die Hinweise kommen im bauaufsichtlichen Verfahren bzw. bei der Bauausführung zum Tragen und wurden an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Kenntnisnahme

15.1	50Hertz Transmission GmbH 28.1.2021	Im Geltungsbereich des Bebauungsplangebiets befinden sich unsere: 220-kV-Kabelabschnitt Marzahn – Thyrow – Wuhlheide 291/302 220-kV-Freileitung Marzahn – Thyrow – Wuhlheide 291/302, Mast-Nr. 83 – 84. Da der Trassenverlauf der Kabelanlage und der Hochspannungsfreileitung sowie dessen Schutzbereiche in der Planzeichnung nicht nachrichtlich dargestellt sind, ist uns eine korrekte und vollumfängliche Bewertung des B-Plans im Hinblick auf die durch beschränkte persönliche Dienstbarkeit und den zugehörigen Gestattungsverfahren gesicherten Restriktionen nicht möglich. Aus diesem Grund stimmen wir dem B-Plan in der vorliegenden Form nicht zu. Folgende Änderung ist erforderlich: Nachrichtliche Übernahme des Leitungsverlaufes und des Schutzstreifenbereiches in den B-Plan Alternativ kann 50Hertz ein separater Abzug des B-Plans (Inhalts- und Maßstabsgetreu) mit den um die Kabeltrassen und Schutzbereiche ergänzte Inhalte zur Prüfung übergeben werden. Für die nachrichtliche Übernahme der Kabeltrassen und der Schutzbereiche können digitale Daten bei 50Hertz angefordert werden. Einen Lageplan im PDF-Format haben wir diesem Schreiben beigelegt. Sonstiges: Hinweis:	Die Stellungnahme vom 28.01.2021 durch den Vortragenden ist durch die Stellungnahme vom 02.02.2021 inzwischen teilweise überholt (s. lfd. Nr. 15.5). Die 50Hertz Transmission GmbH stimmt dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu. Kenntnisnahme
15.2	50Hertz Transmission GmbH	Das EMF-Gutachten entspricht formal leider nicht den aktuellen gesetzlichen Bestimmungen. Die 26. BImSchV wurde 2013 novelliert. Das EMF-Gutachten wurde bereits 2004 auf Grundlage der Vorplanung erstellt und enthielt somit noch nicht den tatsächlich verwendeten Kabeltyp und die Leiterfolge. Außerdem fehlt in dem Gutachten	Das EMF-Gutachten wurde hinsichtlich der aktuellen gesetzlichen Bestimmungen aktualisiert (Müller-BBM, März 2021). Die zulässigen Grenzwerte der 26. BImSchV für magnetische Flussdichte und elektrische Feldstärke werden mit Ausnahme des direkten Umfelds des Kabelendmasts weder erreicht noch überschritten. Grenzwertüberschreitungen liegen nur im nahen

		die Berücksichtigung weiterer Feldquellen wie z.B. Funkanlagen. Aus diesem Grund ist das Gutachten zu überarbeiten/aktualisieren.	Umfeld des Kabelendmasts vor: Überbaubare Grundstücksflächen, nutzbare Freiflächen oder Außenbereiche der Kita sind davon nicht betroffen. Innerhalb eines Abstands von 300 m befindet sich keine ortsfeste Hochfrequenzanlage mit Frequenzen zwischen 9 kHz und 10 MHz, welche als Vorbelastung zu berücksichtigen wäre. Der Stellungnahme wird gefolgt. Keine Änderung der Planung erforderlich.
15.3	50Hertz Transmission GmbH	Des Weiteren ist bei der schalltechnischen Untersuchung zu berücksichtigen, dass auch die Freileitung unter gewissen Witterungsbedingungen eine Emissionsquelle darstellt (Koronageräusche).	Zum Nachweis der Einhaltung gesunder Wohnverhältnisse ist eine Untersuchung zu den Emissionen des Kabelendmasts durchgeführt worden (ALB, Stand: März 2021). Es wird nachgewiesen, dass die durch die Leitungen verursachten Geräusche durch den Verkehrslärm überdeckt werden (im Sinne der Nr. 3.2.1 der TA Lärm durch den 95 %-Pegel) und zu keinen nachteiligen Immissionen führen. SenUVK Abt. I C stimmt den Ergebnissen zu. Der Stellungnahme wird gefolgt. Keine Änderung der Planung erforderlich.
15.4	50Hertz Transmission GmbH	Die Festsetzung des o. g. B-Plans und zeitnahe Realisierung des Bauvorhabens birgt ggf. einen Konflikt für die im Zuge des geplanten B-Plans „Emile Jeannin / Johannisthal - Globus Baumarkt“ gewünschte Weiterführung der Teilverkabelung. Zu deren Realisierung und dem damit erforderlichen Rückbau des Kabelendmasts Nr. 84 würden großräumige, bautechnologische Flächen benötigt werden. Diese würden bei vorheriger Realisierung der Wohnbebauung in diesem Bereich nicht mehr zur Verfügung stehen und damit eine Weiterführung der Teilverkabelung ausschließen.	Die Planung zur Gesamtverkabelung wird begrüßt. Eine künftige Erdverkabelung der bestehenden Freileitung hätte eine positive Auswirkung auf das Plangebiet, da die vorgenannten Belange des Immissionsschutzes ausgeräumt würden. Inwieweit hier eine Planungssicherheit besteht, kann aber nicht abgeschätzt werden, daher wird im laufenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren vom Status Quo ausgegangen. Bei hinreichender Planung kann mit der/dem künftigen Eigentümerin / Eigentümer eine Vereinbarung getroffen werden, die den Rückbau des Kabelendmasts auf den Flächen innerhalb des Plangebiets ermöglicht.

			Keine Änderung der Planung erforderlich.
15.5	50Hertz Transmis- sion GmbH	Ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 28.1.2021 möchten wir Ihnen mitteilen, dass uns der Vorhabenträger zwischenzeitlich einen um die Kabeltrasse und Schutzbereich ergänzten Plan zur Prüfung übersandt hat. Die Planung berücksichtigt die Sicherheitsbereiche des 220-kV-Kabelabschnitts Marzahn – Thyrow – Wuhlheide 291/302 ausreichend. Aus diesem Grund stimmen wir dem B-Plan nunmehr zu. Im Übrigen gilt unsere Stellungnahme vom 28.1.2021 weiterhin.	Kenntnisnahme
16.1	Vattenfall Wärme Berlin AG	In dem von Ihnen unmittelbar angefragten örtlichen Bereich ist kein Anlagenbestand der Vattenfall Wärme Berlin AG vorhanden.	Kenntnisnahme
16.2	Vattenfall Europe Business Services GmbH	In dem betrachteten Gebiet befinden sich Niederspannungsanlagen der Stromnetz Berlin GmbH. Einen Plan mit den vorhandenen Anlagen erhalten Sie beiliegend zu diesem Schreiben. Für die geplante Bebauung sind keine Kabelumlegungsarbeiten notwendig. In dem angegebenen Bereich sind weitere Anlagen geplant, die Planung der Stromnetz Berlin GmbH ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Zurzeit wird das Konzept zur Versorgung der Kunden erstellt. Über Planungen oder Trassenführungen für die Versorgung möglicher weiterer Kunden nach der Bebauung können wir zurzeit keine Aussage treffen. Unsere Stellungnahme vom 05.08.2018 sowie die Ihnen übergebenen Planunterlagen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung sind weiterhin verbindlich. Die beigefügte „Richtlinie zum Schutz von 1 – 110-kV-Kabelanlagen“, die „Richtlinie zum Schutz von Freileitungsanlagen 110 kV“, die „Richtlinie zum Schutz von Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin“ und die „Allgemeinen Hinweise für Leitungsanfragen bei geplanten Bauvorhaben“ sind zu beachten.	Regelungsinhalte des Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die Hinweise kommen im bauaufsichtlichen Verfahren zum Tragen. Die allgemeinen Hinweise hat die Vorhabenträgerin zur Kenntnis erhalten. Kenntnisnahme

19	Senatsverwaltung für Finanzen Abt. I G	Gegen die Planung bestehen im Grundsatz keine Bedenken. Ich bitte jedoch um Beachtung des folgenden Hinweises unserer Haushaltsabteilung: „Sollten durch die Anpassung bzw. Erneuerung des im Vermögen des Bezirks Treptow-Köpenick befindlichen Wegs, welcher sich an der Grenze des besagten Grundstücks befindet (siehe hierzu „2.6 Verkehrserschließung“, S. 12) oder durch die Verbreiterung des Radwegs (S. 33 „Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr“) dem Bezirk Treptow-Köpenick Kosten entstehen, so gelten diese erst als gesichert, wenn die nötigen Mittel im Haushaltsplan aufgenommen sind und die Finanzierung durch den Bezirk sichergestellt wird.“	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Kenntnisnahme
20	Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie Abt. I D	Gegen die vorgesehenen Planungen zur Realisierung zusätzlichen Wohnraums, zulässigen versorgungsbezogenen Einrichtungen bzw. Anlagen für soziale Zwecke innerhalb eines WA gem. § 4 BauNVO im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Berlin Johannisthal/ Adlershof“ bestehen grundsätzlich keine Einwände. Für dieses Neubauvorhaben mit vorgesehene ca. 570 Wohneinheiten (WoFIS-ID W0901_265, kurzfristiger Fertigstellungshorizont) sowie innerhalb der Region zusätzlich bedarfserhöhenden Wohnungsbaumaßnahmen (z.B. Areal Müller Erben mit ca. 1.800 WE) ist zum Schuljahr 2025/26 der Neubau einer Gemeinschaftsschule – Schulzentrum Adlershof mit bis zu möglichen 1332 Schulplätzen der Jahrgangsstufen 1-13 vorgesehen. Durch die bereits in der Region defizitäre Versorgungssituation an Schulplätzen werden ggf. schulorganisatorische Maßnahmen (bzgl. ESB) mit kapazitätserhöhenden Interimslösungen erforderlich. Neben der fortlaufenden Platzauslastungsdokumentation erfolgt der konkrete Bedarfsdeckungsnachweis durch den bezirklichen Schulträger, welcher eine Kopie dieses Schreibens erhält.	Kenntnisnahme
21	Senatsverwaltung für Wirtschaft,	Keine Einwände	Kenntnisnahme

	Energie und Bertriebe		
23.1	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) I B	Der Planungsstand FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 15. September 2020 (ABl. S. 5060) stellt das Plangebiet als Gewerbliche Baufläche dar. Die im Bebauungsplan vorgesehene Festsetzung eines Wohngebiets kann daraus nicht entwickelt werden. Es liegen allerdings die Voraussetzungen für die Anwendung von § 13 a Abs. 2 Nr. 2 BauGB vor. Auf diesem Wege kann der Bebauungsplan dennoch aufgestellt werden. Der Flächennutzungsplan wird in diesem Fall im Wege der Berichtigung angepasst. Dafür bedarf es allerdings vor der Festsetzung des B-Plans einer Befassung des Senats zu der beabsichtigten Berichtigung des FNP. Um die dafür erforderliche Senatsvorlage zeitgleich mit der Senatsvorlage des Bebauungsplans zu erstellen bzw. in den Senat einzubringen, benötigt das Referat I B rechtzeitig eine Information zum beschlussreifen Entwurf des B-Plans.	Die für die Berichtigung des FNP erforderlichen Abstimmungsprozesse sind auf Fachebene erfolgt. Der Stellungnahme wird gefolgt
23.2	SenSW I B	Kapitel 3.4 StEP Wohnen 2030, S. 12 der Begründung: Der Bezug zum „Neubaubereich Johannisthal/ Adlershof“ mit insgesamt ca. 1.800 Wohneinheiten stammt aus dem inzwischen nicht mehr gültigen StEP Wohnen 2025 und ist entsprechend zu aktualisieren: Neues Stadtquartier Johannisthal/ Adlershof mit insgesamt ca. 5.000 WE. Die Aussage im letzten Satz des Abschnitts, der StEP Wohnen 2030 würde Potenziale für max. 179.000 WE benennen, ist nicht richtig (veralteter Zwischenstand) und sollte gestrichen werden.	Die Begründung wurde entsprechend korrigiert. Der Stellungnahme wird gefolgt
25	SenSW IV S 12	Keine Einwände	Kenntnisnahme
26	SenSW WBL 14	Mit dem Bebauungsplan soll die planungsrechtliche Grundlage für den Neubau von ca. 570 Wohneinheiten und einer Kindertagesstätte	Auch wenn das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung hier nicht zur Anwendung kommt, wurden mit der

		mit ca. 80 Plätzen geschaffen werden. Wie in der Begründung zum Bebauungsplan richtig dargestellt, ist die Voraussetzung für die Anwendung des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung nicht gegeben, da das Vorhaben im Geltungsbereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Berlin-Johannisthal / Adlershof liegt. Die Belange der Wohnungsbauleitstelle sind nicht berührt. Die Entscheidung, ob vertragliche Vereinbarungen in Anlehnung an das Berliner Modell getroffen werden, liegt im Ermessen des Planaufstellers.	Vorhabenträgerin vertragliche Vereinbarungen im Hinblick auf die Versorgung mit sozialer Infrastruktur sowie mietpreisgebundenen Wohnraum getroffen, soweit dies mit den besonderen Bestimmungen und Anforderungen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme in Einklang steht. Kenntnisnahme
27.1	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) IV B 2.2.2021	Bereits in der frühzeitigen Beteiligung und auch im weiteren Verfahren sind die verkehrlichen Belange vorgetragen und gegenüber dem Vorhabenträger und dem Ersteller der Verkehrsuntersuchung (LK Argus) kommuniziert worden. Bisher wurden nicht alle unsere Hinweise übernommen bzw. berücksichtigt. Nachfolgend sind die Schwerpunkte noch einmal zusammengestellt, obwohl eine Wiederholung bereits vorgebrachter Hinweise ja eigentlich nicht erforderlich wäre. Da in Entwicklungsgebieten die Zuständigkeit für die verkehrlichen Belange und Vorgaben für alle Straßen bei SenUVK liegt, bestehen wir darauf, dass all unsere Hinweise auch entsprechend aufgenommen und gewürdigt werden.	Je nach Regelungsinhalten können Maßnahmen und Vorschläge innerhalb des Festsetzungsgerüsts des vorhabenbezogenen Bebauungsplans aufgenommen werden. Kenntnisnahme
27.2	SenUVK IV B	Bezüglich Kapitel 3.4 der Begründung wird der Hinweis gegeben, dass die Karten zum übergeordneten Straßennetz (Bestand und Planung) fortlaufend aktualisiert werden und vom StEP Verkehr losgelöst zu betrachten sind. Daher ist bei Verwendung der Karten stets die nachfolgende Website mit Zugriffsdatum als Quelle anzugeben: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/ Die derzeitigen Karten sind für den „Bestand 2017“ und die „Planung 2025“ ausgelegt. Die Bezeichnung ist in der Begründung ggf. zu korrigieren.	Soweit die Karten zum übergeordneten Straßennetz verwendet werden, wurde der Hinweis zur Angabe der Karte mit Zugriffsdatum in die Begründung aufgenommen. Der Stellungnahme wird gefolgt

27.3	SenUVK IV B	Im Vorfeld der Behördenbeteiligung wurde in Bezug auf die verkehrliche Untersuchung (LK Argus, Stand: 06.12.2019) bereits darauf hingewiesen, dass die aktuellen Ergebnisse der Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV 2018“ vorliegen: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/ Obwohl diese Studie zum Zeitpunkt der Bearbeitung noch nicht vorlag, sollte sie im weiteren Verfahren dennoch Berücksichtigung finden. Hinsichtlich der verkehrlichen Betrachtung ist zumindest ein Abgleich durchzuführen, um auch die weitere Verwendung der veralteten Kennwerte aus SrV 2013 besser zu begründen. Die in der Fußnote 14 (S. 11 der Verkehrsuntersuchung) vorliegende Begründung ist unzureichend.	Die Begründung wurde entsprechend ergänzt. Der Stellungnahme wird gefolgt
27.4	SenUVK IV B	Es wird der Hinweis gegeben, dass die im Leitfaden „Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen“ (SenUVK, März 2017) dargestellte Bezeichnung „Lkw > 3,5t zul. GG“ nicht mit „Schwerverkehr > 3,5t zul. GG“ zu verwechseln ist. Die entsprechenden Umrechnungs- und Hochrechnungsfaktoren sind daher auch nicht auf den Schwerverkehr (bzw. Busse) zu übertragen (siehe Tabelle 13 und 14 der schalltechnischen Untersuchung). Für eine Abschätzung der relevanten Busverkehre sind andere Methoden notwendig. Hier kann beispielsweise auf Fahrpläne der BVG zurückgegriffen werden. Als weiteres Hilfsmittel können die Hochrechnungsergebnisse der SenUVK, Abt. I C im Umweltatlas („Verkehrsmengen 2014“, DTV 2014) herangezogen werden. Für die Linienbusse wurden hierfür die RBL-Daten (Echt-Fahrten) der BVG im VMZ-System iQ Traffic ausgewertet und mit dem DTVw der Reisebusse plausibilisiert. Die Angaben von Lkw- und SV-Anteile sind insbesondere hinsichtlich der Eingangsdaten von schalltechnischen Untersuchungen klar zu differenzieren.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist nachvollziehbar, dass der Linienbusverkehr sich nicht statistisch analog verhält wie der Lkw-Verkehr. Die Umrechnung der DTVw-Werte (Montag bis Freitag) für den Schwerverkehr als Summe der Lkw und Busse in jahresmittlere DTV-Werte erfolgte mit dem Faktor 0,81. Da die Taktfrequenz des Busverkehrs an Wochenenden (Sa und So) im Vergleich zu den Werktagen (Mo bis Fr) verringert ist, ergibt sich nur eine geringfügige Abweichung zu dem statistisch ermittelten Faktor 0,81. Für die Tag-Nacht-Aufteilung des Schwerverkehrs wurden die Umrechnungsfaktoren 87 % von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr und 13 % von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr verwendet. Außerdem erfolgte die Umrechnung des Schwerverkehrs über 3,5 t zul. Gesamtgewicht auf die gemäß der Berechnungsvorschrift RLS-90 maßgeblichen Lkw > 2,8 t mit dem Faktor 1,2, der hier somit auch auf die im Schwerverkehrsanteil enthaltenen Busse angewendet wurde. Die auf dem Eisenhutweg verkehrende Buslinie 160 wird von Montag bis Freitag in der Zeit von 05.10 Uhr bis 0.50 Uhr und an Wochenenden von 07.10 Uhr bis 0.50 Uhr im 20-Minuten-Takt je Richtung bedient. Eine Auswertung des aktuellen Fahrplans ergab eine Tag-Nacht-Aufteilung von ca. 82 % zu 18 %.

			Somit ergibt sich für die Busse ein etwas höherer Nachtanteil als für die Lkw. Auf dem Abschnitt des Eisenhutwegs zwischen Straße am Flugplatz und Johannes-Sasse-Ring, der für die Geräuscheinwirkung des Eisenhutwegs auf das Plangebiet maßgeblich ist, würde sich damit der Lkw-Anteil nachts p_N von 3,1 % auf 3,5 % bzw. von 3,3 % auf 3,7 % erhöhen. Der Emissionspegel gemäß RLS-90 erhöht sich nachts um maximal 0,3 dB von 53,4 auf 53,7 dB(A). Die getrennte Betrachtung der Verkehrsmengen der Lkw und der Busse ergibt rechnerisch eine geringfügige Erhöhung des Emissionspegels nachts auf dem Eisenhutweg. Auf die schalltechnische Bewertung der Verkehrslärmimmissionen an den geplanten Gebäuden und auf die zu treffenden Schallschutzmaßnahmen hat dies keine Auswirkungen. Keine Änderung der Planung.
27.5	SenUVK IV B	In der Frühspitze wurde für den Kfz-Verkehr – entgegen der Aussage auf S. 27 der Begründung – eine Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs von B ermittelt (siehe Tab. 8 auf S. 23 des aktuellen Berichtsentwurfs zur Verkehrsuntersuchung).	Die Begründung wurde entsprechend korrigiert. Der Stellungnahme wird gefolgt
27.6	SenUVK IV B	Durch die Bushaltestelle "Johannes-Sasse-Ring" der Buslinie 160 ist das Plangebiet innerhalb des im NVP 2019-2023 definierten Erschließungsstandard erschlossen. Diese Haltestellenlage am Rande des Gebiets wird im Hinblick des Erschließungsbereiches über direkte und kurze Wege und der geplanten inneren Wegeführung weiterhin kritisch betrachtet. Sie gehört aus verkehrsplanerischer Sicht in die Peripherie des neu geplanten, dicht bebauten Wohngebiets und wäre dort auch verkehrssicher und barrierefrei herzustellen. In diesem Zusammenhang ist auch der geplante FGÜ zu bewerten und einzuordnen. Auch der aktuelle Berichtsentwurf kann die vom ÖPNV-Aufgabenträgers grundsätzlich kritisierte Standortauswahl für eine derartige	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die maximale Entfernung eines künftigen Hauseingangs zur Bushaltestelle Johannes-Sasse-Ring oder Akeleiweg beträgt rund 300 m Luftlinie. Die Erschließungsstandards des Nahverkehrsplans 2019-2023 sehen für hohe Nutzungsdichten einen Zielwert von 300 m bzw. einen Toleranzwert von 400 m Luftlinie zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle vor. Bedenken seitens des ÖPNV-Aufgabenträgers bestehen gemäß Stellungnahme (Ifd. Nr. 3) nicht. Der geplante Fußgängerüberweg wird nach den aktuellen Standards der Technik hergestellt und liegt im Bereich der voraussichtlich häufigsten Querungslinien der Gehenden. Die genaue Lage wird mit dem bezirklichen Tief-

		Verdichtung durch Wohnungsbau nicht entschärfen. Die bereits frühzeitig gegebenen Hinweise zur Berücksichtigung der Belange des ÖPNV sind immer noch nicht ausreichend eingeflossen. Es fehlt hierbei die Herleitung der Verkehrsbedürfnisse und entsprechende Empfehlungen für mögliche zu entwickelnde ÖPNV-Varianten bzw. Lösungsmöglichkeiten. Dies ist zuvor im Rahmen der Erstellung des Verkehrsgutachtens gegenüber dem Auftragnehmer LK Argus kommuniziert worden.	bauamt abgestimmt. Dies ist im Durchführungsvertrag gesichert. Für eine Optimierung der Fußwegeverbindungen sind innerhalb des Plangebiets zwischen allen Gebäuden und Freiflächen Wegebeziehungen vorgesehen, die eine möglichst direkte Anbindung an den Eisenhutweg bzw. an die Bushaltestellen ermöglichen. Eine Umverlegung der Bushaltestellen hätte zudem nachteilige Auswirkungen auf die Erreichbarkeit bestehender Wohngebiete, die Entfernung zwischen den Haltestellen Johannes-Sasse-Ring und Stubenrauchstr./Springbornstr beträgt bereits rund 550 m. Festsetzungen zu Neueinrichtungen und Umverteilung der bestehenden Haltestelleneinrichtungen sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens. Eine ÖPNV-Mobilitätskonzeption ist nicht Bestandteil der verkehrstechnischen Untersuchung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Die zuständigen Fachbehörden des Landes Berlin und der BVG sind hinsichtlich des Ausbaus des Verkehrsangebots im Entwicklungsgebiet in Abstimmung. Der Bedarf ergibt sich insgesamt aus der Gesamtentwicklung in der Entwicklungsmaßnahme. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
27.7	SenUVK IV B	Es handelt sich dabei auch um Auswirkungen außerhalb des Geltungsbereichs des VE-Plans, die für eine Gesamtbeurteilung der verkehrlichen Erschließung des konkreten VE-Plans erforderlich ist. Konkret müssen folgende Aspekte beachtet werden: - Kapazitäten/Leistungsfähigkeit im Zulauf auf die jeweiligen Bahnhöfe (Busspur, Haltestellen, etc.) - Auswirkung auf die Knotenpunkte (auch für ÖPNV und Fuß- und Radverkehr in Bezug auf das Berliner Mobilitätsgesetz, erforderliche Bevorrechtigungen und Lösungsvorschläge)	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Großräumige Mobilitätskonzepte überschreiten den üblichen Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung. Die Forderung entspricht einer gesamtheitlichen ÖPNV-Konzeption für den gesamten Entwicklungsbereich Adlershof/ Johannisthal unter Berücksichtigung aller geplanten Vorhaben. Dies ist durch die Vorhabenträgerin nicht zu leisten und widerspricht dem Grundsatz der Angemessenheit. Für übergeordnete Planungen innerhalb der Entwicklungsmaßnahme ist die WISTA.Plan zuständig.

		- Prüfung der Möglichkeiten für Einrichtung von Busspuren, einschl. der Voraussetzungen für deren Umsetzung, sowie zeitlicher Vorläufe zur Umsetzung auf dem gesamten Linienverlauf (im Zusammenhang mit dem geplanten ÖPNV-Liniennetz). Der im aktuellen Berichtsentwurf zur Verkehrsuntersuchung zur Erschließung als notwendig berechnete Takt hat einen Fahrtenumfang, der regelmäßig die Einrichtung einer Busspur rechtfertigt. Da das Verkehrsgutachten eine derart dichte Busfolge als notwendig erachtet, ist eine entsprechende Trasse für eine Busspur zu prüfen und ggf. freizuhalten. Mit der geplanten Verdichtung des Busverkehrs entsteht darüber hinaus eine Überlastung im Zulauf auf die nächstliegenden S-Bahnhöfe Schöneweide und Adlershof, auf die das Wohngebiet zu erschließende Buslinie sinnvoller Weise auszurichten wäre. Daher sind Busspuren auch im weiteren Streckenverlauf als Folge dieses Vorhabens notwendigerweise einzurichten. Bezüglich der Möglichkeiten der Einrichtung einer Busspur in der Rudower Chaussee finden derzeit auch Abstimmungsgespräche unter anderem mit dem Bezirk, als Straßenbaulastträger, der BVG und den Verkehrsbehörden statt. Der vom Vorhabenträger genannte Hinweis auf das geplante Mobilitätskonzept ist nicht ausreichend, da der Stellungnahme zu entnehmen ist, dass der Schwerpunkt des Konzepts außerhalb des ÖPNV liegen soll, was aufgrund der ungünstigen Lage in Bezug auf die ÖPNV-Erschließung und auch unter der verkehrspolitischen Zielstellung des Landes Berlin nicht tragbar erscheint.	Darüber hinaus ist die Einrichtung einer Busspur nur auf Länge des Vorhabengebiets verkehrstechnisch wenig sinnvoll, ein Eingriff in die benachbarten Privatgrundstücke entlang des Eisenhutwegs zur Herstellung des erforderlichen Straßenquerschnitts erscheint zweifelhaft. Ein entsprechender Straßenquerschnitt hätte mit Herstellung des Eisenhutwegs in den Jahren 2008/2009 erfolgen müssen, da die verkehrliche Entwicklung innerhalb der Entwicklungsmaßnahme bereits zu diesem Zeitpunkt absehbar war. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
27.8	SenUVK IV B	Die teilweise nur 3,50 m breiten (private) Verkehrsflächen im Inneren des Gebiets sind auch in Bezug auf die erforderliche Entwässerung und die zu erfüllenden verkehrlichen Funktionen zu hinterfragen.	Die entwässerungstechnische Funktionalität ist gemäß Entwässerungskonzept (ifs, Juli 2019) nachgewiesen. Die private Verkehrsfläche weist überwiegend einen Querschnitt von 6 m auf und ist als verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche geplant. Die benannte Breite von 3,5 m tritt lediglich an der nordwestlichen Grundstücksgrenze auf einer Länge von rund 130 m auf. Durch den geplanten Einrichtungsverkehr

			und ohne angrenzende Stellplätze ist eine Breite von 3,5 m in diesem Abschnitt auskömmlich. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
27.9	SenUVK IV B	In der Begründung wird benannt, dass die vorhandenen Radwege im öffentlichen Straßenland mit 1,60 m Breite nicht den Anforderungen des MobG entsprechen und eine Verbreiterung auf 2,00 m erfolgen sollte. Es fehlt jedoch eine Prüfung, ob dies im vorhandenen Straßenraum des Eisenhutwegs auch unter den erforderlichen Breiten für den Fußverkehr möglich ist. Ggf. wären hier zur Verbreiterung der Straßenverkehrsflächen (auch für die o.a. Haltestelle) eine zusätzliche Verkehrsfläche durch Festsetzung in diesem VE-Plan auszuweisen und festzusetzen.	Der Nachweis entsprechender Anforderungen der Funktionalität der ausgebauten Rad- und Fußwege im Sinne des Mobilitätsgesetzes ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, die Leistungsfähigkeit ist nachgewiesen. Eine Inanspruchnahme des Grundstücks für die Ausweitung der Straßenverkehrsflächen ist nicht geplant. Da die Verkehrsfläche des Eisenhutwegs auf nördlicher und südlicher Seite insgesamt zwischen ca. 1,20 m bis 4,0 m breiter ist, als die ausgebaute Straße, bzw. die nördlichen Senkrechtparker und Grundstückszufahrten entfallen könnten, besteht die Möglichkeit einer Erweiterung der Fuß- und Radwegenanlagen. Die potenziellen Erweiterungsflächen sind bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan XV-58ba als Verkehrsfläche festgesetzt. Eine weitere Behandlung im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens 9-17VE ist nicht notwendig. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
27.10	SenUVK IV B	Es wird davon ausgegangen, dass die erforderlichen Genehmigungen zur Bebauung innerhalb des 40 m anbaufreien Bereichs der A 113 von der SenUVK, Abt. V sowie bezüglich der Baukörperhöhen im Bereich des Luftraums des BER von der Flugsicherung vorliegen.	Die erforderlichen Genehmigungen zur Anbaufreiheit wurden mit Bescheid vom 30.04.2021 erteilt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
28	SenUVK I C 210	Keine Einwände Die Planflächen liegen außerhalb von Achtungsabständen oder angemessenen Sicherheitsabständen von Betriebsbereichen mit Pflichten nach der Störfallverordnung (12. BImSchV). Meine Zuständigkeit ist daher nicht betroffen.	Kenntnisnahme

29.1	SenUVK II D 25	Das vorliegende Entwässerungskonzept wurde bereits fachlich geprüft; mit Stellungnahme SenUVK, II D 44 vom 31.05.2019 wurde festgestellt, dass bei einer Umsetzung der angegebenen Versickerungs- bzw. Rückhalteräume keine Einwände gegen eine Umsetzung des B-Plans 9-17 VE bestehen. Nach dem vorliegenden Planmaterial des 9-17 VE sollen die Maßnahmen zur Entwässerung des Plangebiets durch die textliche Festsetzung Nr. 20 abgesichert werden. Gleichwohl rege ich an, das Entwässerungskonzept (z.B. als Anlage) zu einem Bestandteil des städtebaulichen Vertrages werden zu lassen.	Das Entwässerungskonzept ist Bestandteil des Durchführungsvertrags. Kenntnisnahme
29.2	SenUVK II D 25	<u>Hinweise zur Entwässerung</u> Für die Versickerung von Niederschlagswasser ist eine wasserbehördliche Erlaubnis nach den §§ 8; 9; 10 und 48 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) in Verbindung mit den §§ 14 und 16 des Berliner Wassergesetzes (BWG) erforderlich. Ich weise darauf hin, dass das Niederschlagswasser der Plan-straße 1 vor Einleitung in den Regenwasserkanal vorgereinigt werden muss. Für das mittelbare Einleiten ist eine wasserbehördliche Genehmigung nach § 29 des Berliner Wassergesetzes (BWG) erforderlich. Die abschließende Erlaubnis- und Genehmigungsfähigkeit ergibt sich erst aus den konkreten Antragsunterlagen im gesonderten wasserrechtlichen Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren. <u>Hinweise zum Tiefbau</u> Bei der Umsetzung des o.g. Vorhabens sollen Grundwasserbenutzungen erfolgen, dabei ist folgendes zu beachten: Das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten bzw. Ableiten von Grundwasser sowie Einbringen bzw. Einleiten von Stoffen in das Grundwasser stellen nach den Bestimmungen des § 9 Abs. 1 des	Die Hinweise wurden an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Kenntnisnahme

	Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) Benutzungen dar, die in Verbindung mit § 46 Abs. 1 Nr. 1 bzw. § 49 Abs. 1 Satz 2 WHG einer wasserbehördlichen Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG bedürfen. Um die Auswirkungen der Grundwasserförderung auf Umgebung, Gebäude, Anlagen Dritter sowie auf Schutzgüter, insbesondere bei Altlasten, zu minimieren, werden häufig Bauausführungen in „Trogbauweise“ (Baugrube mit einer Dichtheit von mindestens 1,5 l/s x 1.000 m² der benetzten Wand- und Sohlfläche) gefordert. Im eigenständigen wasserbehördlichen Verfahren wird geprüft, welche Auswirkungen die beantragten Grundwasserbenutzungen tatsächlich haben werden. Für die stofflichen Benutzungen des Grundwassers, d.h. unterhalb des HGW/zeHGW, sind die Anforderungen des § 48 des Wasserhaushaltsgesetzes einzuhalten (Grundwasserverträglichkeit). In Abhängigkeit von den geplanten Grundwasserentnahmen ist eine UVP-Vorprüfung oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des wasserrechtlichen Erlaubnis-verfahrens nach § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Verbindung mit § 16h des Berliner Wassergesetzes (BWG) und Nr. 13.3. der Anlage 3 des BWG vorzunehmen. Weitere zulassungspflichtige Grundwasserbenutzungen sind z.B. das Errichten und Betreiben von Brunnen und die Erdwärmenutzung. In den wasserrechtlichen Verfahren (Wasserhaltungen, Brunnen, Erdwärme usw.) erfolgt jeweils die Beteiligung der zuständigen Altlastenbehörde. Sind für den beplanten Bereich Einträge im Bodenbelastungskataster BBK oder weitergehende diesbezügliche Erkenntnisse vorhanden, können für die Feststellung der Erlaubnisfähigkeit und für die Ausführung von Grundwasserbenutzungen Maßnahmen zur Ermittlung und/oder Überwachung der Grundwasserqualität im Bereich der Grundwasserbenutzungen erforderlich werden (z. B. Förderwasseruntersuchungen, Grundwassergütemessstellen).	
--	---	--

30.1	SenUVK I C 38	Sie erhalten den ersten Teil der Stellungnahme, die sich auf die gesetzlichen Grundlagen der §§ 47 ff. BImSchG, Luftreinhaltepläne und Lärminderungsplanung, stützt. Es existieren keine lufthygienischen Bedenken zum Bebauungsplan 9-17 VE.	Kenntnisnahme
------	-------------------------	---	----------------------

30.2	SenUVK I C 38	Es wird empfohlen, die durch die Erker abgeschirmten Bereiche der Stadtvillen in der Begründung zum Bebauungsplan unter dem Aspekt der lärmrobusten Gebäudestruktur aufzunehmen und die Nutzung dieser durch Erker abgeschirmten Bereiche für Fenster von Aufenthaltsräumen umfangreich zu sichern. Damit trotz der wenig lärmrobusten (Grob-)Struktur der Stadtvillen lärmrobuste Feinstrukturen wesentlich zur Sicherung des Gesundheitsschutzes beitragen können, müssen die lärmrelevanten Wirkungen möglichst gut ausgeschöpft und gesichert werden.	Die Begründung wurde entsprechend ergänzt. Der Stellungnahme wird gefolgt
30.3	SenUVK IC 38	Ich bitte Sie außerhalb meiner Zuständigkeit, die nachfolgenden Hinweise aus der Sicht des Schutzes vor Gewerbelärm zu berücksichtigen: Die Stellungnahme kann leider noch nicht final erfolgen, da mit der aktuellen Sichtung der Unterlagen noch eine weitere gewerbliche Geräuschquelle identifiziert wurde, die aktuell seitens der Firma ALB bewertet wird. Die diesbezüglichen Hinweise folgen daher später. Der vorliegende Teil der Stellungnahme beruht auf der Begründung zum Bebauungsplan vom 04.01.2021 sowie auf dem zugehörigen Schallgutachten der Fa. ALB Nr. EIS 17.084.02P Version 3 vom 31.10.2020. Die Emissionsansätze der gewerblichen Schallquellen wurden im Schallgutachten konservativ gewählt und führten an den der Autobahn zugewandten Fassaden teilweise zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm. Der theoretische Ansatz zur Ermittlung des 95 %-Überschreitungspegels der von der Autobahn ausgehenden Verkehrsgeräusche ist für den vorliegenden Fall im Rahmen der Prognosegenauigkeit angemessen und belegt die Überdeckung der anlagenbedingten Geräusche im Sinne der Nr. 3.2.1 der TA Lärm. Die aus diesem Ansatz gezogenen Konsequenzen sind sachgerecht. Diese Argumentation ist in der Begründung zum B-Plan im Kap. 3.5.1, S. 47 nicht richtig dargestellt. Dort heißt es: "Der Verkehrslärm überschreitet insgesamt die Beurteilungspegel des Gewerbelärms, auch	Die Begründung wurde entsprechend korrigiert. Zum Nachweis der Einhaltung gesunder Wohnverhältnisse ist zwischenzeitlich eine Untersuchung zu den Emissionen des Kabelendmasts durchgeführt worden (ALB, März 2021). Es wird nachgewiesen, dass die durch die Leitungen verursachten Geräusche durch den Verkehrslärm überdeckt werden (im Sinne der Nr. 3.2.1 der TA Lärm durch den 95 %-Pegel) und zu keinen nachteiligen Immissionen führen. SenUVK Abt. I C stimmt den Ergebnissen zu. Der Stellungnahme wird gefolgt.

		unter Berücksichtigung der Impulszuschläge, um 10 dB." Mit dieser Begründung wäre eine Überdeckung im Sinne der Nr. 3.2.1 der TA Lärm nicht nachgewiesen und es müssten schallmindernde Maßnahmen erwogen werden. Es sollte wie folgt umformuliert werden: "Der 95 %-Überschreitungspegel des Verkehrslärms ist an allen Immissionsorten, an denen die Richtwerte der TA Lärm vom Beurteilungspegel des Gewerbelärms überschritten werden, höher als die nach TA Lärm ermittelten Beurteilungspegels der gewerblichen Geräusche. Es liegt eine Überdeckung der gewerblichen Geräusche im Sinne der Nr.3.2.1 der TA Lärm vor." Sollte obenstehende Formulierung nicht übernommen werden, dann sollte die Zustimmung des Gutachters zur entsprechenden Formulierung eingeholt werden. Bei Fragen zu Themen des Gewerbelärms wenden Sie sich bitte an Herrn Dr. Volker Pischke, I C 14, Tel. 030-9025-2262.	
31.4	SenUVK Abt. V Abt. V B E	Ich bitte die Belange der öffentlichen Beleuchtung für alle unten Stehenden Vorhänge wie folgt aufnehmen zu lassen: - Sind von der Baumaßnahme Anlagen der öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin, einschließlich der Netzanschlussleitungen, betroffen, ist die Vorgehensweise mit dem Betreiber, Stromnetz Berlin GmbH, BerlinLicht, DG-AL, Eichenstraße 3A, 12435 Berlin, Telefon 030/49202 8100 abzustimmen. Das gilt auch bei Auswirkungen auf die Beleuchtungsqualität. - Arbeiten an den Anlagen der öffentlichen Beleuchtung und Provisorien gehen zu Lasten des Verursachers. - Ein neues Beleuchtungskonzept sollte sich harmonisch in das Gesamtensemble einfügen und die entsprechende funktionelle und gestalterische Tag-und Nachtwirkung zeigen.	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die Hinweise wurden der Vorhabenträgerin zur Kenntnis gegeben. Kenntnisnahme

		- Eine neu zu errichtende öffentliche Beleuchtungsanlage kann in den Bestand der öffentlichen Beleuchtung Berlins übernommen werden (BerlStrG). - Für öffentliche Straßenbaumaßnahmen ist ein Beleuchtungsprojekt beim Betreiber der öffentlichen Beleuchtung Berlins einzureichen. - Die Kosten für die Beleuchtungsmaßnahme sind in die Baumaßnahme mit aufzunehmen.	
31.5	SenUVK Abt. V Abt. V D	Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung V - Tiefbau, Bereich Ingenieurbau, Erhaltung / Betrieb (damals SenUVK, V OI – momentan SenUVK, V D) hatte am 28.06.2018 noch in der Funktion als Auftragsverwaltung für den Bund für die Autobahn A 113 eine Stellungnahme zum 9-17 VE abgegeben. Hierin waren Forderungen in Bezug auf vorhandene Ingenieurbauwerke (Lärmschutzwand und Verkehrszeichenbrücke) formuliert. Zwischenzeitlich ist das Grundgesetz geändert worden. Seit dem 01.01.2021 verwaltet der Bund die Autobahnen selbst. Ab dato nimmt Die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) Niederlassung Nordost An der Autobahn 111 16540 Hohen Neuendorf im Mitwirkungsverfahren nach § 9 Abs. 7 FStrG entsprechend der nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nummer 12 InfrGGBV erfolgten Beleihung die Beteiligung im Bebauungsplanverfahren auch für alle Autobahnen im Land Berlin wahr. Die AdB ist ab sofort direkt zu beteiligen. Das gilt auch für laufende Verfahren. Eine Weiterleitung ist SenUVK untersagt.	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die Autobahn GmbH wurde beteiligt, s. lfd. Nr. 38. Kenntnisnahme

		Für den Aufgaben- und Verantwortungsbereich zu Ingenieurbauwerken des Landes Berlin nach AZG i. V. m. ZustKatAZG Nr. 10 Abs. 6 gibt SenUVK, V D Fehlmeldung ab.	
--	--	---	--

SenStadtWohn

31.6	SenUVK Abt. V V E 25 / V E 1	Das Bebauungsplanverfahren ist grundsätzlich nicht geeignet, Recherchen/Aktivitäten bezüglich der Ermittlung und Bergung von Kampfmitteln auszulösen. Die Kampfmittelverordnung (KampfmittelV) sowie die diesbezügliche Verwaltungsvorschrift zur Ermittlung und Bergung von Kampfmitteln im Land Berlin sind zu beachten. Vorhandene ordnungsbehördliche Stellungnahmen über Informationen zu Kampfmitteln sollten grundsätzlich nur dann planungsrelevant sein, wenn sie das gesamte Planungsgebiet beinhalten. Die siehe § 3 Abs. 3 des Entwurfs des Durchführungsvertrags zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE vom 15.12.2020 und als Anlage 3 genannte ordnungsbehördliche Stellungnahme vom 15.03.2016 deckt (siehe nachfolgende Visualisierung) nur eine Teilfläche des Plangebiets ab. 	Der Hinweis wurde der Vorhabenträgerin zur Kenntnis gegeben. Kenntnisnahme
31.7	SenUVK Abt. V V E 25	[..] infraVelo meldete Fehlanzeige.	Kenntnisnahme

32	SenStadt-Wohn Z MI 1	Ich habe die vorliegenden Unterlagen gesichtet und habe zum derzeitigen Zeitpunkt gegen das Vorhaben keine Bedenken.	Kenntnisnahme
33	SenKultEuropa Landesdenkmalamt, LDA 23	Die o. g. Planung betrifft Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege. Dazu verweisen wir auf unsere vorherige Stellungnahme vom 04.07.2018. Wir möchten Sie diesbezüglich bitten, im Umweltbeitrag beim Kapitel 2.1.7 Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter über die Erwähnung der „Maschinenfabrik Werner“ eine Zwischenüberschrift „Baudenkmale“ hinzuzufügen, da es sich hierbei nicht um ein Bodendenkmal handelt. Im Absatz über Bodendenkmale bitten wir um die Ergänzung des Hinweises „Alle Bodeneingriffe sind im Vorfeld mit der archäologischen Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamtes Berlin abzustimmen.“	Die Begründung und der Umweltbeitrag wurden entsprechend ergänzt. Der Durchführungsertrag enthält die Regelung, dass sich Vorhabenträgerin und das Landesdenkmalamt vor Beginn der Baumaßnahmen ins Benehmen setzen. Der Stellungnahme wird gefolgt
34	BA Treptow-Köpenick Jugendamt Jug Plan	Wenn im neuen Gebiet 570 Wohneinheiten entstehen, ist die Berechnung eines Bedarfs von 56 Plätzen zutreffend. Diese sollten zwingend über den Investor gesichert werden. Die Kita mit 80 Plätzen vorzusehen, wird sehr begrüßt, da in der Bezirksregion Adlershof weiter Bedarf besteht und diese Größe für die spätere Trägersuche vorteilhafter ist. Wichtig zu beachten hierbei ist, dass für Neubauten von Kitas mindestens eine Fläche von 10m² pro Platz vorzusehen ist. Aus den vorliegenden Unterlagen ist nicht zweifelsfrei ersichtlich, wieviel Quadratmeter eingeplant wurden. In der Kurzerläuterung zum Freiraumkonzept ist von 530m² die Rede, die nicht ausreichend wären. Auf dem Lageplan mit Flächen für Kita sind 1.190m² Spielfläche ausgewiesen, die dem Bedarf eher gerecht werden. Die Außenfläche ist zudem ungünstig zum Gebäude angeordnet, eine direkte Verortung am Gebäude statt wie auf dem Lageplan eingezeichnet leicht versetzt dazu, wäre vorteilhafter. Eine Verortung der Kita an einem anderen Standort und nicht direkt am Kabelendmast wäre weiterhin	Die Errichtung der Kindertagesstätte für den ausgelösten Bedarf von 56 Plätzen ist im Durchführungsvertrag gesichert. In den „Informationen zu Bau und Ausstattung für Kitas in Berlin“ (Stand: 03/2020) ist als Richtwert eine Freifläche von 6 m bis 10 m² pro Platz angegeben Die Netto-Spielfläche ist mit 530 m² angegeben. Die eigentliche Freifläche der Kita (ohne Fahrradstellplätze, Zuwegung, Müll etc.) ist mit ca. 1.200 m² mehr als doppelt so groß. Die genaue Ausführung der Freiflächenplanung wird im nachfolgenden Genehmigungsverfahren geplant, die Anforderungen des Raumprogramms werden dabei berücksichtigt. Der Abstand zum Kabelendmast wird entsprechend optimiert, nachteilige Auswirkungen konnten gutachterlich ausgeschlossen werden. Der Stellungnahme wird gefolgt

		wünschenswerter. Es sollten jedoch mindestens die Einschränkungen bezüglich des Masts bei den weiteren Planungen beachtet werden und ein größtmöglicher Abstand hergestellt werden.	
--	--	---	--

SenStadtWohn

35.1	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen, Stadtent- wicklung und öffentliche Ordnung	Für die geplante Wohnbebauung für 570 WE wurde eine bislang gewerbliche Fläche zwischen Eisenhutweg und Autobahn BAB A 113 (Troglage) gewählt, die hochgradig lärm belastet ist und durch die eine 220-kV-Hochspannungsfreileitungstrasse führt (Kabelendmast und weiter unterirdische Trassenführung). Das Plan- gebiet ist auf der Südwestseite durch Lärmschutzwände der Auto- bahn begrenzt. Nur durch einen lärmrobusten Städtebau ist es möglich, eine Wohn- bebauung einigermaßen verträglich einordnen zu können. Dieser muss jedoch im Vergleich zu der Umgebungsbebauung deutlich höher (bis zu 25m + 2m Lärmschutzwand oben darauf) und dichter ausfallen, um eine lärmabschirmende Wirkung entfalten zu können und um zumindest die Orientierungswerte der DIN 18005 für Misch- gebiete erreichen zu können. Aus der erforderlichen Höhe ergibt sich eine Dichte mit einer GFZ von 1,83, die weit über den Obergrenzen für allgemeine Wohngebiete liegt. Durch die notwendige Höhe kommt es zu Abstandsflächenunterschreitungen, die durch Geländeanschüt- tungen (nicht zulässig) abgemildert und ihrem Ausmaß verringert werden sollen. Aus bezirklicher Sicht ist das Grundstück am Eisenhutweg für eine Wohnbebauung nur bedingt geeignet; das gilt aufgrund der periphe- ren Lage auch für die vorgesehene kompakte innerstädtische Bebau- ung. Der mehrfach angebrachte Hinweis, dass mit einer Gewerbege- bietsentwicklung (wie ursprünglich vorgesehen) es noch mehr Versie- gelung geben könnte, es noch lauter werden könnte, etc. ist nicht ziel- führend, da die Ausgangslage eine völlig andere war. Bei der Entwick- lung eines Wohngebiets stehen die Schutzbedürfnisse der Menschen im Vordergrund, die zukünftig neben einer Autobahn wohnen sollen. Insofern wird das geplante Vorhaben an diesem Standort aus Sicht eines nachhaltigen Städtebaus nach wie vor nicht befürwortet, auch wenn der öffentliche Belang der Schaffung von insbesondere bezahl- barem Wohnraum grundsätzlich nicht in Frage gestellt wird.	Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdich- tete städtebauliche Entwicklung verfolgt. Abgesehen von der vorhandenen Einfamilienhausbebauung ist entlang des Eisen- hutwegs seit 2006 in der Regel eine Bebauung mit einer Höhe von rund 18 m und im Einzelfall bis zu 30 m Ziel der städtebau- lichen Entwicklung. Das Vorhabengebiet liegt im Entwicklungs- gebiet Adlershof mit über 1.200 Unternehmen und Einrichtun- gen mit mehr als 23.000 Beschäftigten. Es liegt zudem nur wenige Minuten vom BER entfernt, an dem und in dessen Um- feld zukünftig etwa 60.000 Menschen Beschäftigung finden werden – Menschen, die in der Nähe wohnen wollen. Eine Bebauung der Vorhabenfläche war seit Beginn der Entwick- lungsmaßnahme geplant. Die Änderung der Zielstellung zu einer Wohnbaufläche ist planerisch gewollt und gerechtfertigt, aufgrund der hohen Wohnnachfrage insbesondere auch im Umfeld des Wissenschaftsstandorts Adlershof. Hier besteht durch die große Anzahl an Arbeitsplätzen eine hohe Nachfrage nach Wohnraum. Eine Planung, die den umliegenden Dichte- werten der Einfamilienhäuser entspricht, wird an dieser Stelle der Lagequalität und den übergeordneten Erfordernissen der Stadtentwicklung nicht gerecht. In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen des Wohnraumbedarfs erheblich verändert – sie sind insbesondere auch schneller und dynami- scher geworden, als übergeordnete Planwerke dies abbilden können. Maßgeblich für die Verortungssituation auf dem Berliner Wohnungsmarkt ist sowohl die bisherige, als auch die prognostizierte Entwicklung von Angebot und Nachfrage. Angesichts der Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren bestehen kaum noch Wohnungsmarktreserven in Berlin und der Wohnungsmarkt ist im gesamten Stadtgebiet sehr ange- spannt. Darüber hinaus wird prognostiziert, dass bis zum Jahr 2030 3,9 Mio. Menschen in Berlin wohnen werden. Um den akuten Wohnraumbedarf zu decken, sind jährlich 15.000 bis 20.000 neue Wohnungen erforderlich. Die Deckung dieses Bedarfs erfordert und rechtfertigt eine optimale Nutzung mit
------	---	---	--

			entsprechender höheren Verdichtung von noch bestehenden Wohnbaupotenzialen in städtebaulich verträglicher Weise. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.2	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Vor dem Hintergrund des Bedarfs an Wohnraumangeboten für breite Bevölkerungsschichten ist es zu begrüßen, dass 30% der hier geplanten Wohnungen mietpreis- und belegungsgebunden errichtet und von einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft übernommen werden sollen. Auch die Errichtung einer Kita über den Eigenbedarf hinaus ist positiv.	Kenntnisnahme
35.3	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	In Bezug auf die Begründung, deren Qualität in großen Teilen nicht überzeugt, bestehen folgende Hinweise: 2.2 Gebietsentwicklung Hier wird eine sehr verkürzte naturschutzfachliche Einschätzung des Gebiets gegeben. Hier ist einzubeziehen, dass die Ruderalvegetation, welche sich nach dem Bau der Autobahn dort angesiedelt hat und die ehemals sehr wertvollen Sandtrockenrasen dort ablöste, unabhängig vom Vorkommen besonderer Arten bereits aufgrund seiner Größe einen naturschutzfachlichen Wert als Lebensraum besitzt.	Die ausführliche naturschutzfachliche Einschätzung des Plangebiets ist im beigefügten Umweltbeitrag niedergeschrieben. Die Begründung wurde entsprechend ergänzt. Der Stellungnahme wird gefolgt
35.4	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	2.8. Denkmalschutz Zitat: ... Auf der gegenüberliegenden Spreeseite befindet sich die denkmalgeschützte Gesamtanlage „Maschinenfabrik Werner „(Nr. 09090313, Listentext: Kanalstraße 55, Fabrikanlage, 1913-17, 1925-27 von Bruno Buch, Paul Kind, Emil Müller)... Gemeint ist sicher der Teltowkanal.	Die Begründung wurde entsprechend korrigiert. Der Stellungnahme wird gefolgt
35.5	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	3.2 Flächennutzungsplan Aktualität: bitte Zitat überprüfen Die geplanten Dichtewerte liegen deutlich über den Dichtewerten des FNP im Umfeld (W4 bzw. W3 mit max. GFZ 08 bzw. 04). Im Hinblick auf die angestrebte FNP Änderung im Wege der Berichtigung fehlt	Die Zitierung des FNP wurde in der Begründung entsprechend aktualisiert. Obgleich die geplante Dichte innerhalb des Plangebiets höher ist als in den umliegenden Wohnbauflächen, wird mit der

		insgesamt die planerische Auseinandersetzung zur künftigen Zielsetzung des FNP in dem Spannungsfeld zwischen Siedlungsbebauung und Gewerbe bzw. Fachmarktstandort bzw. mit den zu erwarteten Problemstellungen im Weiteren.	geplanten Nutzung ein weitaus geringeres Spannungsfeld zwischen den Nutzungen erwartet, insbesondere durch die abschirmende und lärmrobuste Struktur, als dies zwischen der bestehenden Wohnbebauung und dem zukünftigen Gewerbebestandort zu erwarten gewesen wäre. Die zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Abt. I B, bestätigt (s. lfd. Nr. 23.1), dass für das Vorhaben die Anwendungsvoraussetzungen des § 13a Abs. 2 Nr. 2 BauGB vorliegen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.6	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	3.4 Stadtentwicklungsplanung: Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 (StEP Wohnen) Der Standort war bisher nicht Bestandteil der Wohnungsbaukulisse des StEP Wohnen. Bei der Suche nach zusätzlichen Flächen für die Schaffung von bezahlbarem für mindestens 15.000 Wohnungen zusätzliche Flächen ist auch das Plangebiet in den Fokus genommen worden. Dies wird jedoch aus den Darlegungen nicht deutlich- v.a. im Hinblick auf den zusätzlich hieraus erwachsenden Bedarf an sozialer und grüner Infrastruktur wie auch insgesamt aufgrund der bestehenden Lärmproblematik, die eine Entwicklung zugunsten von Wohnungsbau hier doch erschwert. Im 2. Absatz wird der Neubaubereich Johannisthal/Adlershof zur Realisierung von 1.800 Wohnungen benannt, in dem der Geltungsbereich des 9-17 VE liegt. Hier ist zu bemerken, dass allein im Geltungsbereich des Bebauungsplans 9-15a die Realisierung von 1.800 WE möglich ist. Mit den im B-Plan 9-17 VE geplanten 570 WE ergeben sich weit über 2.000 WE.	Im StEP 2030 werden für das Stadtquartier Johannisthal / Adlershof sogar insgesamt ca. 5.000 WE als Potenziale aufgezeigt (s. lfd. Nr. 23.2). Die Schaffung von über 2.000 WE entspricht somit der Zielstellung des Landes Berlin, zusätzliche Flächen für bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Die Begründung wurde entsprechend ergänzt. Der Stellungnahme wird gefolgt
35.7	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	3.6: Bereichsentwicklungsplanung (BEP) und sonstige vom Bezirk beschlossene Planungen Soziales Infrastrukturkonzept SIKo 2016 (Teilplan des BEP) Da das Plangebiet bisher weder im Wohnbauflächeninformationssystem WoFIS noch im SiKo als Wohnbaupotenzial geführt ist, wurden auch die mit Umsetzung des Plangebiets zu erwartenden	Der vorhabenbezogene Bebauungsplan sichert durch die Festsetzungen die sozialen Infrastrukturfolgebedarfe. Im Durchführungsvertrag sind sowohl die halböffentlichen wohnungsnahen Grünflächen und Spielplatzflächen, als auch die Errichtung einer Kindertagesstätte, die sogar über den durch das Vorhaben generierten Bedarf hinausgeht, gesichert. Damit wird den Bedarfen in angemessener Weise Rechnung getragen.

		Anforderungen an die soziale und grüne Infrastruktur – neben Kita/ GS-Plätzen v.a. auch Flächen für Spielplätze und wohnungsnahes Grün - bisher nicht erfasst, so dass bereits bestehende Defizite und Konflikte durch die beabsichtigte Entwicklung weiter verstärkt werden. Hierauf ist deutlicher Bezug zu nehmen, zumal aus der Gebietsentwicklung nicht alle relevanten Infrastrukturanforderungen/Bedarfe gedeckt werden sollen (s.a. Hinweise Landschaftsplanung).	Das Vorhaben ist im WoFIS unter „kurzfristiger Fertigstellungshorizont“ kategorisiert (WoFIS-ID W0901_265). Der künftige Schulstandort – Gemeinschaftsschule Adlershof, (Fertigstellung 2026) – berücksichtigt die durch das Vorhaben ausgelösten Grundschulplätze bereits. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.8	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Uferkonzeption Treptow-Köpenick - Landschaftsplanerisches Konzept zur stadträumlichen Qualifizierung der Uferlagen im Bezirk Treptow-Köpenick (Teilplan der BEP) Die Aussage " In der Uferkonzeption sind keine relevanten Aussagen für das Plangebiet enthalten, die zu einer Bewältigung von Auswirkungen veranlassen" ist so nicht richtig. Die Uferkonzeption stellt in verallgemeinernder Weise chiffrerartige Entwicklungsziele für die Uferlagen dar. Dabei stellt sie auf die bestehenden und planungsrechtlich geltenden Nutzungen -für den Geltungsbereich bisher Gewerbe- ab. Bei dem nun zu entwickelnden Wohnungsbaustandort ergeben sich andere Zielsetzungen. So ist in Bereichen mit bewohnten Quartieren auch das der „zweiten Reihe“ (s. auch Planwerk Südostraum) ein Zugang zum Ufer zu entwickeln. (Dieses Entwicklungsziel wird in den Karten zur Uferkonzeption in der Regel mit dem Symbol grüner Pfeil angegeben, die bei unzugänglichen Ufern in 500m Abstand zu entwickeln sind). Da eine Überwindung der Trasse der BAB vermutlich nicht machbar sein wird, ist zu überprüfen, inwiefern eine fußläufige Anbindung des Gebiets an die existierenden Übergangsstellen unter bzw. über die Autobahn realisiert werden kann.	Die Begründung wurde entsprechend ergänzt. Die Konzeption einer fußläufigen Verbindung des neuen Wohngebiets mit der Uferlage ist nicht im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens zu lösen. Auch die bestehenden Wohngebiete entlang des Eisenhutwegs finden in der Uferkonzeption keine Berücksichtigung, ein Nutzungsdruck bzw. Handlungsperspektiven werden in der Uferkonzeption nicht dargestellt. Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt
35.9	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Landschaftsplanung Die übergeordneten Planungen (hier Landschaftsprogramm und Uferkonzeption) sind planerische Vorgaben, die über das rechtliche Kompensationsgebot hinaus eine Umsetzungsrelevanz hinsichtlich der	Die vollständige Umsetzung aller Ziele des LaPro in einem Bebauungsplan ist in der Regel nicht möglich. Die Ziele werden dennoch weitestgehend mittels zeichnerischer und textlicher Festsetzungen berücksichtigt. Durch die Rechtskraft des Bebauungsplans XV-58bb kann für das Plangebiet keine besondere Bedeutung für den Biotopverbund angenommen

		geordneten städtebaulichen Entwicklung haben und sind insofern beachtlich sind. Im Falle des vorliegenden Bebauungsplans insbesondere für die Erholungsvorsorge und den Biotopverbund. Für die Freiraumversorgung ergeben sich, wie richtig benannt (Pkt. 11.1.2) zusätzliche Bedarfe von 6m²/EW wohnungsnaher Grünflächen, die nicht im umliegenden Gebiet gedeckt werden können. Im Begründungstext (Pkt. 11.1.2./111.) wird eine Überkompensation dieses Bedarfs konstatiert. Jedoch kann anhand der textlichen und zeichnerischen Festsetzungen die Sicherung dieser ca. 7.000 m² großen zusammenhängenden Fläche (Mindestgröße von 0,5 ha entsprechend LaPro) für die Allgemeinheit nicht nachvollzogen werden. Weder ist ein Gehrecht für die Öffentlichkeit gesichert, noch ist ein Hinweis auf Regelungen im Durchführungsvertrag zu finden. Dies ist zu ergänzen. Das betrifft auch die Zuwegungen zur genannten Grünanlage. Analog ist mit den Flächen zu verfahren, die sich aus öffentlichen Ansprüchen aus der Kinderspielplatzplanung ergeben, die im Plangebiet keine Berücksichtigung finden.	werden. Bei Realisierung der zulässigen Bebauung wären keine Flächen für Erholungsvorsorge und Biotopverbund geschaffen worden. Dem Ziel des LaPro – Erholung und Freifläche, bei Nutzungsänderung private Freiräume nutzbar zu machen – wird durch die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entsprochen. Die unzureichende wohnungsnaher Freiraumversorgung mit öffentlichen Grünflächen wird innerhalb des Plangebiets kompensiert, eine Zugänglichkeit für die Allgemeinheit zu sichern, ist nicht erforderlich; vielmehr dienen die Freiflächen in erster Linie den künftigen Einwohnerinnen und Einwohnern, die freien Zugang haben. Darüber hinaus dient der Landschaftspark Adlershof mit seiner Größe von 68 ha gemäß LaPro als übergeordneter Freiraum. Er erfüllt dabei die Funktion des sowohl siedlungsnahen als auch zusätzlichen wohnungsnahen Freiraums. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.10	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Bezirkliches Entwicklungskonzept Wohnen Das SIKo 2016 hat als Teil-BEP das bezirkliche Entwicklungskonzept mit aufgenommen, der Absatz sollte in der Begründung gestrichen werden.	Die Begründung wird entsprechend korrigiert. Der Stellungnahme wird gefolgt
35.11	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	II 1. Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt 1.2. Vorhaben Städtebauliche Struktur Die Umgebungsbebauung wird vorwiegend durch eine kleinteilige Siedlungsstruktur bestimmt. Der angestrebte städtebauliche Übergang zwischen den Siedlungsgebieten und dem angrenzenden gewerblichen Areal ist jedoch über die vorgesehene städtebauliche Struktur - trotz einiger Änderungen im Rahmen der Abwägung zur ursprünglichen Variante A - nur bedingt gelungen. Das Herangehen,	Die Bestimmungen des § 17 BauNVO sind im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht grundsätzlich anwendungsrelevant. Da das geplante Baugebiet einem allgemeinen Wohngebiet (WA) entspricht, erfolgt im Zusammenhang mit der Festsetzung gleichwohl eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den entsprechenden Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO. Die Überschreitung der Obergrenzen erfolgt hier aus städtebaulichen Gründen und leitet sich im Wesentlichen aus Gründen des öffentlichen Interesses zur Schaffung von Wohnraum

	dem Nachbarschutz Vorrang einzuräumen - auch vor den wirtschaftlichen Verwertungsinteressen des Eigentümers - wird ausdrücklich begrüßt. Wirkt aber nicht weit genug, da weiterhin das Konzept hinsichtlich Höhe (IV, V, VII + Staffel) und Massivität in starkem Kontrast insbesondere zu den bestehenden Siedlungsgebieten hin steht. Die geplanten Dichtewerte für das WA (GFZ rechnerisch 1,69 bzw. 1,83) liegen deutlich über der Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO und auch über den Dichtewerten des FNP im Umfeld (W4 bzw. W3 mit max. GFZ 0,8 bzw. 0,4). Zu bedenken ist, dass hiermit insgesamt über die angestrebten Dichtewerte eine Urbanität erzeugt wird, ohne dass ein vergleichbares städtebauliches Umfeld besteht- v.a. im westlichen Bereich. Die angeführten städtebaulichen Gründe, über die vorgesehene kompakte Baustruktur vorwiegend mietpreis- und belegungsgebundenen und somit kostengünstigen Wohnraum zu schaffen, greift nicht wirklich. Bisher sind nur 30 % des Angebots dafür vorgesehen. Auch der sparsame Umgang mit dem Boden und die Wohnraumschaffung sind diesbezüglich nicht hinreichend überzeugend, um nicht zumindest eine stärkere Differenzierung der Geschossigkeit im Übergang zur Siedlungsstruktur v.a. im westlichen Bereich zu ermöglichen. Dies auch vor dem Hintergrund der Minimierung der Infrastrukturanforderungen bzw. bereits jetzt bestehenden Defizite bei der Anspruchserfüllung durch das Vorhaben. Diesbezügliche Anpassungen würde auch den geplanten "Lärmrobusten Städtebau" mittels der hohen Baukörper entlang der Emissionsquellen nicht in Frage stellen.	sowie des Immissionsschutzes bzw. des daraus resultierenden lärmrobusten Städtebaus ab. Die Verdichtung ist gerechtfertigt durch den hohen Druck an Wohnraumnachfrage, insbesondere auch im Umfeld des Wissenschaftsstandorts Adlershof und des Flughafens BER. Eine Planung, die den umliegenden Dichtewerten der Einfamilienhäuser entspricht, wird an dieser Stelle der Lagequalität und den übergeordneten Erfordernissen der Stadtentwicklung nicht gerecht. Angesichts der Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren bestehen kaum noch Wohnungsmarktreserven in Berlin und der Wohnungsmarkt ist im gesamten Stadtgebiet sehr angespannt. Um den akuten Wohnraumbedarf zu decken, sind jährlich 15.000 bis 20.000 neue Wohnungen erforderlich. Im Plangebiet werden rund 585 Wohneinheiten geschaffen, von denen mindestens 30% mietpreis- und belegungsgebunden sein werden. Bei Übernahme des Vorhabens durch eine städtische Wohnungsbau-gesellschaft entsprechend der vorliegenden Absichtserklärung würde sich dieser Anteil auf 50 % erhöhen. Die Deckung dieses Bedarfs erfordert und rechtfertigt eine optimale Nutzung mit entsprechender höherer Verdichtung von noch bestehenden innerstädtischen Wohnbaupotenzialen in städtebaulich verträglicher Weise und im begründeten Einzelfall auch über die Obergrenzen des § 17 BauNVO hinaus. Eine Überschreitung der gemäß § 17 BauNVO vorgegeben GFZ von 1,2, an der sich orientiert wird, lässt sich daher rechtfertigen. Die Überschreitung ist jedoch durch Umstände und Maßnahmen auszugleichen, durch die sichergestellt wird, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden können. Zur Sicherung der Umsetzung von ausgleichenden Maßnahmen werden weitere Festsetzungen im den vorhabenbezogenen Bebauungsplan getroffen. So wird neben der Pflanzung von 61 standortgerechten Bäumen eine extensive Begrünung von mindestens 50% der Dachflächen festgesetzt. Weiterhin
--	--	---

			soll die Freihaltung und grüne Gestaltung der Innenhöfe eine wohnortnahe Freiraumversorgung sichern. Stellplätze werden im Inneren des Plangebiets ausgeschlossen. Zudem wird eine Erdüberdeckung der Tiefgarage von mindestens 0,5 m festgesetzt. Durch die Maßnahmen kann erreicht werden, dass die mit der Überschreitung der Obergrenzen verbundenen zusätzlichen Auswirkungen auf die Umwelt minimiert werden. Die Gebäudehöhen führen darüber hinaus auch zu einer Verbesserung der verkehrlichen Immissionen in den umliegenden Wohngebieten. Aus Gründen des Nachbarschutzes wurde mit der Öffnung des westlichen Baukörpers bereits eine Einschränkung des lärmrobusten Städtebaus festgesetzt. Eine weitere Reduzierung der Bauhöhen an den Rändern könnte gesunder Wohnverhältnisse im Vorhaben nicht mehr gewährleisten. Auch die lärmabschirmende Wirkung zugunsten der bestehenden Wohngebäude würde durch geringere Bauhöhen reduziert bzw. entfallen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.12	BA Treptow-Köpenick Abteilung Bauen	3.1 Art der Nutzung Der Ausschluss von ausnahmsweise zulässigen Gartenbaubetrieben und Tankstellen gemäß textlicher Festsetzung Nr. 2 wird lediglich damit begründet, dass es im Vorhabenkonzept nicht vorkommt. Städtebauliche Gründe scheinen entbehrlich zu sein.	Die vorgesehene Nutzung ist nicht Teil des Konzepts der Vorhabenträgerin. Zudem sollen Tankstellen und Gartenbaubetriebe nicht zulässig sein, da sie den Charakter des Gebiets und die gestalterischen Anforderungen an den Städtebau stören und darüber hinaus zu übermäßigen Verkehrsbelastungen im Plangebiet führen würden. Die Begründung wurde dahingehend ergänzt. Der Stellungnahme wird gefolgt
35.13	BA Treptow-Köpenick Abteilung	3.2. Maß der baulichen Nutzung 3.2.4 Zulässige Gebäudehöhen	Das vierte Vollgeschoss der Stadtvillen wird zurückgestaffelt ausgebildet, aber als Vollgeschoss gezählt, da es nicht die formalen Voraussetzungen eines Staffelgeschosses erfüllt. Der

	Bauen	Hier wird im 3. Absatz ausgeführt, dass für die Stadtvillen (Gebäude A-F) Oberkanten von 50m für die Staffelgeschosse und 46,5m für die darunterliegenden dritten Vollgeschosse festgesetzt werden. Dies stimmt nicht mit der Planzeichnung überein, in der für die Stadtvillen zwar zeichnerisch ein Staffelgeschoss dargestellt, aber IV Vollgeschosse eingetragen sind. Auch der zweite Absatz ist unter diesem Aspekt nicht eindeutig, der von der Differenzierung der Höhe der zurückgesetzten Staffelgeschosse sowie der jeweiligen Traufhöhe der darunterliegenden Geschosse spricht, da es sich, ausgehend von der Planzeichnung lediglich bei den Stadtvillen (Gebäude A-F) um Staffelgeschosse handelt, bei den anderen Gebäuden sind die Kriterien von Staffelgeschossen nicht erfüllt.	Ausbildung als zurückgestaffelte Geschosse, bzw. der zeichnerischen Festsetzung im Planbild, liegt die Projektplanung zugrunde. Daher werden die Geschosse auch bei der Geschossfläche und daraus resultierender Infrastruktur- und Folgebedarfe voll mitgerechnet. Die Begründung wurde entsprechend präzisiert. Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt
35.14	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Im letzten Absatz heißt es, dass für die Baukörper entlang der BAB A 113 eine maximal zulässige Höhe von 58,5m ü. NHN festgesetzt wird. In der Planzeichnung hingegen ist eine maximale OK von 59,0 m ü. NHN enthalten.	Maßgeblich sind die Festsetzungen der Planzeichnung. Die Begründung wurde entsprechend korrigiert. Der Stellungnahme wird gefolgt

35.15	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Bei Haus J fehlt an der rechten Seite die Ausweisung der VI-Geschossigkeit bei der Abtreppung der Gebäude.	Die Planzeichnung wurde entsprechend korrigiert. Der Stellungnahme wird gefolgt
35.16	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Textliche Festsetzung Nr. 5 Hier wird dargelegt, dass als Voraussetzung für die Erteilung einer Ausnahme festgelegt wird, dass Dachaufbauten eine Höhe von 2,50m nicht überschreiten dürfen. Aus dem Wortlaut der textlichen Festsetzung geht jedoch nicht hervor, dass es sich um eine Ausnahme handelt. Des Weiteren ist der letzte Satz der textlichen Festsetzung, dass Brüstungen bis zu 1,20m überschreiten dürfen, wenn sie die Durchsicht nur geringfügig einschränken, nicht hinreichend bestimmt.	Die Überschreitungsmöglichkeit der festgesetzten Oberkante wird als Regeltatbestand festgesetzt. Die Bauteile, für die eine Überschreitungsmöglichkeit festgesetzt wird, sind wesentliche Bestandteile des Bauvorhabens und tragen sowohl zur Funktionsfähigkeit, als auch zur Innutzungnahme der jeweiligen Gebäude bei. Eine städtebaulich relevante Beeinträchtigung entsteht nicht. Dies wurde in der Begründung entsprechend klargestellt. Warum der letzte Satz der textlichen Festsetzung nicht hinreichend bestimmt sein soll, wird nicht weiter ausgeführt. Diese Auffassung ist insofern nicht nachvollziehbar und wird auch nicht geteilt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.17	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	3.3. Bauweise/Überbaubare Grundstücksfläche Dazu wird ausgeführt, dass die überbaubare Grundstücksfläche durch eine enge bzw. „reine“ Baukörperfestsetzung definiert wird. Bei einer Baukörperfestsetzung wird die zulässige Grundfläche jedoch lediglich zeichnerisch festgesetzt und durch eine entsprechende textliche Festsetzung ergänzt. Im Gegensatz dazu wird jedoch in der Planzeichnung pro Baukörper zusätzlich eine numerische Grundfläche und Geschossfläche festgesetzt. Damit sind die Anforderungen an eine Baukörperfestsetzung nicht erfüllt. Damit tritt auch kein Vorrang des Planungsrechts gegenüber dem Bauordnungsrecht ein und Abstandsflächen sind einzuhalten.	Entgegen der Annahme des Bezirks beinhaltet der vorhabenbezogene Bebauungsplan 9-17 VE eine Baukörperfestsetzung. Diese ist im vorhabenbezogenen Bebauungsplan geboten und aus städtebaulicher Sicht gegeben, wenn der geplante Baukörper „eng“ umfahren wird und kaum Spielraum für Abweichungen von der Projektplanung besteht. Die numerisch festgesetzte Grundfläche und Geschossfläche spiegeln das sich aus der Baukörperfestsetzung ergebende Nutzungsmaß wider, bei der Grundfläche unter Einbeziehung möglicher Überschreitungen der Baugrenzen durch untergeordnete Gebäudeteile, wie Balkone etc. Soweit es durch die Baukörperfestsetzungen zu Abstandsflächenüberdeckungen kommt, wurde für die davon betroffenen Baugrenzen eine entsprechende textliche

		Im Hinblick einer ausreichenden Bestimmtheit ist entweder die Planzeichnung zu korrigieren oder die Begründung im Hinblick auf die Abstandsflächenproblematik zu korrigieren.	Festsetzung in den Plan aufgenommen, damit unstreitig die Rechtsfolge des § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln greift. In der Begründung ist nunmehr nur von Baukörperfestsetzung die Rede. Der Vorhaben- und Erschließungsplan und der vorhabenbezogene Bebauungsplan wurden durch eine klarstellende Festsetzung ergänzt, die Begründung wurde angepasst. Der Stellungnahme wird gefolgt
35.18	BA Treptow-Köpenick Abteilung Bauen	In der textlichen Festsetzung Nr. 6 wird die Überschreitungsmöglichkeit für Balkone, Loggien und Terrassen geregelt. Es ist zum einen nicht nachzuvollziehen, warum der Bereich der möglichen Überschreitung nicht wie üblich mit einer sogenannten Strichellinie vor den Baugrenzen in der Planzeichnung dargestellt wird, sondern umständlich mit diversen, durch Punkte gekennzeichnete Linien beschrieben wird, an welchen Baugrenzen dies nicht gilt.	Der Plangeber ist in der Darstellungsform der zeichnerischen Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans frei. Darüber hinaus ist die Darstellung der Linien gut lesbar und hinreichend bestimmt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.19	BA Treptow-Köpenick Abteilung Bauen	Zum anderen wird hier auf die Mitteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen vom 2.10.2020 zur Muster-Textfestsetzung Nr. 3.5 verwiesen, wonach gemäß § 23 Abs. 2 Satz 3 und Abs. 4 Satz 1 i. V. m. Abs. 3 Satz 3 BauNVO im Bebauungsplan weitere nach Art und Umfang bestimmte Ausnahmen von Baugrenzen vorgesehen werden können, dies ist dann aber ein Ausnahmetatbestand nach § 31 Abs. 1 BauGB. D.h. die in der textlichen Festsetzung Nr. 6 genannten Überschreitungsmöglichkeiten sind als Ausnahme zu definieren. Der letzte Satz der textlichen Festsetzung, dass § 23 Abs. 3 Satz 2 der BauNVO davon unberührt bleibt, ist entbehrlich.	Die zugrundeliegende Projektplanung sieht die entsprechenden Überschreitungen durch Balkone und Terrassen vor. Zur Sicherung der Projektplanung wird dieser Umstand als Regelatbestand im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt. Eine Ausnahme gem. § 31 BauGB liegt in dem Fall nicht vor. Davon unbenommen sind weiterhin die Ausnahmen gemäß § 23 Abs. 3 S. 2 BauGB, so dass dieser Zusatz – entgegen der Annahme des Bezirksamts – nicht entbehrlich ist. Die Festsetzung wurde durch Einfügen eines Semikolons grammatikalisch angepasst. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.20	BA Treptow-Köpenick Abteilung Bauen	3.3.1 Abstandsflächen - FB Bauaufsicht Die Abstandsflächen und die Geschossigkeit beziehen sich grundsätzlich immer auf die vorhandene Geländeoberfläche. Sie darf durch Anschüttungen nicht zur Verkürzung der Abstandsflächen manipuliert werden und auch die Gebäudeklassen dürfen somit nicht verringert	Dem Sachverhalt wird gefolgt. Für das Bauvorhaben ist eine Geländemodellierung vorgesehen, die gegenüber dem Bestand eine neue Geländeoberkante vorsieht. Die geplante Höhenlage der Geländeoberfläche wird an diversen Stellen des Plangebiets durch Festsetzung der Höhenlage über NHN

		werden. Bei Neubauten werden grundsätzlich keine Abweichungen von den Abstandsflächen in Aussicht gestellt. Es handelt sich hier um ein unbebautes Grundstück und der Entwurf kann rechtskonform angepasst werden, z.B. durch Verringerung der Geschossigkeit oder mehr Abstand zwischen den Gebäuden. Auseinandersetzungen sind vorprogrammiert und werden auf das spätere bezirkliche Genehmigungsverfahren verlagert. Sofern eine andere Geländehöhe zugrunde gelegt werden soll, ist hier zwingend die Festsetzung einer neuen Höhenlage für das Baugebiet und der daraus resultierenden Abstandsflächen zu treffen, ansonsten gilt die Oberfläche Gelände im Bestand.	bestimmt. Zur Ermittlung von Konflikten mit dem Abstandsflächenrecht wurde die Planung rechtskonform bzgl. der festgesetzten Höhenlage der Geländeoberfläche geprüft. Die Architekten der Vorhabenträgerin haben hierfür einen Abstandsflächenplan erarbeitet, der das Vorhaben auf der vorhabenbezogenen, geplanten Geländeoberfläche darstellt. Soweit es entlang einzelner Fassadenabschnitte zu Überdeckungen von Abstandsflächen kommt, wurde die textlichen Festsetzung Nr. 23 als ausdrückliche Festsetzung im Sinne von § 6 Abs. 5 BauO Bln neu eingefügt. Im Rahmen der Abwägung ist der Nachweis der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb des Plangebiets nachgewiesen worden, so dass eine Verkürzung der Abstandsflächen gerechtfertigt ist. Der Stellungnahme wird gefolgt
35.21	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Es werden gemäß Begründung von vornherein Abweichungen vom Abstandsflächenrecht zugunsten der Verbesserung des ebenfalls nicht eingehaltenen Schallschutzes vorausgesetzt (Seite 67), die Entscheidung soll aber die bezirkliche Bauaufsicht im Rahmen des Genehmigungsverfahrens treffen. Die Prüfung der gesunden Wohnverhältnisse hinsichtlich der ausreichenden Belichtung soll ebenfalls auf das bezirklichen Genehmigungsverfahren verlagert werden (Seite 80). Dies ist jedoch nicht Prüfumfang des vereinfachten Baugenehmigungsverfahrens nach § 63 BauO Bln. Eine Reduzierung der Geschossigkeit zu den angrenzenden eingeschossigen Einfamilienhäusern wird angeregt auf maximal 2-3 Geschosse, damit wird auch die Abstandsflächenproblematik verbessert. Gleiches gilt für die Geschossigkeit innerhalb des Grundstückes.	Der Belichtungsnachweis nach Maßgabe des § 47 BauO Bln sowie gemäß DIN 5034-1 für die Wohnungen innerhalb des Plangebiets wurde gutachterlich geführt. Der Belichtungsfaktor in jeder Wohnung liegt in der Regel deutlich über dem minimal notwendigen Faktor von 12,5%. Darüber hinaus wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Abstandsflächenrechtliche Konflikte mit der Nachbarbebauung werden nicht erzeugt. Eine Reduzierung der Geschossigkeit innerhalb des Plangebiets erfolgt zugunsten von dringend benötigtem Wohnraum und aus lärmschutztechnischer Sicht nicht.

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.22	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Verkehr - FB Tief In dem Baugebiet mit geplanten ca. 570 WE sind lediglich 280 private Stellplätze für Pkw vorgesehen. Dies ist ein sehr geringer Ansatz. Es ist in der Begründung darzulegen, welche alternativen Mobilitätsangebote den künftigen Bewohner*innen zur Verfügung stehen werden.	Im Land Berlin gibt es keine Stellplatzsatzung, so dass im vorhabenbezogenen Bebauungsplan kein Regelungserfordernis bezüglich der Zahl der zu errichtenden Stellplätze besteht. Der Stellplatzschlüssel entspricht den Erfahrungswerten im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil preisgebundener Wohnungen einer städtischen Wohnungsbaugesellschaft. Für die Übernahme des Wohnungsbaukomplexes durch eine städtische Wohnungsbaugesellschaft gibt es bereits eine Absichtserklärung. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.23	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Die in Teilen nur 3,50 m breite private Verkehrsfläche ist u.E. realitätsfern, da dort nicht einmal das Begegnen oder Überholen von Pkw/Pkw möglich ist. Sie sind auch in Bezug auf die erforderlichen Entwässerungsbereiche und die zu erfüllenden verkehrlichen Funktionen nicht ausreichend, da das Begegnen oder Überholen von Pkw/Rad oder Fußverkehr bzw. mit einem dreiachsigen Müllfahrzeug selbst bei einer Einbahnstraßenregelung nicht möglich ist und auch nicht den geltenden Regelwerken entsprechen. Es handelt sich hier zwar um private Straßen, aber die Verkehrssicherheit muss dennoch gegeben sein.	Die private Verkehrsfläche weist überwiegend einen Querschnitt von 6,0 m auf und ist als verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche geplant. Die benannte Breite von 3,5 m tritt lediglich an der nordwestlichen Grundstücksgrenze in einer Länge von rund 130 m auf. Durch den geplanten Einrichtungsverkehr und ohne angrenzende Stellplätze ist eine Breite von 3,5 m in diesem Abschnitt auskömmlich. Die entwässerungstechnische Funktionalität wurde gemäß Entwässerungskonzept (ifs, Juli 2019) nachgewiesen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.24	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Ebenso nicht praktikabel erscheint bei der Größe und Dichte des Allgemeinen Wohngebiets die Aussage, dass Wege innerhalb des WA nur in wasserdurchlässiger Bauweise gestaltet werden dürfen. Die Zuwegung durch die Erschließungsstraße erscheint nicht ausreichend: Kurvenradien und Breite entsprechen nicht dem Merkblatt Flächen für die Feuerwehr. Wie wird die Zuwegung der Feuerwehr im inneren des Gebiets sichergestellt (mehr als 50m)?	Als Wege bezeichnet werden überwiegend durch zu Fuß Gehende und Radfahrende genutzte Wegeverbindungen, deren Oberfläche zur Vermeidung von Bodenversiegelung wasserdurchlässig gestaltet werden soll. Eine Befahrbarkeit ist nur im Notfall vorgesehen.

			Es sind keine abwägungsrelevanten Belange von den Hinweisen betroffen. Die Hinweise sind im Rahmen des bauaufsichtlichen Verfahrens zu berücksichtigen. Gesicherte Zufahrten sind nachzuweisen (z. B. Brandschutznachweis), aber nicht Gegenstand der Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Der Brandschutz ist über das im Rahmen des bauaufsichtlichen Verfahrens zu erstellende Brandschutzkonzept, das alle Anforderungen des vorbeugenden Brandschutzes erfüllt, zu gewährleisten. Die Vorhabenträgerin hat bei der Entwicklung des städtebaulichen Konzepts die Belange der Feuerwehr geprüft und in der Planung berücksichtigt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.25	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	In der Begründung wird benannt, dass die vorhandenen Radwege im öffentlichen Straßenland mit 1,60 m Breite nicht den Anforderungen des MobG entsprechen und eine Verbreiterung auf 2,00 m erfolgen sollte. Es fehlt jedoch eine Prüfung, ob dies im vorhandenen Straßenraum des Eisenhutwegs möglich ist oder ob dieser durch Festsetzung zusätzlicher Verkehrsfläche in diesem B-Plan verbreitert werden müsste. Eine Verbreiterung der Radverkehrsanlage im vorhandenen Straßenland /Seitenbereich auf der Plangebietsseite des Eisenhutwegs, ist daher durch den Vorhabenträger zu prüfen bzw. die genaue Umsetzung in den Unterlagen darzustellen. Hier müssen auch für die erforderlichen Bushaltestellen die erforderlichen Flächen (Verbreiterung im vorhandenen Seitenbereich) dargestellt werden, damit eine Festsetzung für zusätzliche Verkehrsflächen im VE-Plan erfolgen kann. Diese zusätzlichen öffentlichen Flächen sind dem SGA kosten-, lasten-, und pfandfrei zu übertragen. Des Weiteren ist der vom Vorhabenträger genannte Hinweis auf das geplante Mobilitätskonzept nicht ausreichend, dass der Schwerpunkt des Konzepts außerhalb des ÖPNV liegen soll, was aufgrund der ungünstigen Lage in Bezug auf die ÖPNV-Erschließung und auch unter	Der Nachweis entsprechender Anforderungen der Funktionalität der ausgebauten Rad- und Fußwege im Sinne des Mobilitätsgesetzes ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans; die Leistungsfähigkeit ist nachgewiesen. Eine Inanspruchnahme des Grundstücks für die Ausweitung der Straßenverkehrsflächen ist nicht geplant. Da die Verkehrsfläche des Eisenhutwegs auf nördlicher und südlicher Seite insgesamt zwischen ca. 1,20 m bis 4,0 m breiter ist, als die ausgebaute Straße, bzw. die nördlichen Senkrechtparker und Grundstückszufahrten entfallen könnten, besteht die Möglichkeit einer Erweiterung der Fuß- und Radwegenanlagen. Die potenziellen Erweiterungsflächen sind bereits im rechtskräftigen Bebauungsplan XV-58ba als Verkehrsfläche festgesetzt. Eine weitere Behandlung im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens 9-17VE ist nicht notwendig. Eine ÖPNV-Mobilitätskonzeption ist nicht Bestandteil der verkehrstechnischen Untersuchung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Die zuständigen Fachbehörden des Landes Berlin und der BVG sind hinsichtlich des Ausbaus des Verkehrsangebots im Entwicklungsgebiet in Abstimmung. Der

		der verkehrspolitischen Zielstellung des Landes Berlin somit nicht tragbar wäre.	Bedarf ergibt sich insgesamt aus der Gesamtentwicklung in der Entwicklungsmaßnahme. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.26	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	3.5 Immissionsschutz 3.5.3.2. Aktiver Schallschutz Die in der Begründung erwähnte transparente Ausgestaltung der Lärmschutzwände (z.B. S. 39) auf den Flächen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen ist bislang nirgendwo geregelt. Dies sollte aber im Sinne einer akzeptablen städtebaulichen Situation auf jeden Fall noch gesichert werden, um den Eindruck des Wohnens vor einer Wand zu mindern. Auch der beigefügte Entwurf des Durchführungsvertrages, der in der beigefügten Form noch nicht als endverhandelt betrachtet werden kann, ist in Bezug auf das Thema Schallschutz noch nicht untersetzt (siehe auch Absatz Durchführungsvertrag).	Die Ausgestaltung der Lärmschutzwände ist im Durchführungsvertrag unter § 5 Abs. 2 geregelt. Der Entwurf zum Durchführungsvertrag lag dem Bezirksamt vor. Kenntnisnahme
35.27	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	3.5.3.3. Passive Schallschutzmaßnahmen Bei der Begründung zur Abweichung von den schalltechnischen Orientierungswerten auf S. 54 ff. wird darauf abgestellt, dass städtebauliche Gründe für die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets sprechen. In der dazugehörigen nachfolgenden Aufzählung (1. – 7.) finden sich jedoch nur Gründe, weshalb Vieles nicht berücksichtigt werden muss oder kann (Trennungsgrundsatz, Einhaltung Orientierungswerte Wohnen – stattdessen Orientierungswerte Mischgebiet, Überschreitung Innenpegel statt 30 dB (A) 35 dB(A)). Dass dies städtebauliche Gründe für die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets sind, kann nicht nachvollzogen werden. Stattdessen kann nur eine Vielzahl von passiven Schallschutzmaßnahmen das Wohnen überhaupt möglich machen.	Zur Deckung des Wohnraumbedarfs ist die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebiets vorliegend zielführend. Um den akuten Bedarf an Wohnraumversorgung zu decken, sind jedes Jahr 15.000 bis 20.000 neue Wohnungen nötig. Daher ist die Planung von Wohngebieten auch an lärmvorbelasteten Bereichen erforderlich, um weitere verfügbaren Flächenpotenziale zu aktivieren. Alternative Flächenpotenziale für Wohnbauflächen, die im notwendigen Umfang für städtische Gesellschaften verfügbar wären, aber keinerlei Lärmvorbelastung oder sonstige Einschränkungen und Konflikte wie Nutzungskonkurrenzen mit sich bringen, sind im Stadtgebiet nahezu ausgeschöpft. Insbesondere in lärmvorbelasteten Bereichen, vorliegend durch bestehende Verkehrswege, lassen sich die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 oft nicht einhalten. Grundsätzlich sind diese Immissionswerte abwägungsfähig. Dem Abwägungsspielraum

			sind jedoch insofern Grenzen gesetzt, als gesundheitsgefährdende Planungen generell unzulässig sind. Die Rechtsprechung geht davon aus, dass bei einer gegebenen Vorbelastung die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete um bis zu 5 dB(A) überschritten werden können, ohne dass ungesunde Wohnverhältnisse entstehen. Eine solche Vorbelastung liegt durch die Lage des Plangebiets an der BAB A 113 vor. In Abwägung mit dem öffentlichen Belang der Schaffung dringend benötigten Wohnraums wird die regelmäßige Überschreitung der Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete in Teilbereichen daher erforderlich. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.28	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Textliche Festsetzung Nr. 9 Die textliche Festsetzung ist hinsichtlich des letzten Satzes nicht nachvollziehbar: „Die Höhe der Oberkanten der Lärmschutzwände muss die Höhe des jeweils niedrigsten angrenzenden Gebäudes um mindestens 2m überragen“. Zunächst weisen die betroffenen Gebäude J, K, L und M laut Bebauungsplan die gleichen Festsetzungen in Bezug auf die Mindest- und Maximalhöhe auf. Insofern ist unklar, was mit dem niedrigsten Gebäude gemeint ist. Gesetzt den Fall, dass bei einem Gebäude die zulässige Höhe nicht ausgeschöpft wird, und zwei Gebäude mit unterschiedlichen Höhen nebeneinanderstehen, können die Lärmschutzwände nicht bündig an die jeweils benachbarten Gebäude anschließen und das bedeutet, dass dann die Lärmschutzwand im Zweifelsfall niedriger ist, als ein Nachbargebäude. Dies ist nicht schlüssig, lärmtechnisch nicht nachvollziehbar und auch nicht hinreichend erläutert.	Die Festsetzung sichert ein gewisses Maß an Flexibilität für den Bau der Baukörper, da Mindest- sowie Maximalhöhen festgesetzt werden. In Verbindung mit der textlichen Festsetzung Nr. 9 wird gewährleistet, dass sowohl die Oberkanten der Gebäude und der Lärmschutzattika in Verbindung mit den verbindenden Lärmschutzwänden auf gleicher Bauhöhe abschließen und keine Höhenversprünge innerhalb dieser Lärmschutzmaßnahmen erfolgen. Das niedrigste Gebäude hat jeweils eine Mindesthöhe von 57 m ü. NHN. Die genauen Anforderungen und Ausführungen werden im Durchführungsvertrag geregelt. Kenntnisnahme
35.29	BA Treptow-	Wichtig:	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die Hinweise kommen

	Köpenick Abteilung Bauen	In Bezug auf die Nachweise zur Einhaltung der Lärmschutzfestsetzungen im Baugenehmigungsverfahren sollte bereits im Durchführungsvertrag aufgenommen werden, dass bei Bauantragseinreichung detaillierte Pläne zur Grundrissgestaltung, Anordnung von Fenstern, verwendeten Fensterkonstruktionen und verwendeten Materialien für die Lärmschutzwände einzureichen sind, die durch einen durch den VMPA (Verband der Materialprüfungsanstalten) zugelassenen Schallgutachter bestätigt sind. Dieser muss dann auch die sachgerechte Ausführung vor Nutzungsaufnahme bestätigen.	im bauaufsichtlichen Verfahren bzw. bei der Bauausführung zum Tragen und werden an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Eine VMPA-Zertifizierung ist für die Führung von Schallschutznachweisen für den baulichen Schallschutz nicht erforderlich und auch nicht zielführend, da es bei baulichem Schallschutz nicht nur um Materialkenntnis geht, worauf die VMPA-Zertifizierung abzielt. Kenntnisnahme
35.30	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	3.5.5. Sonstige Immissionen Es ist nicht nachvollziehbar, dass bei dieser exponierten Lage an der Autobahn nur auf die übergeordneten Planwerke abgestellt wird und eine gutachterliche Luftschadstoffuntersuchung konkret für das Plangebiet nicht durchgeführt wurde. Gerade im Hinblick auf die Schaffung gesunder Wohnverhältnisse in diesem Gebiet wäre dies geboten.	Gemäß Stellungnahme der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abt. I C (Ifd. Nr. 30.1) bestehen keine lufthygienischen Bedenken. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

35.31	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	3.6. Grünfestsetzungen Textliche Festsetzung Nr. 16: Die textliche Festsetzung ist rechtlich korrekt zu formulieren, so dass sie sich nicht auf einen Mindeststammumfang von 16-18 cm, sondern auf 16 cm bezieht.	Die Festsetzung wurde entsprechend angepasst. Der Stellungnahme wird gefolgt
35.32	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Textliche Festsetzung Nr. 17: Die erforderliche Dachflächenbegrünung sollte in dem entsprechenden Umfang mit im Freiflächenplan dargestellt werden. Es fehlt eine Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten einer Fassadenbegrünung in Ergänzung der bereits angedachten 50%igen Dachbegrünung.	Die Darstellung der Dachflächenbegrünung im Freiflächenplan als entsprechende Freifläche ist aufgrund ihrer vorrangig technischen Funktion zur Retention nicht erforderlich. Die Fassadenbegrünung im rechtskräftigen Bebauungsplan XV-58bb stellte auf großflächige fensterlose Fassaden für gewerbliche Nutzungen und großflächigen Einzelhandel ab. Die grünordnerischen Festsetzungen dienen der Minimierung des Eingriffs und sind als Standardfestsetzung im Entwicklungsgebiet für eine hochwertige Standortentwicklung anzuwenden. Die Anwendung setzt jedoch eine Zweckmäßigkeit voraus. Kletterpflanzen sind vorwiegend an geschlossenen Fassaden anzuwenden, die in der Projektplanung nicht vorgesehen sind. Die Begrünung wurde dahingehend ergänzt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.
35.33	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Textliche Festsetzung Nr. 18: Die geplanten privaten Kinderspielplätze sind in der textlichen Festsetzung bzgl. ihrer Zulässigkeit auf den nichtüberbaubaren Grundstücksflächen zu berücksichtigen.	Die textliche Festsetzung wurde entsprechend klarstellend ergänzt. Der Stellungnahme wird gefolgt
35.34	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Entsprechend der textlichen Festsetzung Nr. 16 sollen 61 Bäume auf der nicht überbaubaren Grundstücksfläche gepflanzt werden. 2 geplante Bäume werden als Ausgleichsbäume in den Bereich der öffentlichen Straßenverkehrsfläche Eisenhutweg eingeordnet. Da für	Die zwei Straßenbäume werden zusätzlich gepflanzt. Innerhalb des Geltungsbereichs sind 61 Bäume geplant. Die Planlegende enthält kein Symbol für die Festsetzung von Baumen, da die Standorte nicht im vorhabenbezogenen Bebauungsplan, sondern nur im Freiflächenplan verortet werden. Nur in der Planunterlage ist ein Symbol für (Bestands)-

		diesen Bereich die textliche Festsetzung mit der Bezugsgröße überbaubare Grundstücksfläche nicht gilt, sind diese Bäume in die Freifläche der Baufläche einzuordnen. Der geplante Stammumfang bei Baumpflanzungen ist in der Planlegende für die Baumneupflanzungen (nicht nur als Bebauungsplanforderung, sondern als umzusetzender, geplanter Mindeststammumfang) mit aufzunehmen.	Bäume enthalten. Der Stammumfang ist in der textlichen Festsetzung Nr. 16 festgelegt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.35	BA Treptow-Köpenick Abteilung Bauen	Die entlang der Autobahn geplante großflächige Stellplatzanlage sollte nicht nur durch Muldenflächen unterbrochen, sondern durch Pflanzflächen gegliedert werden.	Pflanzungen sind aufgrund der erdverkabelten 220-KV-Trasse nicht möglich. Dies ist im Gestattungsvertrag zwischen Vorhabenträgerin und Leitungsträger geregelt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.36	BA Treptow-Köpenick Abteilung Bauen	Der Nachweis der wohnungsnahen Grünflächen durch private Wohnfreiflächen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen ist nicht nachvollziehbar und fachlich unkorrekt. Bei den Richtwerten für wohnungsnah Grünflächen handelt es sich um öffentliche Grünflächen, die in der Regel durch eine öffentliche Parkanlage bzw. als Flächen mit öffentlichem Nutzungs- und Wegerecht ausgewiesen werden. Hier werden jedoch die nachzuweisenden Richtwerte durch erforderliche Grundstücksfreiflächen nachgewiesen, die zu jeder qualitativ hochwertigen Wohnanlage sowieso dazu gehören. Dem Bedarf an wohnungsnahen öffentlichen Grünflächen entsprechend Richtwert wird dies nicht gerecht.	Innerhalb der Entwicklungsmaßnahme ist das Schaffen, bzw. die Sicherstellung von ausreichend Spielplätzen, Freiflächen etc. Bestandteil der Entwicklung und somit Aufgabe des Landes Berlin. Wohnungsnah sind die halböffentlichen privaten Grünflächen innerhalb des Plangebiets für alle künftigen Einwohnerinnen und Einwohner zugänglich. Aufgrund der Größe und der im Durchführungsvertrag mit dem Freiflächenplan gesicherten Gestaltung können sie das Fehlen von öffentlichen wohnungsnahen Grünflächen (Entfernung bis 500 m) kompensieren. Darüber hinaus dient der wenige Gehminuten entfernte, öffentliche Landschaftspark Adlershof mit seiner Größe von 68 ha gemäß LaPro als übergeordneter Freiraum. Er erfüllt dabei die Funktion des siedlungsnahen und teilweise auch eines wohnungsnahen Freiraums, wenngleich die Entfernung ca. 700 m beträgt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

35.37	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Der B-Plan 9-17 liegt im Versorgungsbereich 09010402B - Planungsraum Johannisthal Ost. Hier gibt es 7 öffentliche Spielplätze die zum neu entstehenden Wohngebiet mindestens 1200 m entfernt liegen und durch den stark befahrenen Eisenhutweg getrennt sind. Im Kinderspielplatzgesetz wird beim Anlegen von Spielplätzen auf die Vermeidung von Gefahrenquellen hingewiesen Teil 3 § 7 (1). Die Versorgung mit Spielangeboten in der Altersklasse 0 bis 12 sollte bei der Planung der Spielangebote den Vorrang haben. Durch das geplante Wohnungsbauvorhaben mit 571 WE erhöht sich der Bedarf an Spielflächen um ca. 2000 m² plus Rahmengrün. Die im Lageplan dargestellten Kinderspielplätze dienen der Bedarfsdeckung der aus der BauO Bln resultierenden privaten Kinderspielplätze. Der Bedarf an öffentlichen Kinderspielplätzen nach Kinderspielplatzgesetz wird im Plangebiet nicht nachgewiesen.	Innerhalb der Entwicklungsmaßnahme hat das Land Berlin ausreichend Flächen für öffentliche Kinderspielplätze gesichert und entwickelt. Aufgrund der Planungsänderung von Gewerbe in Wohnbauflächen ist die Distanz zu den vorhandenen öffentlichen Spielplätzen größer als üblich, aber nicht unüberwindbar. Die bauordnungsrechtlich erforderlichen privaten Spielplätze für die durch das Vorhaben neu hinzukommenden Kinder und Jugendlichen sind für die Jahrgangsstufen 0 bis 18 Jahren konzipiert und im Vorhabengebiet geplant. Der etwa 1000 m entfernte Spielplatz im Landschaftspark liegt für Kinder und Jugendliche zwischen 14 und 18 in einer zumutbaren Entfernung. Die Querung des Eisenhutwegs ist über den im Durchführungsvertrag gesicherten Fußgängerüberweg problemlos und sicher möglich, der übrige Weg zum Spielplatz verläuft über wenig befahrene Wohnstraßen oder direkt im überhaupt nicht befahrenen Landschaftspark. Ein Anspruch auf Herstellung von öffentlichen Spielplätzen in privaten Vorhabengebieten besteht nicht. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.38	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	III Abwägung der öffentlichen und privaten Belange sowie folgender Begründungstext: Soziale Infrastruktur Auf den Seiten 68, 15, 87 und 89 wird als Möglichkeit der Deckung des Bedarfs an Grundschulplätzen die in Planung befindliche Grundschule an der Gerhard-Sedlmayr-Straße erwähnt. Dieser Standort ist seit Herbst 2019 von der Senatsbildungsverwaltung in Frage gestellt und das notwendige Bebauungsplanverfahren gestoppt worden. Eine Klärung wird in der ersten Jahreshälfte 2021 erwartet, der Sachstand wäre dann zu aktualisieren.	Der Standort wird weiterverfolgt, die Innutzungnahme der Gemeinschaftsschule ist für 2026 vorgesehen (s. Stellungnahme SenBJF, lfd.-Nr. 20.1). Kenntnisnahme

35.39	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Zusammenfassung der Abwägung, zu 9.) Jugendfreizeiteinrichtung, Seite 89 Die Feststellung, dass die Vorhabenträgerin keine JFE in diesem Bauvorhaben möchte, ist m.E. keine qualifizierte Auseinandersetzung mit der Stellungnahme des bezirklichen Jugendamtes. Bzgl. des Hinweises, das auch soz. Infrastruktur in einem WA zulässig ist, wäre zu ergänzen, das öffentliche soziale Infrastruktur (wie eine Jugendfreizeiteinrichtung) nicht in klassischen Mietsstrukturen untergebracht werden kann. Dies kollidiert meistens mit den baulichen Möglichkeiten, dem Rücksichtnahmegebot und den zu zahlenden Mieten.	Der Hinweis wurde in der Begründung entsprechend ergänzt. Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen sind durch das Betriebskonzept der städtischen Wohnungsbaugesellschaft derzeit nicht vorgesehen und somit nicht Teil der Projektplanung. Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt
35.40	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Pkt. III - Belange der Wirtschaft und der Forstwirtschaft Inwieweit dem gegenseitigen Rücksichtnahmegebot mit Maßnahmen der "architektonischen Selbsthilfe" entsprochen werden kann, bedarf der Erläuterung.	Die Begründung wurde entsprechend ergänzt. Der Stellungnahme wird gefolgt
35.41	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	3.10 Durchführungsvertrag Aus dem beigelegten Entwurf des Durchführungsvertrages ist ersichtlich, dass dieser bislang nicht endverhandelt ist. Insofern verwundert es, dass die öffentliche Auslegung vorab und parallel zur TÖB bereits durchgeführt wird. Zu dem Thema Immissionsschutz sollten möglichst viele Regelungen vertraglich abgesichert werden (insbesondere für den Fall eines Wechsels des Vorhabenträgers), da der Bebauungsplan in bisher nicht gehandhabtem Umfang sehr viele differenzierte Immissionsschutzfestsetzungen trifft und der Prüfumfang der Bauaufsicht bereits stark reduziert ist. In § 5 Abs. 1 wird versucht, den Wiederaufbau von Gebäuderiegeln, die lärmabschirmende Wirkung haben, zu sichern.	Der überwiegende Anteil der immissionsschutzrechtlichen Maßnahmen wird über textliche Festsetzungen gesichert. Daneben gelten die bauordnungsrechtlichen Anforderungen an den Schallschutz, die kraft Gesetzes die Anforderungen an den Immissionsschutz sicherstellen. Deswegen braucht dazu im Durchführungsvertrag nicht etwas Eigenes vereinbart zu werden. Der Durchführungsvertrag flankiert die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und der Bauordnung. Der Durchführungsvertrag entfaltet insoweit deklaratorische Bedeutung. Es ist nicht erforderlich, im Durchführungsvertrag möglichst viel zu regeln. Denn das, was gesetzlich geregelt ist, braucht nicht auch noch vertraglich geregelt zu werden. Der Prüfumfang der Bauaufsicht ist nicht Maßstab für den Inhalt des Vertrags, weil die Bauaufsicht sowohl die Beachtung der gesetzlichen, wie der vertraglichen Regelungen nachträglich zu prüfen hat. Es ist der Bauaufsicht möglich, soweit gesetzliche

		Hier soll erreicht werden, dass bei Abgang dieser Gebäude keine Zustände eintreten, die unter Lärmgesichtspunkten nicht zulässig und auch nicht im B-Plan abgewogen worden sind. Das Problem ist die Sicherung einer solchen Wiederaufbauverpflichtung mittels einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit. Damit kann kein positives Tun erzwungen werden, sondern immer nur ein "Unterlassen", z. B. die Bebauung oder bestimmte Nutzung einer Fläche. Auch bleibt die Frage, was die Sicherung mittels Baulast in Ernstfall (bei Abgang des lärmschützenden Gebäudes) bewirken kann. Die Verpflichtung zum Wiederaufbau besteht auf Grundlage des Vertrages. Die mit der Baulast gesicherte Verpflichtung könnte im Wege der Ersatzvornahme von Berlin durchgesetzt werden. Aber es erscheint praxisfern, dass Berlin hier einen Gebäuderiegel im Wege der Ersatzvornahme wiederaufbaut. Ggf. wäre hier eine Vertragsstrafe ein Mittel, die Vorhabenträgerin zum Wiederaufbau zu zwingen. Aber obwohl der Entwurf des DV in § 10 eine Vielzahl von Vertragsstrafenregelungen enthält, ist die Wiederaufbauverpflichtung des § 5 Abs. 1 nicht mit einer Vertragsstrafe versehen. Aber auch eine Vertragsstrafenregelung wäre z. B. bei Insolvenz der Vorhabenträgerin nutzlos. Insofern ist hier eine wirkliche Sicherung der Wiederaufbauverpflichtung nicht gegeben. Vor dem Hintergrund, dass der gesamte Bebauungsplan zur Schaffung von Wohnungen auf der lärmabschirmenden Wirkung der Gebäude J, K, L und M mit den entsprechenden Lärmschutzwänden beruht, ist dies keine zufriedenstellende Sicherung.	Anforderungen im Genehmigungsverfahren nicht geprüft werden, den Bauantragsteller auf deren Beachtung hinzuweisen und deren Beachtung repressiv durchzusetzen. Durch eine Baulast kann die / der Eigentümerin / Eigentümer der Fläche, auf der Gebäude abgehen, zu einem Tun verpflichtet werden, hier: zu einem Wiederaufbau abgegangener Gebäude. Der Wiederaufbau kann durch Verwaltungszwang durchgesetzt werden. Die Ersatzvornahme ist dabei nicht das einzige Mittel. Eine Vertragsstrafe sichert den Wiederaufbau nicht besser als ein Zwangsgeld, es bietet im Vergleich zum Zwangsgeld keine grundsätzlichen Vorteile. Die effektivste Sicherung der Wiederaufbauverpflichtung liegt in der Ersatzvornahme, die das legale und vom Gesetzgeber bestimmte Mittel des Verwaltungszwangs, gerade bei Zahlungsunfähigkeit des Eigentümers, ist. Durch den Zugriff auf Mieteinnahmen oder die Vollstreckung in das Grundstück können die Kosten der Ersatzvornahme eingeholt werden. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan setzt fest, was in verlärmten Gebieten möglich ist. Für die Durchsetzung des Lärmschutzes stehen der Verwaltung geeignete Instrumente zur Verfügung, deren Anwendung oftmals vermieden wird, aber sowohl möglich, als auch effektiv ist. Der Bebauungsplan als ein städtebaurechtliches Instrument lässt diese landesrechtlichen Befugnisse unberührt und ist nach § 1 Abs. 3 BauGB nicht dazu bestimmt, diese Befugnisse zu verändern. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
35.42	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Durchführungsvertrag (DV) Entwurf Stand 15.12.2020- Hinweise FB Tief	Ursächlicher Folgebedarf im öffentlichen Straßenraum sind die künftige Fußgängerquerung und die Gehwegüberfahrten, die insoweit Teil des Durchführungsvertrags sind. Weitere Maßnahmen, wie z.B. die Verbreiterung des Radwegs, sind nicht

	Für die baulichen Umsetzungen/Anpassungen im öffentlichen Straßenland, also die durch das Bauvorhaben verursachten Folgemaßnahmen (wie z.B. Verbreiterung des Radwegs im Eisenhutweg, Fußgängerüberweg – FGÜ und Bushaltestelle) sind durch den Vorhabenträger umzusetzen und zu finanzieren und vertraglich zu vereinbaren. D.h. nicht nur die Zufahrten wie im Durchführungsvertrag (Entwurf Stand 15.12.2020) Teil IV benannt. Für die Genehmigung von Gehwegüberfahrten ist beim Straßen-Grünflächenamt Fachbereich Tiefbau (SGA FB Tief) beim zuständigen Bezirksingenieur, ein Antrag auf eine Sondernutzungserlaubnis zu stellen, dies gilt auch für die provisorischen Zufahrten während der Bauzeit. Die Sicherheitsleistungen/Bürgschaftshinterlegung für die Umbaumaßnahmen im öffentlichen Straßenland sind im DV Teil V aufzunehmen und zu vereinbaren. Die Ausweisung der privaten Straßen als „Spielstraße“ ist im Vorfeld mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen, ob eine solche verkehrsbehördliche Anordnung überhaupt möglich ist. Die vertraglichen Regelungen zu den Privatstraßen besteht aus Sicht des Straßenbaulastträgers keine zwingende Notwendigkeit, da die Verkehrssicherungspflicht des SGA´s FB Tief für die öffentlichen Straßen besteht. Für die baulichen Umsetzungen/Anpassungen im öffentlichen Straßenland, also die durch das Bauvorhaben verursachten Folgemaßnahmen (wie z.B. Verbreiterung des Radwegs im Eisenhutweg, Fußgängerüberweg (FGÜ und Bushaltestelle)) sind durch den Vorhabenträger umzusetzen und zu finanzieren und vertraglich zu vereinbaren. D.h. nicht nur die Zufahrten wie im Durchführungsvertrag (Entwurf Stand 15.12.2020) Teil IV benannt. Für die Genehmigung von Gehwegüberfahrten ist beim Straßen-Grünflächenamt Fachbereich Tiefbau (SGA FB Tief) beim zuständigen Bezirksingenieur, ein Antrag auf eine Sondernutzungserlaubnis	Folge des Vorhabens und damit nicht von der Vorhabenträgerin beizubringen. Durch die Lage innerhalb des Plangebiets und auf einem Privatgrundstück ist eine Abstimmung bzgl. der Ausgestaltung als Spielstraße mit der zuständigen Verkehrsbehörde nicht erforderlich. Es erfolgt keine öffentliche Widmung als Verkehrsfläche. Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt
--	--	--

		zu stellen, dies gilt auch für die provisorischen Zufahrten während der Bauzeit. Die Sicherheitsleistungen/Bürgschaftshinterlegung für die Umbaumaßnahmen im öffentlichen Straßenland sind im DV Teil V aufzunehmen und zu vereinbaren. Die Ausweisung der privaten Straßen als „Spielstraße“ ist im Vorfeld mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen, ob eine solche verkehrsbehördliche Anordnung überhaupt möglich ist. Die vertraglichen Regelungen zu den Privatstraßen besteht aus Sicht des Straßenbaulastträgers keine zwingende Notwendigkeit, da die Verkehrssicherungspflicht des SGA's FB Tief für die öffentlichen Straßen besteht.	
35.43	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Durchführungsvertrag (DV) Entwurf Stand 15.12.2020- Hinweise FB Grün Aus gegebenem Anlass (Erfahrungen, dass bei BV der vorhandene Baumbestand nicht im erforderlichen Umfang geschützt wird) soll aus Gründen der größeren Akzeptanz pro Baum eine Sicherheit von 3000,00 € beim Bezirksamt hinterlegt werden, die dazu dienen soll, dass zumindest eine Grundsicherung des Baumbestandes erfolgt. Für die 13 erhaltenden Bäume ergibt somit eine Summe in Höhe von 39.000,00 €. Dies ist im Durchführungsvertrag aufzunehmen bzw. zu vereinbaren. Die Straßenbäume im Baubereich sind in einem sehr guten Zustand und müssen daher für die Zeit der gesamten Baumaßnahme geschützt werden. Nach Beendigung des BV und Abnahme durch das SGA FB Grün werden die Sicherheitsleistungen entsprechend der Bürgschaftshinterlegung wieder zurückgegeben. Unbenommen davon sind im Bereich der Baustelle an den Straßenbäumen Stammschutzkästen anzubringen. Die beiden Baumfällungen für die Gehwegüberfahrten sind nach Baufortschritt zu beantragen (unter Berücksichtigung der Einhaltung der	Die benannten Ausführungen werden im Durchführungsvertrag geregelt. Da nur im Bereich der zukünftigen Überfahrten das Risiko besteht, dass Straßenbäume beschädigt werden könnten, wird aber nur für Bäume in diesen Bereichen eine entsprechende Regelung für angemessen gehalten. Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

		Schutzzeiten) und entsprechend umzusetzen. Die Ersatzpflanzungen müssen in Rücksprache mit dem SGA Fachbereich Grün II.3 mit einem Stammumfang (STU) von 18-20 cm und den geltenden Standards für Baumpflanzungen erfolgen, dies beinhaltet auch eine 4-jährigen Fertigstellungs- und Entwicklungspflege. Es wird davon ausgegangen, dass die Einhaltung der Regelungen des Durchführungsvertrages im Rahmen des Genehmigungsverfahrens durch die Senatsverwaltung geprüft und bestätigt wird.	
35.44	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Hinweise zur Planzeichnung (Planung und Planbild): Südöstlich der Geltungsbereichsgrenze wurde der angrenzende, sich im Verfahren befindliche Bebauungsplan XV-58bb-1 angegeben. An dieser Stelle sollte zusätzlich der Bebauungsplan XV-58bb, einschließlich Festsetzungsdatum, angegeben werden, da dort, ebenso wie südwestlich der Geltungsbereichsgrenze, die Festsetzungen des Bebauungsplans XV-58bb noch gelten, auch wenn dieser Plan laut Begründung Seite 1 Absatz 4 in Teilen als unwirksam angesehen wird. Südöstlich der Geltungsbereichsgrenze fehlen in der Planunterlage zudem rechtlich relevante Sachverhalte aus dem festgesetzten Bebauungsplan XV-58bb (Baugrenzen, einschließlich Festsetzungsdatum). In der Planunterlage werden i.d.R. nur angrenzende festgesetzte Bebauungspläne angegeben. Es ist zu überlegen, ob die zusätzliche Ausweisung XV-58bb-1 im Plan entfallen kann, da zu dem angrenzenden Bebauungsplanverfahren XV-58bb-1 in der Begründung bereits ausführlich Stellung genommen wird. Die Planunterlage sollte grundsätzlich überarbeitet werden. So fehlen z.B. die Grundstücksnummern Eisenhutweg 54/76, welche wesentlicher Bestandteil der Geltungsbereichsbeschreibung sind und die Bezeichnungen einiger angrenzenden Flurstücke. Des Weiteren ist die Schreibweise der Flurstücksnummern im Plan anders als in der Zeichenerklärung (Schrägstrich/ Bruchstrich). Die Grenzverläufe der Flurstücke sind von topografischen Inhalten kaum zu unterscheiden.	Der Bebauungsplan XV-58bb wird in der Planzeichnung dargestellt. An der Darstellung des in Aufstellung befindlichen XV-58bb-1 wird festgehalten, da sich Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans direkt auf diesen beziehen. Festsetzungen zu Baugrenzen des rechtskräftigen Bebauungsplans XV-58bb werden außerhalb des Geltungsbereichs des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ergänzt. Eine Überarbeitung der Planunterlage erfolgt, obgleich die vermessungstechnische und liegenschaftliche Richtigkeit bereits durch den Vermesser bestätigt wurde. Die Überarbeitung ist in einem Deckblatt dargestellt. Die Legende zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan innerhalb der Offenlage beinhaltet die Kennzeichnung der Flächen für Nutzungsbeschränkungen und Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen. Im Übrigen besteht im vorhabenbezogenen Bebauungsplan zwar eine hohe Dichte an zeichnerischen Festsetzungen, welche zu einer schlechten Lesbarkeit führen. Die Eindeutigkeit und Planklarheit bleibt jedoch gewährleistet. Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

		Die richtige Bezeichnung für die Planunterlage lautet „Flurkarte Berlin“. Die Planzeichnung selbst ist schlecht lesbar, insbesondere in Bezug auf die mit Punkten beschrifteten Linien. Im Sinne der Planklarheit und Rechtssicherheit im Hinblick auf die Anwendung der sehr differenzierten textlichen Festsetzungen dazu, sollten die Buchstaben/-nummern gut lesbar sein und nicht durch andere Darstellungen überlagert werden. In der Legende fehlt die Kennzeichnung der Flächen für Nutzungsbeschränkungen und Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen.	
35.45	BA Treptow- Köpenick Abteilung Bauen	Der Bezirk Treptow-Köpenick hat entsprechend des WOFIS noch ausreichende Wohnungspotentialflächen, die hinsichtlich ihrer Lage und der Schaffung gesunder Wohnverhältnisse sowie eines nachhaltigen Städtebaus wesentlich besser für die Schaffung von Wohnraum geeignet sind, als das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE.	Das Vorhaben wird im WoFIS (WoFIS-ID W0901_265, kurzfristiger Fertigstellungshorizont) geführt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

36.1	BA Treptow-Köpenick UmNat I 3 FB Umweltschutz	Immissionsschutz Elektromagnetische Felder / 26. BImSchV Auf dem Grundstück des B-Plan 9-17 VE „Neues Wohnen am Eisenhutweg“ befindet sich ein 220-kV-Hochspannungsleitungsendmast. Im B-Plan Gebiet wird die Hochspannungsleitung mittels Erdkabeln weitergeführt. Der in den Unterlagen zum B-Plan hinterlegte Abschlussbericht der Gesellschaft für Wissens- und Technologietransfer der TU Dresden [GWT EMF 2004-10-06] wurde am 06.10.2004 fertiggestellt. Die 220-kV-Hochspannungserdkabel waren damals noch nicht verlegt. Da der Kabelhersteller noch nicht bekannt war wurde deshalb die Parameterstreuungen des Kabels abgeschätzt. Konkrete Hinweise zu schutzbedürftigen Objekten konnten noch nicht abgeleitet werden. Das Erdkabel war nach der Untersuchung wie folgt geplant (Übernahme in aktuelles Luftbild als rote Linie eingezeichnet): (siehe Bild aus Stellungnahme) Ob der tatsächliche Kabelverlauf dieser Darstellung entspricht, ist dem FB Umweltschutz nicht bekannt. Es sollten deshalb aktualisierte Betrachtungen zu den nun geplanten schutzbedürftigen Wohnhäusern und zum Spielplatz der Kita in der Nähe des Kabelendmasts erfolgen.	Das EMF-Gutachten wurde hinsichtlich der aktuellen gesetzlichen Bestimmungen aktualisiert (Müller-BBM, März 2021). Die zulässigen Grenzwerte der 26. BImSchV für magnetische Flussdichte und elektrische Feldstärke werden mit Ausnahme des direkten Umfelds des Kabelendmasts weder erreicht noch überschritten. Grenzwertüberschreitungen liegen nur im nahen Umfeld des Kabelendmasts vor; Überbaubare Grundstücksflächen, nutzbare Freiflächen oder Außenbereiche der Kita sind davon nicht betroffen. Innerhalb eines Abstands von 300 m befindet sich keine ortsfeste Hochfrequenzanlage mit Frequenzen zwischen 9 kHz und 10 MHz, welche als Vorbelastung zu berücksichtigen wäre. Der Stellungnahme wird gefolgt. Keine Änderung der Planung erforderlich.
36.2	BA Treptow-Köpenick UmNat I 3 FB Umweltschutz	Bodenschutz/ Altlasten: Wie im Entwurf zum Durchführungsvertrag und im Entwurf zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan richtig festgestellt, werden die Grundstücke nicht im Bodenbelastungskataster geführt. Wir haben darüber hinaus keine Anhaltspunkte zu altlastenrelevanten Nutzungen auf dieser Fläche.	Das Plangebiet ist nicht im Bodenbelastungskataster geführt. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abt. II C ist im Verfahren beteiligt worden. Kenntnisnahme

		Für das weitere Umfeld liegen uns Hinweise auf eine Schadstofffahne im Grundwasser vor. Wir empfehlen vorsorglich, die hier zuständige Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Referat II C in das Verfahren einzubeziehen.	
37.1	BA Treptow- Köpenick UmNat II 33 FB Natur- schutz	Das 32 ha große Grundstück Eisenhutweg 54/76 ist Teil des rechtskräftigen Bebauungsplan XV-58bb, festgesetzt am 26.06.2006 und liegt im Ortsteil Johannisthal. Das als Einzelhandelsstandort festgesetzte Gebiet soll nun für die Errichtung von Wohnquartieren genutzt werden. Geplant sind 600 Wohneinheiten, eine Kita, eine die Wohnblöcke umlaufende Privatstraße, eine Tiefgarage, sowie 100 Außenstellplätze für Pkw. Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans soll im beschleunigten Verfahren nach § 13a Abs. 1 Nr. 2 BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) ohne Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB erfolgen. Das Plangebiet liegt zwischen dem Eisenhutweg und der Autobahn BAB 113 und grenzt im Westen und Norden an Einfamilienhausgebiete an. Über das westlich angrenzende Einfamilienhausgebiet am Johannes-Sasse-Ring verläuft eine 220-kV-Hochspannungsfreileitungstrasse, die auf dem Vorhabengrundstück 2007 erdverkabelt wurde. Östlich des Geltungsbereichs grenzen unbebaute Flächen an, für die der Bebauungsplan XV-58bb-1 (Sondergebietsfläche) aufgestellt wird.	Kenntnisnahme
37.2	BA TK UmNat II 33 FB Natur- schutz	Des Weiteren bedarf es der planungsrechtlichen wie auch vertraglichen Sicherung von wohnungsnahen Grün- und öffentlichen Spielplatzflächen für das neue Wohnquartier.	Innerhalb der Entwicklungsmaßnahme ist das Schaffen bzw. die Sicherstellung von ausreichend Spielplätzen, Freiflächen, etc. Bestandteil der Entwicklung und somit Aufgabe des Landes Berlin. Die Vorhabenträgerin weist über die vertraglich gesicherte Freiraumplanung die ausreichende wohnungsnahen Grünflächenversorgung nach (7m² pro Einwohnerin / Einwohner). Öffentliche Spielplätze werden im Rahmen des vorhabenbezogenen

			Bebauungsplans nicht gesichert. Innerhalb der Entwicklungsmaßnahme hat das Land Berlin ausreichend Flächen für öffentliche Kinderspielplätze gesichert und entwickelt. Aufgrund der Planungsänderung von Gewerbe- in Wohnbauflächen ist die Distanz zu den vorhandenen öffentlichen Spielplätzen größer als üblich, aber nicht unüberwindbar. Im Plangebiet sind jedoch die nach Maßgabe des § 8 Abs. 2 BauO Bln erforderlichen privaten Spielplätze für Kinder nachgewiesen. Gemäß § 8 Abs. 2 S. 5 BauO Bln werden auch Spielflächen für ältere Kinder vorgesehen. Auch diese sind Teil des Freiraumplans und im Durchführungsvertrag. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
37.3	BA TK UmNat II 33 FB Naturschutz	Auch ist im weiteren Verfahren zu prüfen, inwieweit die Ausgleichsfestsetzungen des zu überplanenden Bebauungsplans XV-58bb für einen Ausgleich des geplanten Vorhabens übernommen werden müssen, um die ursprünglich geplante Entwicklung beizubehalten und gleichzeitig aber auch durch eine Anpassung der Planung den gestiegenen Anforderungen für ein gesundes Wohnumfeld gerecht zu werden.	Der zu überplanende Bebauungsplan XV-58bb enthält keine zeichnerisch festgesetzten und damit räumlich verorteten Festsetzungen von Ausgleichsmaßnahmen. Er enthält Grünfestsetzungen als textliche Festsetzungen (Fassaden- und Dachbegrünung – auch von Tiefgaragen, Baumpflanzungen sowie Festsetzungen zu wasser- und luftdurchlässigen Befestigungen von Wegen und zur Versickerung des Niederschlagswassers). Diese Festsetzungen entsprechen, mit Ausnahme der Fassadenbegrünung, den hohen ökologischen Standards innerhalb der Entwicklungsmaßnahme und wirken eingriffsmindernd und -kompensierend. Im Geltungsbereich des B-Plans XV-58bb wurden keine Ausgleichsmaßnahmen realisiert, sondern außerhalb des Geltungsbereichs, insbesondere im Landschaftspark. Im Rahmen des Umweltbeitrags wurden alle berührten Umweltbelange für das Wohnbauvorhaben ermittelt und bewertet. Nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch werden nicht ermittelt. Die Schutzgüter, Boden/ Wasser, Landschaftsbild und landschaftsbezogene Erholung erfahren durch

			das Bauvorhaben nur geringe Veränderungen. Unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen können erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vollständig vermieden werden. Die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden beachtet. Das vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren wird nach § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren durchgeführt. Nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB ist die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung nicht anzuwenden, so dass eine allgemeine Kompensationsverpflichtung nicht besteht. Gleichwohl bleibt es bei der – uneingeschränkten – Beachtung der Belange des Naturschutzes (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe a BauGB) im Rahmen der planerischen Abwägung nach § 1 Abs. 7 BauGB.
37.4	BA TK UmNat II 33 FB Naturschutz	<u>Geschützte Biotope und Baumschutz</u> <u>Baumschutz</u> Die Anzahl von 61 Bäumen mit 16-18 cm StU auf einem 32.000 m² großen Grundstück ist (auch hinsichtlich einer angestrebten klimatischen Entlastung) viel zu gering bemessen. Auf dem Lageplan ist zu erkennen, dass durchaus noch Potentiale für weitere Baumpflanzungen vorhanden sind, insbesondere, da offensichtlich überwiegend die Verwendung von kleinkronigen Arten vorgesehen ist (Anlage 4). Die geplante Anzahl entspricht nicht einmal alle 500 m² einen Baum zu pflanzen (=64 Stück). Es wird empfohlen, die Anzahl auf mind. 80 Bäume (je angefangene 400 m² ein Baum) zu erhöhen, um eine entsprechend dem LaPro, sowie dem Artenschutz angemessene Aufwertung zu erreichen sowie den heutigen Anforderungen an den Klimawandel und somit gesundem Wohnumfeld gerecht zu werden. Davon sollten mindesten die Hälfte der Bäume großkronige Arten sein. Weiter ist anzumerken, dass Baumpflanzungen auf Tiefgaragen bei kleinkronigen Arten mindestens 100 cm Bodenaufgabe benötigen. Das Pflanzen von großkronigen Bäumen ist dort nicht möglich.	Das LaPro, hier: Biotop- und Artenschutz, empfiehlt die Entwicklung eines gebietstypischen Baumbestands ohne quantitative Vorgaben. Die Pflanzbindung bezieht sich auf die nicht überbaubare Grundstücksfläche von rund 2,95 ha, wodurch sich rechnerisch eine Pflanzung je angefangene 450 m² ergibt. Die kleinkronigen Bäume sind im Plangebiet vorrangig geplant, da es eine Vielzahl an Flächenkonkurrenzen gibt, die mit großkronigen Bäumen nicht harmonisieren. So sind entlang der Privatstraße C, entlang der Feuerwehraufstellflächen, keine und an den östlichen Stellplatzanlagen nur kleinkronige Bäume vorgesehen. Entlang der südlichen Geltungsbereichsgrenze sind Baumpflanzungen aufgrund der Pflanzverbote auf dem Schutzstreifen des erdverlegten Hochspannungskabels ebenfalls nicht möglich. Innerhalb der Innenhöfe sollen darüber hinaus ausreichend sonnige Bereiche geschaffen werden, was die Pflanzung großkroniger Bäume nahezu ausschließt. Im Bereich der Tiefgarage sind keine Baumpflanzungen geplant. Die Überdeckung der Tiefgarage ist aufgrund des hohen Grundwasserstandes auf 0,5 m festgesetzt, ein weiteres Absenken ist unwirtschaftlich. Zudem sind oberhalb der Tief-

			garage vielfach Feuerwehraufstellflächen vorgesehen, die sich ohnehin nicht für Baumpflanzungen anbieten. Die Tiefgarage wird anderweitig bepflanzt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
37.5	BA TK UmNat II 33 FB Naturschutz	<u>Biotopschutz</u> In den neuen Planunterlagen ist bezüglich Natur- und Artenschutz keine Planunterlage vorhanden. Maßnahmen bezüglich des Artenschutzes oder des Biotopverbundes sind ebenfalls nicht vorhanden.	Die Stellungnahme ist nicht nachvollziehbar, Im Umweltbeitrag und im Beitrag Faunistische Untersuchungen, die im Rahmen der Trägerbeteiligung zur Verfügung standen sind entsprechende Kartierungen vorhanden. Eine Ergänzung der Planunterlage ist daher nicht erforderlich. Der Stellungnahme wird gefolgt
37.6	BA TK UmNat II 33 FB Natur- schutz	In Anlage 5b Kurzerläuterung Freiraumkonzept wird bezüglich der Arten auf eine Pflanzliste verwiesen, welche jedoch nicht beigelegt ist. Grundsätzlich sind auf der Pflanzliste vorrangig Gebietsheimische Arten aufzuführen, da sich in unmittelbarer Nähe das LSG/NSG ehemaliges Flugfeld Johannisthal, welches als Gesamtanlage als Ausgleichsfläche mit geschützten Biotopen angelegt ist, befindet. Um einer Florenverfälschung vorzubeugen dürfen keine invasiven oder neophytischen Arten ausgebracht werden. Generell sollte die Außenanlagenplanung naturnah erfolgen und somit den Anforderungen einer zeitgemäßen Planung, welche alle Belange an Freiraumgestaltung sowie auch die Möglichkeiten des aktiven Artenschutzes berücksichtigt und integriert.	Die Pflanzliste ist als Hinweis sowohl der Begründung als auch dem Umweltbeitrag beigelegt. Die Pflanzliste berücksichtigt die Hinweise bereits. Der Stellungnahme wird gefolgt
37.7	BA TK UmNat II 33 FB Natur- schutz	<u>Fassadenbegrünung</u> Für nicht transparente Schallschutzwände und an Teilen der Fassaden der geplanten Wohnblöcke sollte, um den Artenschutz zu fördern und dem Klimaschutz gerecht zu werden, eine Fassadenbegrünung vorgesehen werden. Diese kommt nicht nur dem Artenschutz zugute, sondern hat gleichzeitig eine isolierende Wirkung für die Gebäude und wertet das Wohnumfeld bezüglich Lufthygiene und Klima erheblich auf. Daher sollte dies wenn möglich im städtebaulichen Vertrag entsprechend geregelt werden. Im ursprünglichen B-Plan XV- 58bb	Die Fassadenbegrünung im rechtskräftigen Bebauungsplan XV-58bb stellt auf großflächige fensterlose Fassaden für gewerbliche Nutzungen und großflächigen Einzelhandel ab. Die grünordnerischen Festsetzungen dienen der Minimierung des Eingriffs und sind als Standardfestsetzung im Entwicklungsgebiet für eine hochwertige Standortentwicklung anzuwenden. Die Anwendung setzt jedoch eine Zweckmäßigkeit voraus. Kletterpflanzen sind vorwiegend an geschlossenen Fassaden anzuwenden, die in der Projektplanung nicht vorgesehen sind.

		gab es eine Festsetzung mit Fassadenbegrünung, welche nun ohne Begründung entfällt.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
37.8	BA TK UmNat II 33 FB Naturschutz	<u>Arten und Gebietsschutz</u> <u>Vogelschlag</u> Vogelschutzmaßnahmen für Glaslärmschutzwände gut, sollte aber dringend auf die Loggien aus Glas ausgeweitet werden, da je nach Sonnenstand eine Spiegelung der Umgebung nicht ausgeschlossen werden kann und da Loggien in der Regel mit Pflanzen bestückt werden, diese als Anflugziel von Vögel dienen. Des Weiteren ist je nach Bauart der Loggien mit durchsichtigen Ecken zu rechnen, welche ebenfalls eine erhöhte Gefährdung für Vogelschlag darstellen. Daher sollte im Städtebaulichen Vertrag ergänzt werden, dass Vogelschlag-sicheres Glas auch für den Bau von Loggien verwendet werden muss (s. Festsetzung Nr. 15). Inzwischen gibt es gut getestete Varianten mit einem Punktraster aus 9 mm großen glänzenden Punktmarkierungen, welche den Lichteinfall mit einem Deckungsgrad von unter 1 % kaum beeinträchtigen. Die Markierungen sind insbesondere für Glasbereiche mit gering erhöhtem Risiko geeignet, nicht jedoch für Über-Eck-Verglasungen oder einzelne Glaswände (Rössler 2020). Sollten die nach Festsetzung Nr. 11 vorgesehenen Laubengänge ebenfalls großflächig verglast sein und zudem auch noch Durchsichten aufweisen, sind dies ebenfalls unbedingt mit Maßnahmen gegen Vogelschlag zu versehen. Generell sind nur auf Ihre Wirksamkeit geprüfte Muster als Vermeidungsmaßnahme anzuwenden. Greifvogelsilhouetten oder die Verwendung von Bird-Pens sind wegen fehlender Effektivität nicht geeignet.	Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag an Gebäuden sind nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Gleichwohl werden entsprechende Regelungen im Durchführungsvertrag getroffen. Kenntnisnahme

37.9	BA TK UmNat II 33 FB Natur- schutz	<u>Beleuchtung:</u> Im städtebaulichen Vertrag wird auf Insektenfreundliche Beleuchtung mit warmweißen LED hingewiesen. Dies sollte durch weitere Punkte Konkretisiert werden. Weitgehende Vermeidung von Licht (insbesondere in Gewässernähe und Grünbereichen) ist die umweltfreundlichste Lösung. Bei jedem Leuchtkörper ist zu prüfen, ob auf ihn verzichtet werden kann. Die Flächen sollten präzise ausgeleuchtet werden und auf das notwendige konzentriert. Wenn überhaupt so sind Bäume/Büsche und Grasflächen sowie Fassaden nur mit geringster Helligkeit zu beleuchten. Generell gilt für Einsatz von künstlichem Licht im Außenraum: Nur im Zeitraum, in dem es benötigt wird (Regulierung: nachts ausschalten, Dimm-Funktion, Bewegungsmelder...). Nur dort, wo es notwendig ist. Bei Anstrahlungen Begrenzung des Lichtkegels auf das zu beleuchtende Objekt, Bündelung des Lichts auf die gewünschten Objekte. Horizontal strahlendes Licht vermeiden, keine Abstrahlung nach oben, Beleuchtung von oben und so niedrig wie möglich, Verwendung voll abgeschirmter Leuchten mit URL=0% (upward light output ratio) Geschlossenes Gehäuse verwenden mit Oberflächentemperatur unter 60 °C (IP 54) Lichtstärke/-dichte: für naturnahe Nachtlandschaften maximale Leuchtdichte von 1-2 cd/m² Umso breiter das Farbspektrum von Leuchten, desto mehr Organismen können potenziell beeinträchtigt werden. Daher Vermeidung ultravioletter, infraroter Strahlenanteile in Leuchtmitteln, da von Vögeln und Insekten wahrnehmbar. Lichtfarbe /Farbtemperatur:	Die Vorhabenträgerin hat sich bereits zu entsprechenden Maßnahmen verpflichtet. Weitere vertragliche Regelungen darüber hinaus erscheinen nicht angemessen. Kenntnisnahme
------	---	---	--

		Verwendung von gelben und warmweißen Lichtfarben mit Farbtemperaturen bis 3000 K, je geringer desto weniger Insekten werden angelockt. -> am besten: PC Amber LED (2200-2700 K). Naturschutzrechtlich relevant sind Beleuchtungsanlagen, wenn durch sie der allgemeine Schutz von Natur und Landschaft gem. §§13 ff. BNatSchG oder die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des §44 (1) Nr. 1-3 BNatSchG (Verletzungs- und Tötungsverbot, Störungsverbot und Lebensstättenschutz) berührt sind.	
38.1	Autobahn GmbH 29.01.2021	Von den Beteiligten V AB 1, V D, V OS (von 2018) auf die NL Stolpe B 2 verweist und von AS Südkreuz B - Planung gab es Hinweise und Einwendungen. Diese sind als Anlage beigelegt.	Kenntnisnahme
38.2	Autobahn GmbH Abteilungsleiter Autobahn GmbH Niederlassung Nordost	Zum im Betreff genannten B-Plan 9-17 VE Eisenhutweg 54/76 folgende Hinweise: Aus planerischer Sicht bestehen keine Bedenken, da zum derzeitigen Zeitpunkt keine Planungsabsichten an der BAB A113 bestehen. Aus betriebs- und unterhaltungstechnischer Sicht ist eine Mitbenutzung des Betriebswegs hinter der Lärmschutzwand während der Bauzeit und auch dauerhaft nicht gestattet und es ist eine uneingeschränkte Zugänglichkeit zum Betriebsweg sicherzustellen. Weiterhin gelten die Hinweise von SenUVK VOI vom 28.06.2018 (Hinweis Herr Teuber). Ebenso sind die Hinweise von Frau Karolczak bzgl. § 9 FStrG zu beachten (hier liegt ebenfalls eine Stellungnahme vor). Ergänzend möchte ich darauf hinweisen, dass die bereits erteilte AvB Nr. 791, Antragsstellung am 18.07.2018, Bescheid-Erteilung am 11.09.2018, abgelaufen ist. Durch die Befristung von zwei Jahren ist die Genehmigung zum 11.09.2020 abgelaufen. Ein Verlängerungsantrag liegt nicht vor. Somit ist eine erneute Ausnahmegenehmigung gemäß § 9 FStrG jetzt neu beim Fernstraßenbundesamt zu beantragen.	Die Hinweise zum Baubetrieb sowie zur Bauausführung der Gebäude wurden an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Eine erneute Ausnahmegenehmigung gemäß § 9 FStrG wurde bereits am 30.04.2021 erteilt. Die Emissionen durch die BAB A 113 wurden detailliert untersucht, entsprechende Festsetzungen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden getroffen. Kenntnisnahme

		Die vorgesehenen Gebäudehöhen ragen weit über die Lärmschutzwand der BAB 113 hinaus, vor diesem Hintergrund sind für die Fassaden und auch die Dachaufbauten zum Lärmschutz an der Autobahn zugewandten Seite Materialien zu verwenden, die keine Blendwirkung oder Spiegelungen für den Verkehrsteilnehmer auslösen. Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs muss uneingeschränkt gewährleistet werden. Vorsorglich wird daraufhin gewiesen, dass eine gesonderte Außenbeleuchtung der baulichen Anlagen nicht in Aussicht gestellt wird. Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Einbau lärmindernder Asphaltbeläge auf der BAB A113 finden seitens des Baulastträgers keine Zustimmung. Dieser Hinweis erfolgt vorsorglich, da in der Begründung zur Einhaltung bzw. Reduzierung von Lärmschutzwerten über diesbezügliche Alternativen diskutiert wird. Ob die Lärmauswirkungen des Verkehrs auf der Bundesautobahn hinreichend beachtet wurden, lässt sich von hier aus nicht beurteilen. Vorsorglich weise ich darauf hin, dass bei der geplanten Bebauung für ausreichenden Schallschutz zu sorgen ist; künftige Verkehrssteigerungen sind nicht auszuschließen. Ansprüche nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG (Nachbesserung an Anlagen oder Entschädigungen) sind allerdings ausgeschlossen.	
38.3	Autobahn GmbH Abteilungsleiter Autobahn GmbH Abteilungsleiter B2 - Konstruktiver Ingenieurbau Niederlassung Nordost	Aus meiner Sicht gelten die Stellungnahmen weiter, in statischer Hinsicht insbesondere die von Herrn Schramm (V D s. Stellungnahme vom 28.6.2018, lfd. Nr. 38.5 im Anhang). Danach sind vom Bauherrn vor der Zustimmung bautechnische Unterlagen vorzulegen, welche vorab die Machbarkeit mit der Auswirkung auf unsre Ingenieurbawerke belegen müssen. Zu diesem Zweck müssen wir digital unsere betreffenden Bestandsunterlagen zur Verfügung stellen.	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Die erforderlichen Unterlagen werden im Rahmen des nachfolgenden Genehmigungsverfahrens eingereicht. Kenntnisnahme

38.4	Autobahn GmbH i. V. m. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abt. V OS – 3	Die Zugänglichkeit des Betriebswegs parallel zur BAB muss durchgängig gewährleistet bleiben.	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Der Betriebsweg befindet sich außerhalb des Geltungsbereichs und ist durch einen Zaun gesichert. Die Zugänglichkeit wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt und wird wie bisher gewährleistet. Die Hinweise zum Baubetrieb wurden an die Vorhabenträgerin weitergeleitet. Kenntnisnahme.
Der Stellungnahme Nr. 38 wurde die von SenUVK im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB vom 13.06.2018 und 28.06.2018 abgegebene Stellungnahme beigelegt, die nachfolgend wiedergegeben wird.			
38.5	Autobahn GmbH i. V. m. SenUVK V F 1 13.06.2018	Gegen den Entwurf des Bebauungsplans 9-17 VE bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Es werden jedoch folgende Hinweise gegeben: Der Geltungsbereich des B-Plans liegt teilweise in der engen Bauverbotszone des § 9 Abs. 1 FStrG und teilweise im weiteren Schutzbereich des § 9 Abs. 2 FStrG zur BAB A 113. Bauvorhaben bedürfen im Bereich bis 40m entlang der BAB A 113 einer gesonderten Genehmigung von SenUVK, Abt. V. Baugenehmigungen im Bereich von 40 bis 100m bedürfen der Zustimmung von SenUVK, Abt. V. Baugenehmigungsfreie Vorhaben bedürfen einer gesonderten straßenrechtlichen Genehmigung (§ 9 Abs. 5 FStrG). Werbeanlagen die von der BAB aus sichtbar sind und sich innerhalb der 40 Meter Schutzzone des § 9 FStrG befinden, sind unzulässig. Eine Ausnahmegenehmigung nach § 9 FStrG kann für von der BAB sichtbare Werbung nicht in Aussicht gestellt werden. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass alleine die Beteiligung des Trägers der Straßenbaulast im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei der Aufstellung des Bebauungsplans	<i>Hinweis: Abwägung erfolgte im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB. Hinweise wurden im Verfahren berücksichtigt.</i> In den vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde folgender Hinweis aufgenommen: Hochbauten, die bis zu 40 m von der Fahrbahnaußenkante der Bundesautobahn gebaut werden, müssen auch durch das Fernstraßen-Bundessamt genehmigt werden. Hochbauten zwischen 40 m und 100 m von der Fahrbahnaußenkante benötigen auch die Zustimmung des Fernstraßen-Bundessamts. Eine erneute Ausnahmegenehmigung gemäß § 9 FStrG wurde am 30.04.2021 erteilt. Kenntnisnahme

		keine Mitwirkung i. S. d. § 9 Abs. 7 FStrG ist, die diesen Bebauungsplan als qualifizierten B-Plan i. S. d. Abs. 7 einstufen lässt. (vgl. hierzu Rnr. 121 zu § 9 Müller/Schulz, Kommentar zum FStrG sowie Rnr. 14 zu § 9 Marschall/Schroeter/Kastner, Kommentar zum FStrG, 6.Aufl.). Bauvorhaben im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans bedürfen somit weiterhin der o.g. Genehmigungen.	
38.6	Autobahn GmbH i. V. m. SenUVK V OI 12	SenUVK, V OI ist von den Planungen betroffen und gibt nachfolgende Stellungnahme zum vorgelegten Bearbeitungsstand für den Bebauungsplanentwurf 9-17, bestehend aus Ausstellungsplakaten (mit Varianten A bis C, Stand April 2018), Vorentwurf für die Begründung (Stand 17.04.2018), Umweltbeitrag (Stand 15.05.2018), schalltechnische Untersuchung (Stand 11.05.2018) sowie der Verkehrsuntersuchung (Stand 18.05.2018), ab. Die Betroffenheit wird durch die Lärmschutzwand längs der BAB A 113 und eine Verkehrszeichenbrücke mit Verkehrszeichen und Wegweisung (VZB) ausgelöst, die sich zwar außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans 9-17 befinden, aber von den geplanten Maßnahmen beeinträchtigt sein könnten. Die Lärmschutzwand und die VZB befinden sich in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland (Bund). Für die Lärmschutzwand und die VZB gilt das Bundesfernstraßengesetz (FStrG). Nach AZG (Allgemeines Zuständigkeitsgesetz) i. V. m. dem ZustKatAZG Nr. 10 Abs. 3 und 6 ist SenUVK, V OI für die beiden Ingenieurbauwerke zuständig. SenUVK, V OI ist diesbezüglich für den Bund tätig und hat die mit der Straßenbaulast zusammenhängenden Aufgaben und Pflichten für den Bund zu erfüllen. Zwischen Lärmschutzwand und Grundstück des Vorhabenträgers befindet sich ein ca. 7m breiter Grundstücksstreifen im Eigentum des Bundes, der eine Böschung und einen Grasnarbenweg beinhaltet. Die Böschung ist für die Standsicherheit der BAB A 113 zwingend erforderlich. Eingriffe in oder Veränderungen der Böschung sind nicht zulässig, auch temporär nicht. Der Grasnarbenweg ist Wartungs- und Sicherheitsstreifen. Dieser dient unter anderem als Zufahrt für Bauwerksprüf- und Wartungsfahr-	<i>Hinweis: Abwägung erfolgte im Rahmen der Beteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB. Hinweise wurden im Verfahren berücksichtigt.</i> Für das Vorhaben wird im Genehmigungsverfahren ein entsprechender Nachweis erbracht. Kenntnisnahme

	zeuge. Der Bund hat sich durch den Erwerb der Flächen die jederzeitige und uneingeschränkte Erreichbarkeit seiner Anlagen gesichert und lässt keine anderen Nutzungen auf dem Grasnarbenweg zu, auch keine Überbauungen. Der Bereich ist außerdem Rettungsfläche und Sammelplatz bei notwendiger Evakuierung von der BAB A 113 durch die Tür in der Lärmschutzwand in Höhe Johannes-Sasse-Ring. Böschungen sowie Sicherheitsstreifen gehören nach § 1 Abs. 4 Nr. 1 FStrG zu den Anlagen des Bundes. Aus vorgenannten Gründen sind seitens des Bundes weder temporäre Nutzungen noch Stellplätze für Autos etc. zwischen Lärmschutzwand und Grundstücksgrenze des Vorhabenträgers zustimmungsfähig. Diese Erklärung erfolgt vorsorglich, da die Variantendarstellungen A bis C eine Annäherung baulicher Anlagen an die BAB A 113 zeigen, die zu einer Mitbenutzung von Flächen im Eigentum des Bundes führen würden, was der Bund ablehnt und bei den weiteren Planungen des Vorhabenträgers auszuschließen ist. Unter Bezug auf Nr. I.2.3. des Vorentwurfs für die Begründung sind Planungen ausschließlich auf dem dort erklärten Geltungsbereich abzustellen. Das gilt auch für Baugruben. Zur Sicherstellung, dass die geplante Bebauung keine Gefahr für die Ingenieurbauwerke des Bundes darstellen, ist bereits vor Festsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans die schadlose Umsetzbarkeit des Vorhabens in Bezug auf Lärmschutzwand und VZB zu belegen, zumindest die technische Umsetzbarkeit für die angegebenen Varianten A bis C. In den vorgelegten Unterlagen ist nicht ersichtlich, wie groß, wie tief und in welchem Abstand Tiefgaragen oder Baugruben zu den Ingenieurbauwerken des Bundes geplant sind. Ebenso ist nicht ersichtlich, wie groß die Flächenlast der Gebäude ist und ob Mitnahmesetzungen vermieden werden. Um den Einfluss des Bauvorhabens auf die Lärmschutzwand und die VZB des Bundes bewerten zu können, ist vorab die Machbarkeit durch ein Bodengutachten darzulegen. Setzungen sind aufgrund der langgestreckten Lärmschutzwand und der damit verbundenen nachteiligen Beanspruchung auszuschließen.	
--	---	--

		Bereits jetzt ist erkennbar, dass zu Lasten des Vorhabenträgers eine bautechnische Beweissicherung für die Lärmschutzwand, einschl. Böschung, Weg und VZB, erforderlich wird, die den Zustand mindestens vor und nach der Baumaßnahme dokumentiert. In Abhängigkeit von Bauzuständen können auch weitere Dokumentationen erforderlich werden. Forderungen zur geodätischen Beweissicherung könnten sich nach Vorliegen des Bodengutachtens wie vor ergeben.	
--	--	--	--

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 9-17 VE

„Neues Wohnen am Eisenhutweg“

für eine Teilfläche des städtebaulichen Entwicklungsbereichs „Berlin-Johannisthal / Adlershof“,
Grundstück Eisenhutweg 54/76 im Bezirk Treptow-Köpenick, Ortsteil Johannisthal

Beteiligung der Öffentlichkeit

gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Stellungnahmen und
Abwägung

SenStadtWohn

1. Erläuterung

Die folgenden Seiten enthalten die Darstellung der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit. Diese erfolgte gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 12. Januar 2021 bis einschließlich 12. Februar 2021.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit, die durch Veröffentlichung im Amtsblatt von Berlin am 30.12. 2020 und in der Tagespresse (Berliner Morgenpost, Berliner Zeitung) am 8. Januar 2021 öffentlich bekanntgemacht wurde, fand in den Räumen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Dienstgebäude Fehrbelliner Platz 4 statt.

Zudem konnten die Unterlagen im Internet unter www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/b-planverfahren/9-17ve während des Offenlagezeitraums eingesehen und heruntergeladen werden.

Während der vorgegebenen Frist wurden 33 schriftliche Stellungnahmen – z.T. mit identischen oder sehr ähnlichen Wortpassagen und/oder Textabschnitten – abgegeben.

2. Zusammenfassung der Hinweise, Bedenken und Anregungen

Von einer überwiegenden Mehrheit der Stellungnehmenden wurden Bedenken und Anregungen vor allem zu den folgenden Themen vorgebracht:

1. *Städtebauliche Dichte/ Höhe / Verschattung*
2. *Ruhender Verkehr*
3. *Erschließung MIV und ÖPNV*
4. *Schallschutz*
5. *Kabelendmast*
6. *Auswirkungen auf soziale Infrastruktur*
7. *Wertminderung der Grundstücke*
8. *Natur- und Umweltschutz / Artenschutz*

Die Stellungnahmen, die das Vorhaben positiv bewerteten, trugen vor allem folgende Gründe dafür vor:

- Projekt gegen den herrschenden Wohnraummangel, insbesondere an bezahlbaren Wohnungen, im gesamten Stadtgebiet
- Kita über den Eigenbedarf hinaus
- Gute Anbindung/ Erreichbarkeit
- Nutzen von Potentialen

3. Grundsätzliche Abwägungsentscheidung

Die Abwägung der vorgebrachten Äußerungen und Hinweise hat im Ergebnis keine Änderung der Zielstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE zur Folge.

1. Städtebauliche Dichte

Der Standort eigne sich nicht für das Vorhaben, das Konzept passe hinsichtlich Höhe und Massivität nicht in die durch Individualwohnungsbau geprägte Umgebung. Die Höhe der Gebäude führe zu einer unverhältnismäßigen Verschattung der Bestandsgebäude. Insgesamt widerspreche das Vorhaben dem Gebot der Rücksichtnahme.

Zusammenfassende Stellungnahme:

Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt. Abgesehen von der vorhandenen Einfamilienhausbebauung ist entlang des Eisenhutwegs seit 2006 in der Regel eine Bebauung mit einer Höhe von rund 18 m und im Einzelfall bis zu 30 m Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Die Fläche liegt im Entwicklungsgebiet Adlershof mit einer sehr hohen Nachfrage nach Wohn- und Arbeitsplätzen. Eine Bebauung der Vorhabenfläche war seit Beginn der Entwicklungsmaßnahme geplant. Eine Planung, die den umliegenden Dichtewerten der Einfamilienhäuser entspricht, wird an dieser Stelle der Lagequalität und den übergeordneten Erfordernissen der Stadtentwicklung nicht gerecht. In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen des Wohnraumbedarfs erheblich verändert. Angesichts der Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren bestehen kaum noch Wohnungsmarktreserven in Berlin und der Wohnungsmarkt ist im gesamten Stadtgebiet sehr angespannt. Die Deckung dieses Bedarfs erfordert und rechtfertigt eine optimale Nutzung mit einer entsprechenden höheren Verdichtung.

Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind die Anforderungen an private und öffentliche Belange untereinander und gegeneinander gerecht abgewogen worden sind (Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB).

Eine Besonnungsstudie wurde erarbeitet, die den Nachweis führt, dass die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird. Abstandsflächenrechtliche Konflikte mit der Nachbarbebauung werden nicht erzeugt. Eine Reduzierung der Geschossigkeit innerhalb des Plangebiets erfolgt zugunsten von dringend benötigtem Wohnraum und aus lärmschutztechnischer Sicht nicht.

2. Ruhender Verkehr

Für das Bauvorhaben stünden erheblich zu wenige Pkw-Stellplätze zur Verfügung. Der Parkdruck für die Anwohnenden und Nutzenden im Umfeld sei bereits erheblich, so dass im öffentlichen Raum keine Stellplätze mehr zur Verfügung stünden.

Zusammenfassende Stellungnahme:

Der Nachweis von Stellplätzen ist im Land Berlin – mit Ausnahme von behindertengerechten Stellplätzen für öffentlich zugängliche Gebäude - bauordnungsrechtlich nicht erforderlich. Es ist ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 vorgesehen. Dieser Stellplatzschlüssel entspricht den Erfahrungen im Wohnungsbau mit Mietpreis- und Belegungsbindung.

3. Erschließung MIV und ÖPNV

Die vorhabeninduzierten Verkehre würden zu zusätzlichen Staus auf dem Eisenhutweg führen. Die ÖPNV-Qualität am Standort sei ungenügend. Darüber hinaus sei die Vorhabenträgerin dazu verpflichtet, ein übergeordnetes Mobilitätskonzept, zu erarbeiten, dass insbesondere die Erforderlichkeit und eine Flächenvorhaltung von Busspuren sowie von Geh- und Radwegbreiten bzgl. des Berliner Mobilitätsgesetzes berücksichtigt.

Zusammenfassende Stellungnahme:

Die Leistungsfähigkeit des Eisenhutwegs sowie der umliegenden Knotenpunkte wurde untersucht. Auch im Prognoseplanfall ist die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte sowie des Eisenhutwegs gewährleistet. Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots laufen derzeit zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger, der BVG, Abstimmungen. Angesichts der fortschreitenden Realisierung von Bauvorhaben im Entwicklungsbereich und damit einhergehend einer gestiegenen Nachfrage kann hier z.B. durch Taktverdichtung weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. Großräumige Mobilitätskonzepte überschreiten den üblichen Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung. Die Forderung entspricht einer gesamtheitlichen ÖPNV-Konzeption für den gesamten Entwicklungsbereich Adlershof/ Johannisthal unter Berücksichtigung aller geplanten Vorhaben. Dies ist durch die Vorhabenträgerin nicht zu leisten und widerspricht dem Grundsatz der Angemessenheit. Für übergeordnete Planungen innerhalb der Entwicklungsmaßnahme ist die WISTA.Plan GmbH zuständig.

4. Schallschutz

Neben den vorhabeninduzierten Verkehrsbelastungen sei eine erhöhte Lärmbelastung durch die Autobahn, bedingt durch Schallreflexionen der hohen Gebäudekörper, zu erwarten.

Zusammenfassende Stellungnahme:

Es wird der gutachterliche Nachweis geführt, dass die vorhabeninduzierten Verkehre zu keinen nachteiligen Immissionen der bestehenden Bebauung führen. Auch nachteilige Schallreflexionen können gutachterlich ausgeschlossen werden. Die Bebauung wird zu einer Reduzierung der autobahnbedingten Lärmimmissionen im Umfeld der Planung führen.

5. Kabelendmast

Nachteilige Auswirkungen auf die Wohn- und Kitanutzung werden durch den bestehenden Kabelendmast befürchtet.

Zusammenfassende Stellungnahme:

Das Gutachten zu elektromagnetischen Feldern wurde aktualisiert (Müller-BBM, März 2021). Die Einhaltung aller Grenzwerte der 26. BImSchV kann nachgewiesen werden, nachteilige Auswirkungen auf die geplanten Nutzungen bestehen nicht. Zudem wurde hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen (sog. Koronageräusche) eine schalltechnische Untersuchung ergänzt (ALB, März 2021). Auch hier werden sich nachteilig auswirkende Immissionen ausgeschlossen.

Aufgrund der eingegangenen Hinweise wurden zudem folgende Gutachten fortgeschrieben bzw. erstmalig erstellt:

- **Gutachten zur Berechnung der elektromagnetischen Felder und Beurteilung gemäß 26. BImSchV (Müller-BBM, März 2021)**
- **Schallschutztechnische Untersuchung zu den Auswirkungen der Geräuschemissionen bestehender Hochspannungsleitungen auf die geplante Wohnbebauung (ALB, März 2021)**
- **Besonnungsstudie gem. DIN 5034-1 (Fuchshuber Architekten, Februar 2021)**

Der Durchführungsvertrag, der zwischen der Vorhabenträgerin und dem Land Berlin geschlossen wird, wird ebenfalls gemäß den gegebenen Hinweisen aktualisiert.

Die darüber hinaus vorgebrachten Hinweise zu inhaltlichen Konkretisierungen werden redaktionell in der Begründung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und im Umweltbeitrag ergänzt.

Unabhängig von dem Beteiligungsverfahren haben sich aufgrund des Zeitablauf Veränderungen ergeben (z. B. aufgrund veränderter Rechtsgrundlagen). Hierdurch ergab sich der nachfolgend genannte Anpassungs- bzw. Änderungsbedarf:

- Zeichnerische Ergänzung des sechsten Vollgeschosses VI innerhalb überbaubarer Grundstücksfläche Haus J
- Korrektur der festzusetzenden Grundflächen innerhalb der Häuser A bis F (jeweils 395 m² statt 370 m²) und M (1.080 m² statt 1.010 m²) gemäß der Projektplanung des Durchführungsvertrags
- Zeichnerische Ergänzung und Festsetzung der Höhenlage der künftigen Geländeoberfläche innerhalb des Geltungsbereichs
- Zeichnerische Ergänzung auf Kartengrundlage (Festsetzungen Bebauungsplan XV-58bb, Ergänzung Flurstücks-Nr. 2935)

-
- Textliche Festsetzung Nr. 6: Ergänzung von „offenen Fluchttreppen“ als vortretende Gebäudeteile in Satz 1. Redaktionelle Korrektur, Ergänzung eines Semikolons, statt eines Punkts vor Halbsatz 2, Satz 2.
 - Textliche Festsetzung Nr. 16: eindeutigerer Regelung der Pflanzqualität zu pflanzender Bäume („Mindeststammumfang von 16 cm“ statt „Mindeststammumfang von 16-18 cm“)
 - Textliche Festsetzung Nr. 18: Ergänzung von Spielplätzen bzgl. der nicht zu bepflanzenden Anlagen und Flächen.
 - Neue textliche Festsetzung Nr. 23: Ergänzung einer klarstellenden Festsetzung zur zulässigen Höhe baulicher Anlagen unter Einschränkung der Tiefe bauordnungsrechtlicher Abstandsflächen
 - Aufgrund eines Zuständigkeitswechsels wurde in den Hinweisen die oberste Landesstraßenbaubehörde durch Fernstraßen-Bundesamt ersetzt

4. Abwägung der Stellungnahmen

Im Folgenden sind auf der linken Textseite die Inhalte der einzelnen Stellungnahmen zu den oben genannten Themenkomplexen dargestellt, die Abwägung auf der rechten Seite.

	Thema / Inhalt der Stellungnahmen	Bürger-Nr.	Abwägung
1.	Ich begrüße diese Bauvorhaben, wir brauchen in Köpenick bezahlbaren Wohnraum, gerne auch kleine Einheiten für Studenten. Die Baudichte ist völlig okay, wer Weite braucht sollte aufs Land ziehen. Ich freue mich auf das Vorhaben.	1	Die Stellungnahme unterstützt die Planungsabsicht, im Plangebiet Wohnungen für Haushalte für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu realisieren. Kenntnisnahme
2.	Als Berliner der sich in Berlin und Umgebung gut auskennt finde ich die Lage super, Autobahn, Bahn und Flughafen in unmittelbarer Nähe, dazu perfekt für Studenten und neu Berliner. Mit diesem Neubauvorhaben werden fast 600 neue Wohnungen geschaffen, das entlastet den überhitzten Wohnungsmarkt und ist deshalb gut für die ganze Stadt	2	Die Stellungnahme unterstützt die Planungsabsicht, im Plangebiet Wohnungen für Haushalte für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu realisieren. Kenntnisnahme
3.1	Berlin hat das sich selbst gesetzte Ziel zur Schaffung neuer, bezahlbarer Wohnungen nicht erreicht. Da wäre es gut, wenn dieses Projekt hier bald gebaut würde.	3	Die Stellungnahme unterstützt die Planungsabsicht, im Plangebiet Wohnungen für Haushalte mit unterschiedlichen Einkommen zu realisieren. Kenntnisnahme
3.2	Wünschenswert wäre, wenn die BVG dann die Busanbindung zum S-Bahnhof Adlershof noch ausbaut.	3	Zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung laufen Abstimmungsgespräche zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger BVG. Angesichts der fortschreitenden Realisierung von Bauvorhaben im Entwicklungsbereich, und damit einhergehend einer gestiegenen Nachfrage, kann hier, z.B. durch Taktverdichtung, weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine direkte Verbindung mit dem S-Bahnhof Adlershof zu prüfen.

			Kenntnisnahme
4.	Ich kenne die Branche durch meinen täglichen Weg zur Arbeit und bin froh zu hören, dass dort endlich etwas passiert. Die gesamte Gegend birgt nicht allein durch den jetzt endliche geöffneten BER ein riesiges Potential für die gesamte Stadt. Wenn nun auch die Bauindustrie dazu übergeht, dieses Potenzial für sich zu entdecken und im besten Falle dort bezahlbare Wohnungen schafft, sehe ich eine rosige Zukunft für den Berliner Süd-Osten entgegen. Ich wünsche mir für unsere Stadt, dass wir derlei Projekte unterstützen, um möglichst schnell auch jungen Firmen eine attraktive Alternative zum überteuerten Zentrum zu bieten. Dafür braucht es neben Gewerbeflächen eben auch Wohnraum und eine vernünftige soziale Infrastruktur. Und wie ich der Webseite des Bauherren entnehmen konnte, wird auch daran gedacht. Also Daumen hoch für dieses Projekt!	4	Die Stellungnahme unterstützt die Planungsabsicht, im Plangebiet Wohnungen für Haushalte mit unterschiedlichen Einkommen zu realisieren. Kenntnisnahme
5.1	Sehr geehrte Damen und Herren, für das Bauvorhaben stehen erheblich zu wenige Pkw-Stellplätze zur Verfügung. Der Parkdruck für die Anwohner und Nutzer im Bereich ist bereits erheblich, so dass kein Stellplatz zur Verfügung stehen. Es erfolgt bereits ein Ausweichverkehr in die anliegenden EFH Siedlungen. Hier sind zwingend mehr Pkw-Stellplätze zu schaffen. Mindestens die im Gutachten geforderten 369 Stellplätze. Zusätzlich ist die Anbindung an den ÖPNV deutlich verbessern. Bereits heute kommt es zu einer erheblichen Überfüllung der Buslinie zu den Stoßzeiten. Es ist zu befürchten, dass dann teilweise ein Zugsteigen an der Haltestelle wegen Überfüllung nicht	5	In Berlin besteht bei Neubauvorhaben mangels einer entsprechenden Rechtsgrundlage für Bauherren keine Verpflichtung private Stellplätze zu errichten. Dessen ungeachtet werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch die beabsichtigte Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht und deren Realisierung mit der Projektplanung im Durchführungsvertrag vereinbart. Der in der verkehrstechnischen Untersuchung ermittelte Stellplatzbedarf von 369 Stellplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner verfolgt den Ansatz, dass der Pkw-Besitz der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner in Teilen dem bisherigen Pkw-Besitz der umliegenden Gebiete Johannisthal, Rudower Chaussee entspricht. Davon ist in der vorliegenden Planung nicht auszugehen. Die Erfahrungen von städtischen Wohnungsbaugesellschaften im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil preisgebundener Wohnungen zeigen, dass der

	mehr möglich ist, unabhängig von der derzeitigen Pandemielage. Hier sind andere Taktzeiten zu vereinbaren oder die Bebauung zu reduzieren.		tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist. Daher wird ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 Stellplätzen pro Wohnung für angemessen gehalten. Zukünftig soll zudem stärker auf alternative Mobilitätskonzepte (z.B. ÖPNV, Carsharing, Fahrrad) gesetzt werden, anstatt durch die Schaffung einer überdimensionierten Anzahl von Stellplätzen den motorisierten Individualverkehr zu stärken. Der Betreiber des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof bereitet für den Gesamtstandort ein Mobilitätskonzept vor. Richtig ist, dass das ÖPNV-Angebot attraktiver werden sollte. Hierzu laufen derzeit Abstimmungsgespräche zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger BVG. Angesichts der fortschreitenden Realisierung von Bauvorhaben im Entwicklungsbereich, und damit einhergehend einer gestiegenen Nachfrage, kann hier, z.B. durch Taktverdichtung, weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine direkte Verbindung mit dem S-Bahnhof Adlershof zu prüfen. Die in der Verkehrsprognose 2030 festgestellte Steigerung des Verkehrsaufkommens am Eisenhutweg wird nur zu geringen Teilen durch die Entwicklung im Plangebiet verursacht. Ursächlich ist vielmehr die Siedlungsentwicklung im näheren und weiteren Umfeld der Entwicklungsmaßnahme. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
6.1	Sehr geehrte Damen und Herren, erst einmal schön, dass gebaut werden soll. Wohnungen werden ja händeringend benötigt. Nun zu meiner Einschätzung: - zu dicht, zu hoch. Neben an Einfamilienhaus-Siedlungen. Aber dieses Problem findet sich leider überall.	6	Das Plangebiet ist Teil der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Johannisthal / Adlershof“ im Ortsteil Johannisthal. Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt. Abgesehen von der vorhandenen Einfamilienhausbebauung, ist entlang des Eisenhutwegs seit 2006 in der Regel eine Bebauung mit einer Höhe von rund 18 m und im Einzelfall bis zu 30 m Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Der Ortsteil Johannisthal gehört außerdem zu den städtischen Lagen im Bezirk Treptow-Köpenick.

			Im Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 liegt der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17VE innerhalb des Neubaubereichs Johannisthal / Adlershof. Es ist davon auszugehen, dass zusätzlich zu den bereits realisierten Wohnungen weitere ca. 5.000 WE innerhalb der Entwicklungsmaßnahme geplant und gebaut werden können. Die Inhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entsprechen den grundsätzlichen wohnungspolitischen Zielen, Wohnraumpotenziale unter Nutzung vorhandener Infrastrukturen zu aktivieren. Mit der Absicht, im Geltungsbereich anteilig mietpreisgebundenen Wohnraum zu schaffen, wird ein weiteres wichtiges wohnungspolitisches Anliegen des StEP Wohnen 2030 erfüllt. Wie richtig festgestellt wird, ist das Nebeneinander von Einfamilienhausbebauung und verdichteten Strukturen mit mehrgeschossiger Bebauung nicht ungewöhnlich und durchaus mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung vereinbar. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
6.2	- zu wenige Stellplätze für Pkws. - Die Anbindung an den ÖPNV könnte besser sein;	6	In Berlin besteht bei Neubauvorhaben mangels einer entsprechenden Rechtsgrundlage für Bauherren keine Verpflichtung, private Stellplätze zu errichten. Dessen ungeachtet werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch die beabsichtigte Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht. Die Erfahrungen von städtischen Wohnungsbaugesellschaften im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil preisgebundener Wohnungen zeigen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist. Daher wird ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 Stellplätzen pro Wohnung für angemessen gehalten. Zukünftig soll zudem stärker auf alternative Mobilitätsangebote (z.B. ÖPNV, Carsharing, Fahrrad) gesetzt werden, anstatt durch die Schaffung einer überdimensionierten Anzahl von Stellplätzen den motori-

			sierten Individualverkehr zu stärken. Der Betreiber des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof bereitet für den Gesamtstandort ein Mobilitätskonzept vor. Richtig ist, dass das ÖPNV-Angebot attraktiver werden sollte, Hierzu laufen derzeit Abstimmungsgespräche zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger BVG. Angesichts der fortschreitenden Realisierung von Bauvorhaben im Entwicklungsbereich, und damit einhergehend einer gestiegenen Nachfrage, kann hier, z.B. durch Taktverdichtung, weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine direkte Verbindung mit dem S-Bahnhof Adlershof zu prüfen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
6.3	die Infrastruktur bzgl. Einkaufsmöglichkeiten direkt vor Ort ist mehr als ausbaufähig (nur Penny und Globus Baumarkt in direkter Umgebung). Da werden viele ihre Pkws behalten oder sich welche anschaffen, um Einkäufe zu erledigen. Und somit sind wir wieder bei den Parkplätzen.	6	Der Geltungsbereich liegt außerhalb der im Zentren- und Einzelhandelskonzept (Bezirksamt Treptow-Köpenick) dargestellten zentralen Versorgungsbereiche und deren Einzugsgebiete. Für den Bezirk Treptow-Köpenick werden das Zentrum Schöneeweide als Stadtteilzentrum sowie die Rudower Chaussee und die Dörpfeldstraße als Ortteilzentren festgelegt. Eine umfangreiche Ansiedlung von über die Nahversorgung hinausgehen Nutzungen lehnt der Bezirk für diesen Standort daher ab. Auf den benachbarten Grundstücksflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans XV-58bb-1 werden aber gleichwohl die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung von Gewerbe, Dienstleistungen, großflächigem Einzelhandel (Nahversorgung) und Freizeiteinrichtungen geschaffen. Der Bebauungsplanentwurf befindet sich kurz vor der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB. Die Bevölkerungszunahme durch das Vorhaben dürfte die Standortattraktivität weiter steigern, so dass mit der Verbesserung der Nahversorgungssituation durch Neuansiedlungen gerechnet werden kann. Kenntnisnahme

6.4	Generell wünsche ich mir, dass nicht nur der Wohnungsbau im Augenmerk liegt, sondern auch entweder die Parkraumflächen erweitert werden oder ein Ausbau der ÖPNV vorangetrieben wird. Johannisthal ist nicht Mitte oder Prenzlauer Berg; die Infrastruktur hängt hinterher. Das sollte berücksichtigt werden.	06	Siehe 6.2 Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
7.1	Das Bauvorhaben hat eine Größenordnung die gar nicht zu den bestehenden Bauten (Ein-Zwei Familienhäusern passt. Erneut wird eine weitere Grünfläche komplett aufgegeben, die wenigstens einen kleinen Ausgleich zur danebenliegenden Autobahn geboten hat. Schon das Projekt BRAIN BOX BERLIN ist für diesen Bereich komplett überdimensioniert angelegt worden.	07	Das Vorhaben der BRAIN BOX BERLIN entspricht den Festsetzungen des festgesetzten Bebauungsplans XV-58bb. Dessen Festsetzungen gelten derzeit auch noch im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE. Das in Rede stehende Grundstück ist danach Bauland für Gewerbe und weder als öffentliche Grünfläche gewidmet, noch öffentlich zugänglich. Das öffentliche Interesse <u>bezahlbaren Mietwohnraum</u> (auch für Familien) in erforderlichen Umfang zu schaffen, soll an diesem Standort durch Geschosswohnungsbau realisiert werden. Die planungsrechtliche Sicherung eines Einfamilien- oder Reihenhausgebiets ist aufgrund des Verhältnisses von Grundstücksfläche zur Zahl der Anwohnerinnen und Anwohne angesichts des durch den Bevölkerungszuwachs entstandenen neuen Wohnraumbedarfs nicht mehr angemessen, da diese Wohnform nur verhältnismäßig wenigen Privilegierten neuen Wohnraum bieten kann. Gleichzeitig dient das Vorhaben dem Immissionsschutz. Durch die lärmrobuste Struktur nicht nur zur Autobahn, sondern auch zum angrenzenden Gewerbegebiet hin, kann ein wirksamer Übergang von gewerblich genutzten Flächen zu schutzwürdigen Wohngebieten geschaffen werden. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
7.2	Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist nicht gut, so dass wohl viele Mitarbeiter der BRAIN BOX BERLIN (geplant sind 4000 !!) mit dem Auto anfahren werden. In der Tiefgarage des Gebäudes gibt es aber nur ca. 300 Stellplätze. Ich besitze ein Fahrzeug das ich aus beruflichen Gründen benötige. Ich bin in einer Betreuung-und Pflegeeinrichtung tätig und muss wiederholt Patienten zu Anwendungen und Ärzten fahren.	7	In Berlin besteht bei Neubauvorhaben mangels einer entsprechenden Rechtsgrundlage für Bauherren, keine Verpflichtung private Stellplätze zu errichten. Dessen ungeachtet werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch die beabsichtigte Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht.

	Da ich in einem Mehrfamilienhaus eine Mietwohnung bewohne ist es mir auch nicht möglich das Fahrzeug auf dem Grundstück zu parken. Es ist schon jetzt extrem schwer hier im Bereich einen Parkplatz zu finden, obwohl die BRAIN BOX BERLIN mit ihren geplanten 4000 Arbeitsplätzen erst mit wenigen Büros belegt ist. Dazu kommt der Busverkehr, der auf 10 Minuten Abstand eingerichtet werden soll, obwohl jetzt schon Schwierigkeiten im fließenden Verkehr durch die Enge des Eisenhutwegs entstehen. Der Eisenhutweg selbst hat nur wenige Parkboxen, um an der Straße direkt zu parken ist die Straße zu schmal. Der Akeleiweg, der noch einige Parkmöglichkeiten geboten hat wird zurzeit umgestaltet und so wie es aussieht werden auch dort die Parkplätze durch die Umbauten verschwinden. Wie soll sich hier in Zukunft das Leben gestalten?		Die Erfahrungen von städtischen Wohnungsbaugesellschaften im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil preisgebundener Wohnungen zeigen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist. Zukünftig soll zudem stärker auf alternative Mobilitätsangebote (z.B. ÖPNV, Carsharing, Fahrrad) gesetzt werden, anstatt durch die Schaffung einer überdimensionierten Anzahl von Stellplätzen den motorisierten Individualverkehr zu stärken. Der Betreiber des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof bereitet für den Gesamtstandort ein Mobilitätskonzept vor. Richtig ist, dass das ÖPNV-Angebot attraktiver werden sollte. Hierzu laufen derzeit Abstimmungsgespräche zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger BVG. Angesichts der fortschreitenden Realisierung von Bauvorhaben im Entwicklungsbereich, und damit einhergehend einer gestiegenen Nachfrage, kann hier, z.B. durch Taktverdichtung, weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine direkte Verbindung mit dem S-Bahnhof Adlershof zu prüfen. Die in der Verkehrsprognose 2030 festgestellte Steigerung des Verkehrsaufkommens am Eisenhutweg wird nur zu geringen Teilen durch die Entwicklung im Plangebiet verursacht. Ursächlich ist vielmehr die Siedlungsentwicklung im näheren und weiteren Umfeld der Entwicklungsmaßnahme. Der Eisenhutweg wurde 2009 auch im Hinblick auf die künftige Entwicklung im Entwicklungsbereich Johannisthal / Adlershof ausgebaut. Gemäß Verkehrsgutachten ergeben sich durch das Vorhaben für den Verkehrsfluss auf dem Eisenhutweg keine Kapazitätsprobleme. Geringfügige Behinderungen durch Busverkehr oder einparkende Fahrzeuge sind in städtischen Bereichen normal und hinzunehmen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
8.1	Sehr geehrte Damen und Herren, bezugnehmend auf die von Ihnen vorgelegten Planungen möchten wir Ihnen zu den „Verkehrsuntersuchungen“ folgendes zu	8	Die verkehrstechnische Untersuchung weist die verkehrliche Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte sowie des Verkehrs auf dem Eisenhutweg im Prognoseplanfall nach. Sanierungsmaß-

	bedenken geben. a) Der Eisenhutweg ist die Umgehungsstrecke der Autobahn A113 und bereits jetzt bei Sperrung der Autobahn „Anschlussstelle Adlershof“ an der Ecke Eisenhutweg/Stubenrauchstr. mit der jetzigen Ampeleinstellung maßlos überlastet. Das konnte man gut im Sommer 2020 bei den Sanierungsarbeiten der A113 Höhe Adlershof beobachten. Hier ging es oft nicht einmal mehr im Schrittempo voran. Der Verkehr staute sich teilweise bis zur Herrmann-Dorner-Allee zurück. Erschwerend auch beim Abfluss des Verkehrs kommt der in 2. Reihe parkende Lieferverkehr des Baumarktes hinzu.		nahmen an der BAB A 113 sind eine Ausnahme, die nicht für die maßgebliche Leistungsfähigkeit der Verkehre angenommen werden kann. Sowohl eine etwaige Optimierung der Phasen einer Lichtsignalanlage, als auch das Verhindern von Parkenden in der 2. Reihe außerhalb des Plangebiets, obliegt der zuständigen Behörde und kann weder von der Vorhabenträgerin, noch im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens geregelt werden. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
8.2	b) Wie bereits schon beim Vororttermin mitgeteilt, macht es wenig Sinn die Parkplätze an einem Ostermontag zwischen 20-21 Uhr (2018) und zusätzlichen Ferien zu zählen. Zwischenzeitlich hat sich in der näheren Umgebung des Baufeldes viel getan. Neben dem Altenheim hat sich hier auch eine Physiopraxis angesiedelt. Die Brainbox nimmt in kürze ihren Betrieb auf. Bereits jetzt kommt es am Tag in der näheren Umgebung zu Parkplatzproblemen durch die Tagesbesucher genannter Stätten. Im unmittelbaren Umfeld entstehen immer mehr Arbeitsplätze junger Unternehmen was für den Bezirk grundsätzlich gut ist, dennoch sind die geplanten 270 Stellplätze deutlich zu wenig bemessen. Bereits mit dem Neubaugebiet in der Straße am Flugplatz werden deutlich Parkplätze in unmittelbarer Nähe belegt, welche bei den 100 freien in Abzug zu bringen sind. Im Wohngebiet „Arthur-Müller-Str. und angrenzende stehen nur eingeschränkte Parkplatzmöglichkeiten zur Verfügung. Durch das geplante Vorhaben entfallen auch im Eisenhutwegweg nach jetzigem Stand Parktaschen. Nicht nur diese gilt es aufzufüllen! c) Zusätzliche Probleme werden auch bei der Versorgung der Kita mit entsprechenden „Satelliten“ Kindern befürchtet. Durch die fehlenden Parkplätze in unmittelbarer Nähe werden die Eltern dann auch hier in der 2. Reihe oder in Einfahren parken und entsprechend den Verkehr behindern. Hier müssen Besucherparkplätze geschaffen werden!	8	In Berlin besteht bei Neubauvorhaben mangels einer entsprechenden Rechtsgrundlage für Bauherren keine Verpflichtung, private Stellplätze zu errichten. Dessen ungeachtet werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch die beabsichtigte Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht. Die Erfahrungen von städtischen Wohnungsbaugesellschaften im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil preisgebundener Wohnungen zeigen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist. Daher wird ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 Stellplätzen pro Wohnung für angemessen gehalten. Für die Ermittlung freier Parkplatzzapazitäten wurde an einem Freitagabend in einem Radius von 500 m um den Geltungsbereich eine Begehung durchgeführt. Zukünftig soll zudem stärker auf alternative Mobilitätsangebote (z.B. ÖPNV, Carsharing, Fahrrad) gesetzt werden, anstatt durch die Schaffung einer überdimensionierten Anzahl von Stellplätzen, den motorisierten Individualverkehr zu stärken. Der Betreiber des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof bereitet für den Gesamtstandort ein Mobilitätskonzept vor. Richtig ist, dass das ÖPNV-Angebot attraktiver werden sollte. Hierzu laufen derzeit Abstimmungsgespräche zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger BVG. Angesichts der fortschreitenden Realisierung von Bauvorhaben im Entwicklungsbereich, und damit einhergehend einer gestiegenen Nachfrage, kann hier, z.B. durch Taktverdich-

			tung, weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine direkte Verbindung mit dem S-Bahnhof Adlershof zu prüfen. Die in der Verkehrsprognose 2030 festgestellte Steigerung des Verkehrsaufkommens am Eisenhutweg wird nur zu geringen Teilen durch die Entwicklung im Plangebiet verursacht. Ursächlich ist vielmehr die Siedlungsentwicklung im näheren und weiteren Umfeld der Entwicklungsmaßnahme. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
8.3	„Bauhöhen“ c) Die geplanten Bauhöhen der neuen Häuser müssen sich an die bereits im Umfeld bestehenden Baustruktur der EFH anpassen um das äußere Gesicht des bestehenden und dessen Wert zu erhalten. Hierbei sind die bestehenden GRZ von 0,4 sowie eine GFZ 0,6 im unmittelbaren Umfeld bestehender Bauten zu berücksichtigen. Aktuell erreichen die geplanten Gebäude eine Höhe welche noch einmal 3 Meter über dem derzeitig bestehenden Strommast liegen. Das ist nicht akzeptabel!	8	Für das Plangebiet ist nach derzeit geltendem Planungsrecht eine Gewerbe- und Sondergebietsnutzung mit entsprechenden städtebaulichen Dichten (GFZ 1,6 und GRZ 0,6 sowie Bauhöhen von bis zu 18 m) festgesetzt. Eine Reduzierung dieser städtebaulichen Dichten ist im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden nicht gewünscht. Das öffentliche Interesse, <u>bezahlbaren Mietwohnraum</u> (auch für Familien) in erforderlichen Umfang zu schaffen, soll an diesem Standort durch Geschosswohnungsbau realisiert werden. Die planungsrechtliche Sicherung eines Einfamilien- oder Reihenhausgebiets ist aufgrund des Verhältnisses von Grundstücksfläche zur Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner angesichts des durch den Bevölkerungszuwachs entstandenen neuen Wohnraumbedarfs nicht mehr angemessen, da diese Wohnform nur verhältnismäßig wenigen Privilegierten neuen Wohnraum bieten kann. Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt. Abgesehen von der vorhandenen Einfamilienhausbebauung, ist entlang des Eisenhutwegs seit 2006 in der Regel eine Bebauung mit einer Höhe von rund 18 m und im Einzelfall bis zu 30 m Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Das Vorhaben entspricht hinsichtlich des Nutzungsmaßes der übergeordneten Zielstellung innerhalb der Entwicklungsmaßnahme. Es bietet Mietwohnungen als Ergänzung zu den bestehenden Eigentumsstrukturen und stellt die notwendige soziale Durchmischung des Gebiets her bzw. sicher.

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
9.1	Wir sind Eigentümer der Grundstücke Eisenhutweg 52 (Flurstück 2723) und Johannis-Sasse-Ring 4 und 5 (Flurstücke 2718 und 2717) und direkt von dem Bauvorhaben betroffen. Sie planen am Grundstück Eisenhutweg 52 im Abstand von 2 m zu unserer Grundstücksgrenze eine Privatstraße als Einbahnstraße. Die Straße soll 1,50 m höher sein, als unser Grundstück liegt. Des Weiteren ein Hauptmüllhaus in etwa gleicher Flucht zu der Umbauung der Strommasten. Ein Gebot der Rücksichtnahme sehen wir darin nicht erfüllt.	9, 15, 16	Die Privatstraße, die nur von wenigen Fahrzeugen überhaupt befahren werden wird (vgl. Verkehrsgutachten), wurde bereits im Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung weiter von der Grundstücksgrenze abgerückt als ursprünglich vorgesehen. Die Grundstücksgrenzen des Vorhabengebiets werden ohne Höhenversprung an die umgebenden Grundstücke anschließen. Müllstellplätze stellen eine in einem Wohngebiet normale, betriebsnotwendige Nebenanlage dar. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
9.2	Vielmehr werden die vorbeifahrenden Fahrzeuge (Anwohner, Besucher, Lieferdienste etc.) Emissionen absondern (Feinstaub, Abgase, Reifenabrieb etc.), die wir so nicht hinnehmen können. Dies hat nicht nur eine enorme Verschlechterung der Luftqualität zur Folge, sondern vermindert auch die Grundstückswerte. Außerdem werden durch die täglich hunderten vorbeifahrenden Fahrzeuge eine stark erhöhte Lärmbelästigung verursacht. Durch die Wände des Müllhauses und der Umbauung der Strommasten werden jegliche Fahrzeuggeräusche durch Schallreflexion genau auf unser Grundstück zurückgeworfen. Auch dies ist nicht hinnehmbar und entspricht nicht dem Gebot der Rücksichtnahme.	9, 15, 16	Durch die Einrichtung von 100 Kfz-Stellplätzen entlang der Privatstraße kann nicht von einer hohen Anzahl von Kfz-Fahrten ausgegangen werden. Mehr als die Hälfte dieser 100 Stellplätze ist in der östlichen Hälfte des Vorhabengebiets angeordnet, so dass diese die kürzere, östliche Ausfahrt wählen werden, die parallel zum angrenzenden Gewerbegebiet hin ausgerichtet ist. Darüber hinaus wird diese Privatstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Schädliche Kfz-Emissionen sind nicht zu erwarten. Schallreflexionen konnten durch den Fachgutachter ausgeschlossen werden (vgl. Schalltechnische Untersuchung ALB, Oktober 2020). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
9.3	Auch dieser Umstand führt zu einer Minderung der Lebensqualität und Wertminderung des Grundstücks.	9, 15, 16	Die Planung eines Wohngebiets anstatt eines bisher festgesetzten Gewerbegebiets führt objektiv zu keiner Verschlechterung der Lebensqualität und/oder zu einer Gesundheitsgefährdung. Im Gegenteil fügt sich die geplante Nutzung deutlich besser ein und bringt

			weniger Verkehrsfrequenz und Lärmimmissionen mit sich, als großflächige Einzelhandels- und Gewerbebetriebe. Der Immobilienmarkt in Berlin ist angespannter denn je. Folglich kam und kommt es – entgegen der befürchteten Wertminderung – zu Wertsteigerungen aller Immobilien in Berlin. Die Realisierung eines Gewerbegebiets sowie von großflächigem Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten nach Maßgabe der derzeit rechtskräftigen Festsetzungen des Bebauungsplans XV-58bb, wäre darüber hinaus für den Bodenrichtwert sowie für die Wohnqualität nachteiliger einzuschätzen, auch für die Nachbargrundstücke. Darüber hinaus wird es mit dem Neubauvorhaben voraussichtlich zu infrastrukturellen Verbesserungen kommen (Kinderbetreuung, Nahversorgung am Kreisverkehr, Erhöhung der Bustaktungen). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
9.4	Des Weiteren ist die geplante Höhe der Gebäude viel zu hoch. Bei niedrigem Sonnenstand werden mehrere Monate im Jahr keine oder kaum Sonne auf unsere Grundstücke fallen. Vor allem bei Westwind sind die Geräusche der Autobahn sehr stark zu hören. So wie die Gebäude im Moment geplant sind, werden diese dann ebenfalls durch Schallreflektion die Autobahngeräusche verstärkt auf unsere Grundstücke zurückwerfen. Dies trägt zu einer weiteren erheblichen Lärmbelästigung bei.	9, 15, 16	Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegenden des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011, die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Der Sozialabstand ist durch Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen, insbesondere zu den Nachbargrundstücken, gewahrt. Die Bebauung wirkt sich auf die genannten, westlich des Vorhabengebiets gelegenen Grundstücke bei Westwind zwar nicht positiv hinsichtlich der autobahnbedingten Emissionen aus. Nachteilige Schallreflexionen können gemäß der schalltechnischen Untersuchung jedoch ausgeschlossen werden. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

9.5	Durch die Höhe der Gebäude sind unser Grundstücke für die zukünftigen Anwohner direkt einsehbar und für uns störend. Eine flachere Bebauung z.B. in Treppenbauweise wäre optisch gesehen dann auch kein Fremdkörper in unserem Kiez.	9, 15, 16	Durch die Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen gegenüber den benachbarten Grundstücken ist von einem ausreichenden Sozialabstand auszugehen. Insbesondere die Abstaffelung und Öffnung der Gebäudekörper trägt der umliegenden Wohnbebauung Rechnung. Die Öffnung der Gebäudestruktur im Westen des Plangebiets und die Reduzierung der Höhe in einigen Bereichen wurde im Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung vorgenommen, wodurch zugunsten der Nachbarn Wohnfläche für mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen verloren ging, und gleichzeitig zusätzliche Schallschutzmaßnahmen für den Innenbereich der Planung erforderlich wurden. Darüber hinaus kann in einem städtischen Siedlungsbereich, der zudem neben einem ausgewiesenen Baugebiet mit bis zu 18 m Bauhöhe liegt, nicht damit gerechnet werden, dass eine vollständige Privatheit grundsätzlich immer gewährleistet ist. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
9.6	Eine Reduzierung der Stockwerkshöhen der Gebäude und somit eine Reduzierung der Wohneinheiten würde sich auch positiv auf die jetzt schon sich ständig verstärkende Verkehrsbelastung auswirken und somit die Lebensqualität erhöhen. Es kann schon sein, dass einige wenige vorhandene Parktaschen zu Uhrzeiten, wenn die Menschen auf Arbeit sind, frei sind. Aber meist ist dies kaum noch der Fall. Ihr Gutachten dazu ist ja nun auch schon zwei Jahre her. Im Moment ist der neu gebaute Bürokomplex (BRAIN BOX BERLIN) noch nicht in Betrieb. Dieser befindet sich bekannterweise in Nachbarschaft zu dem geplanten Bauvorhaben. Doch daraus wird sich ebenfalls ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf dem Eisenhutweg ergeben. Dies ist in Ihrem Gutachten noch gar nicht berücksichtigt worden.	9, 15, 16	Geplant ist ein Wohnbauvorhaben, das ein planungsrechtlich zulässiges Sonder- und Gewerbegebiet ablöst, für das seit 2006 Baurecht besteht. In diesem Zusammenhang kann objektiv festgestellt werden, dass von keiner Verschlechterung der Lebensqualität und/oder von einer Gesundheitsgefährdung durch das anstelle der zulässigen Nutzung geplante Wohngebiet auszugehen ist. Die geplante Nutzungsart wird deutlich verträglicher, als die zulässige Nutzung von Gewerbe und großflächigem Einzelhandel. Insbesondere resultiert aus der Planung eine deutliche Abnahme von Verkehrsmengen und Emissionen. Die Öffnung der Gebäudestruktur im Westen des Plangebiets und die Reduzierung der Höhe in einigen Bereichen wurden im Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung vorgenommen, wodurch zugunsten der Nachbarinnen und Nachbarn Wohnfläche für mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen verloren ging, und gleichzeitig zusätzliche Schallschutzmaßnahmen für den Innenbereich des Plangebietes erforderlich wurden. Die Verkehre durch die BRAIN BOX BERLIN und umliegende, vorhandene sowie geplante Nutzungen

	Dies sind die wichtigsten Punkte, die wir Ihnen als Stellungnahme übersenden, denn eigentlich ist das ganze Bauvorhaben zu komplex, um alle Punkte ausführlich zu beleuchten.		sind – entgegen der vorgebrachten Annahme – bereits in der verkehrstechnischen Untersuchung, im Prognosenullfall für das Jahr 2030 (s. Kap. 2.1 Bestandsanalyse Kfz-Verkehr), berücksichtigt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
10	Der Berliner Wohnungsmarkt ist seit Jahren angespannt. Wir brauchen dringend mehr Wohnungen, um die Nachfrage zu decken. Hier entstehen fast 600 neue Wohnungen, die für viele Neu- und Alt-Berliner endlich ein Zuhause bieten können. Dieses Ziel hat sich die Stadt doch selbst gesetzt. Es wäre also gut, wenn dieses Projekt bald gebaut werden könnte.	10	Kenntnisnahme
11.1	Ich nehme im Rahmen des Rücksichtnahmegebots Bezug auf den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE „Neues Wohnen am Eisenhutweg“. In Ihrem Bebauungsplan Kapitel II.1.2 werden drei Varianten vorgestellt, wobei Sie zum Ausdruck bringen, dass die Öffentlichkeit Variante A favorisieren würde. Das stimmt nur bedingt. Bei dem Treffen mit den Anwohnern wurde vor allem die Dimension des Bauvorhabens kritisiert und darauf hingewiesen, dass dies das „Bild“ der Nachbarschaft komplett verändern würde mit schwerwiegenden Folgen für die bereits ansässigen Anwohner. Folgende Abschnitte und einzelne Punkte ihres Bauvorhabens bemängelte ich wie folgt:	11, 13	Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens werden die betroffenen Belange ermittelt, wozu auch der frühzeitige Beteiligungsschritt und in diesem Fall die zusätzliche Vor-Ort-Veranstaltung vom 03.05.2018 beigetragen haben. Im weiteren Verfahren waren die privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen (Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch). Ein Ausgleich der unterschiedlichen Interessen (im Sinne eines Optimums) ist dabei erstrebenswert, bedeutet aber nicht, dass alle Interessen vollumfänglich berücksichtigt werden. Die Mehrheit der Argumente aus den frühzeitigen Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit sowie städtebauliche Gründe haben für die damalige Variante A gesprochen, so dass diese die Grundlage des weiteren Verfahrens bildet. Kenntnisnahme
11.2	Abwägungsentscheidung städtebauliches Konzept In diesem Punkt beschreiben Sie, wie durch eine „aufgelockerte Bebauung“ der Übergang zu der Einfamilienhausbebauung bewerkstelligt wird. Sogenannte „Stadt villen“ mit 4 Vollgeschossen	11, 13	Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt. Abgesehen von der vorhandenen Einfamilienhausbebauung, ist entlang des Eisenhutwegs seit 2006 in der Regel eine Bebauung mit einer Höhe von rund 18 m und im Einzelfall bis zu 30 m Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Auch

	an der Straßenfront sollen dabei für einen harmonischen Übergang sorgen. Jedoch selbst dieser sogenannte „Übergang“ passt nicht in die Umgebung. Meines Wissens nach befindet sich im gesamten Eisenhutweg kein einziger Wohnungsbau der vergleichbar mit einer „4-geschossigen Stadtvilla“ ist. Auch die Neubauten Eisenhutweg 107 sind nicht 4-geschössig. Ich bitte die Senatsverwaltung das nachzureichen, falls sie Kenntnis von einem solchen Bau hat. Die 7-geschossige „Wand“ im Hintergrund ist sowieso eine absolute Zumutung für die gesamte Nachbarschaft. So nobel das Vorhaben, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, auch ist, wird hier auf Kosten der Anwohner durch diesen Bau eine ruhige Einfamilienhausgegend zu einem innerstädtischen „Kiez“ gentrifiziert.		gibt es im weiteren Umfeld zahlreiche Beispiele für das Nebeneinander von Einfamilienhäusern und mehrgeschossigem Wohnungsbau (z.B. Stubenrauchstraße, Akeleiweg, Straße am Flugplatz). Städtebaulich fügen sich Vorhaben im Übrigen nicht nur dann in die Umgebung ein, wenn sie identisch mit der vorgefundenen Bebauungsstruktur sind. Die aus Schallschutzgründen siebengeschossig geplanten Gebäude befinden sich zudem im Bereich entlang der Autobahn und nur in einem kleinen Teilbereich, am Johannes Sasse-Ring 6 bis 8, in direkter Nachbarschaft zu den angrenzenden Grundstücken. Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser böten aufgrund des für den innenstadtnahen Bereich nicht mehr angemessenen Verhältnisses von Grundstücksfläche zur Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner nur wenigen Privilegierten neuen Wohnraum. Insofern gleicht das Vorhaben die angrenzende, platzintensive Einfamilienhausbebauung aus, bietet Mietwohnungen als Ergänzung zu den bestehenden Eigentumsstrukturen und stellt die notwendige soziale Durchmischung des Gebiets her bzw. sicher. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
11.3	Stellplatzbedarf In Ihrem Bauvorhaben schildern Sie, dass auf knapp 600 Wohnungen, also mindestens 1200 neuen Anwohnern, 280 neue Kfz-Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Dass dies zu einem Parkraummangel innerstädtischen Ausmaßes führen wird, ist offensichtlich. Vor allem da es sich hier jedoch eben nicht um einen innerstädtischen Wohnbezirk handelt, ist es schon fast sarkastisch über Fahrradwege auf einen geringeren Pkw-Bedarf zu schließen. Dies deckt sich auch offensichtlich nicht mit der Verkehrsuntersuchung (LK Argus GmbH, Verkehrsuntersuchung Planungsgrundstück Eisenhutweg 54/76, 11.06.2020). Hier geben Sie an, dass voraussichtlich 1.145 zusätzliche Kfz-Fahrten pro Tag generiert werden. Diese Zahl	11, 13	In Berlin besteht bei Neubauvorhaben mangels einer entsprechenden Rechtsgrundlage für Bauherren keine Verpflichtung, private Stellplätze zu errichten. Dessen ungeachtet werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch die beabsichtigte Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht. Die Erfahrungen von städtischen Wohnungsbaugesellschaften im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil preisgebundener Wohnungen zeigen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist. Daher wird ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 Stellplätzen pro Wohnung für angemessen gehalten. Die 1.145 ermittelten Kfz-Fahrten stellen den Ziel- und Quellverkehr dar. Diese berücksichtigen sowohl die Verkehre aus der Wohnnutzung, also von Anwohnerinnen und Anwohnern, Besucherinnen und

	lässt bereits auf eine signifikant höhere Kfz-Anzahl schließen, hierbei spielt es auch keine Rolle, ob es sich um Car-Sharing oder Privat-Pkws handelt. Auch ein Car-Sharing-Wagen muss geparkt werden. Offensichtlich geht die Senatsverwaltung zur Berechnung des Verkehrs insgeheim von einer zusätzlichen Kfz-Anzahl eher im Bereich von 500-600 Pkws aus, was angesichts der Aktuellen nicht überfüllten aber doch gut ausgelasteten Parksituation eine absolute Zumutung ist.	Besuchern sowie Lieferfahrten, als auch die Verkehre der Kindertagesstätte (Beschäftigte, Kita-Kinder, Lieferverkehre). Bei der Aufkommensermittlung der Verkehre der Bewohnerinnen und Bewohner ist zu beachten, dass die in der verkehrstechnischen Untersuchung angenommene Wegehäufigkeit der Einwohnerinnen und Einwohner (3,4 Wege/Person) auch die Wege außerhalb des Plangebiets beinhaltet (d. h. Quelle und Ziel sind nicht im Plangebiet). Bei einer genaueren Abschätzung des plangebietsbezogenen Verkehrs können die Wege der Einwohnerinnen und Einwohner außerhalb des Gebiets (ca. 10 % bis 15 % aller Wege der Einwohnerinnen und Einwohner) abgezogen werden. Da dies zu einer Reduzierung führen würde, liegt die Berechnung auf der sicheren Seite. Von einer Anzahl zwischen 500 und 600 Kfz kann daher nicht ausgegangen werden. Zukünftig soll zudem stärker auf alternative Mobilitätsangebote (z.B. ÖPNV, Carsharing, Fahrrad) gesetzt werden, anstatt durch die Schaffung einer überdimensionierten Anzahl von Stellplätzen, den motorisierten Individualverkehr zu stärken. Der Betreiber des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof bereitet für den Gesamtstandort ein Mobilitätskonzept vor. Richtig ist, dass das ÖPNV-Angebot attraktiver werden sollte. Hierzu laufen derzeit Abstimmungsgespräche zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger BVG. Angesichts der fortschreitenden Realisierung von Bauvorhaben im Entwicklungsbereich, und damit einhergehend einer gestiegenen Nachfrage, kann hier, z.B. durch Taktverdichtung, weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine direkte Verbindung mit dem S-Bahnhof Adlershof zu prüfen. Die in der Verkehrsprognose 2030 festgestellte Steigerung des Verkehrsaufkommens am Eisenhutweg wird nur zu geringen Teilen durch die Entwicklung im Plangebiet verursacht. Ursächlich ist vielmehr die Siedlungsentwicklung im näheren und weiteren Umfeld der Entwicklungsmaßnahme.
--	--	---

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
--	--	--	--------------------------------------

SenStadtWohn

11.4	Überörtliche Erschließung Wie eben schon genannt, rechnet die Senatsverwaltung mit etwa 1.145 zusätzlichen Kfz-Fahrten pro Tag. Es wird ebenfalls gesagt, dass aufgrund dieses zusätzlichen Verkehrs nicht mit Kapazitätsproblemen gerechnet wird, da eine sehr gute Qualitätsstufe für den Verkehrsablauf bescheinigt wird. Dies deckt sich jedoch nicht mit den Erfahrungen der langjährigen Anwohner. Vor allem der morgendliche Berufsverkehr in Richtung Stubenrauchstraße staut sich öfters, wenn Autobahnfahrer aufgrund von Staus auf der Stadtautobahn auf den Eisenhutweg ausweichen. Dies würde durch die zusätzlichen Fahrten noch stärker verschärft werden und stellt eine Belastung für alle Anwohner des Eisenhutwegs dar.	11, 13	Die verkehrstechnische Untersuchung führt auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030 den Nachweis, dass die rund 1.145 Kfz-Fahrten zusätzlich am Tag für den Verkehrsfluss auf dem Eisenhutweg keine Kapazitätsprobleme darstellen. Auch die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Stubenrauchstraße / Eisenhutweg, Eisenhutweg / Straße am Flugplatz und Eisenhutweg / Anbindung Plangebiet ist, ohne zusätzliche bauliche oder organisatorische Maßnahmen, ausreichend leistungsfähig – auch für die Zeiten des Berufsverkehrs. Unfälle oder Stauerscheinungen auf der BAB A 113 sind Einzelfälle und können nicht maßgeblich sein für die Ermittlung der Gesamtqualität des Verkehrsflusses. Das Auftreten von Wartezeiten im Berufsverkehrs ist nicht ungewöhnlich und vertretbar. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
11.5	Überschreitung der Obergrenzen Zur Überschreitung der Obergrenzen wird mit Wohnungsmangel argumentiert. Auf die Eingliederung in die bereits vorhandenen Wohngebiete wird gar nicht eingegangen. Es scheint, als ob der in Berlin seit vielen Jahren anhaltende Wohnungsmangel einfach auf Kosten anderer Siedlungsgebiete, die das „Pech“ hatten neben einem freien Grundstück zu liegen, beseitigt werden soll. Jedoch durch solche „ghetto-artigen“ Bauten, die sich nicht in das Umgebungsbild einer Wohnlage einfügen, sind zukünftige Konflikte zwischen Anwohnern vorprogrammiert. Ich bitte Sie daher mit diesem Schreiben, die Dimension des Vorhabens anzupassen und die unzumutbaren Konsequenzen auf bereits vorhandene Siedlungsgebiete zu beachten. Ansonsten sehen wir als Nachbarschaft uns gezwungen, auf legalem Wege unsere Rechte einzufordern.	11, 13	Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt. Abgesehen von der vorhandenen Einfamilienhausbebauung, ist entlang des Eisenhutwegs seit 2006 in der Regel eine Bebauung mit einer Höhe von rund 18 m und im Einzelfall bis zu 30 m Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Die planerische Absicht ist es, an diesem Standort Geschosswohnungsbau zu sichern, der zu einem großen Teil miet- und belegungspreisgebunden sein wird. Für diese Planungsabsicht ist eine angemessene Dichte erforderlich, die auch im öffentlichen Interesse an der Schaffung von bezahlbarem Wohnraum liegt. Von Einrichtungen, wie der Kita, profitieren auch die Nachbarinnen und Nachbarn. Auch gibt es im weiteren Umfeld zahlreiche Beispiele für das Nebeneinander von Einfamilienhäusern und mehrgeschossigem Wohnungsbau (z.B. Stubenrauchstraße, Akeleiweg, Straße am Flugplatz). Städtebaulich fügen sich Vorhaben im Übrigen nicht nur dann in die Umgebung ein, wenn sie identisch mit der vorgefundenen Bebauungsstruktur sind.

			Die zulässigen städtebaulichen Kennzahlen nach BauNVO für Wohnen werden im städtebaulichen Konzept überschritten und müssen gemäß § 17 BauNVO städtebaulich begründet werden. Die damit einhergehende bauliche Dichte charakterisiert den erforderlichen lärmrobusten Städtebau an dieser Stelle. Dafür werden innerhalb des Plangebiets ausreichend ausgleichende Maßnahmen geschaffen: lärmgeschützte Innenbereiche mit Erholungs- und Spielflächen, ein Überangebot an wohnungsnahem Grün sowie Pflanzbindungen und Dachbegrünung. Die aus Schallschutzgründen siebengeschossigen Gebäude befinden sich zudem im Bereich entlang der Autobahn und nur in einem kleinen Teilbereich, am Johannes- Sasse-Ring 6 bis 8, in direkter Nachbarschaft zu den angrenzenden Grundstücken. Von sozialen Problemen ist nicht auszugehen, da das Konzept eine durchmischte Bewohnendenstruktur vorsieht. Grund hierfür ist, dass neben mietpreisgebundenem Wohnraum auch frei finanzierter Wohnraum angeboten wird, der auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus dem Wissenschaftspark Adlershof ansprechen soll. Der Ansatz, durch den Zuzug von Mieterinnen und Mietern aus einkommensschwächeren Schichten von einer „Ghettoisierung“ und Verschlechterung der Wohnlage auszugehen, wird zurückgewiesen. Konfliktpotenziale werden durch das Nebeneinander von Einfamilienhauseigentümerinnen und -eigentümern sowie Wohnungsmieterinnen und -mietern nicht geschaffen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
12.1	Ihre neue Planung hat gegenüber den vorherigen 3 Varianten auf die Häuser I und J jeweils eine Etage aufgesetzt. Das würde für uns zu einer erhöhten Verschattung auf unserem Grundstück führen. Wir sind Besitzer einer Solaranlage. Somit ist vorauszusehen, dass die Leistung der Anlage geschmälert wird.	12	Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegenden des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011, die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein.

			Die untersuchten Fassaden des in Rede stehenden Grundstücks werden am Stichtag des 17. Januar um maximal 2,5 h zusätzlich verschattet, die Dauer der Besonnung beträgt 3,5 h. Auch zur Wintersonnenwende beträgt die direkte Besonnung 2,5 h. Zu den Tag- und Nachtgleichen (21.03 bzw. 21.09.), sowie am 23.06. erfolgt keine zusätzliche Verschattung. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
12.2	Durch die erhöhte Bebauung, ist durch den überwiegenden herrschenden Westwind, eine Zunahme der Schallreflexion durch den Lärm der Autobahn zu erwarten.	12	Das Schallgutachten hat den Nachweis geführt, dass nachteilige Schallreflexionen nicht zu befürchten sind. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
12.3	Wir fragen uns außerdem, wie Sie zu der Annahme kommen, dass noch 100 Stellplätze außerhalb der Wohnanlage zur Verfügung stehen. Die Realität sieht anders aus.	12	Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung ist eine Begutachtung vor Ort durchgeführt worden. Um freie Parkraumkapazitäten im Umfeld des Plangebiets zu bestimmen, wurden die freien Parkstände überschlägig erhoben. Berücksichtigt wurden alle Straßen in einem 500 m-Radius um das Plangebiet herum im Bereich nördlich der Bundesautobahn A 113. Die verkehrstechnische Untersuchung weist neben den geplanten Stellplätzen innerhalb des Vorhabens ausreichend Stellplatzkapazitäten im Umfeld nach. Zudem gibt es keinen Anspruch auf einen (freien) Stellplatz im öffentlichen Straßenraum. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
12.4	Wir sind der Ansicht, dass Ihr Bauvorhaben mit dieser Höhe nicht ins Wohngebiet, mit überwiegenden EFH, passt.	12	Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt. Abgesehen von der vorhandenen Einfamilienhausbebauung, ist entlang des Eisenhutwegs seit 2006 in der Regel eine Bebauung mit einer Höhe von rund 18 m und im Einzelfall bis zu 30 m Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Die planerische Absicht ist es, an diesem Standort Geschosswohnungs-

			bau zu sichern, der zu einem großen Teil mietpreis- und belegungsgebunden sein wird. Für diese Planungsabsicht, und aufgrund des öffentlichen Interesses an der Schaffung von bezahlbaren Wohnraum, ist eine angemessene Dichte erforderlich. Von Einrichtungen wie der Kita profitieren auch die Nachbarinnen und Nachbarn. Auch gibt es im weiteren Umfeld zahlreiche Beispiele für das Nebeneinander von Einfamilienhäusern und mehrgeschossigem Wohnungsbau (z.B. Stubenrauchstraße, Akeleiweg, Straße am Flugplatz). Ein solcher im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens geplanter erheblicher Wechsel in der Bebauungsstruktur, ist mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung im Sinne von § 1 BauGB durchaus vereinbar. Die aus Schallschutzgründen siebengeschossigen Gebäude befinden sich zudem im Bereich entlang der Autobahn und nur in einem kleinen Teilbereich, am Johannes Sasse-Ring 6 bis 8, in direkter Nachbarschaft zu den angrenzenden Grundstücken. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
12.5	Abgesehen davon, führt die Bebauung in dieser Höhe zu einem erheblichen Wertverlust unseres Grundstückes. Bitte überdenken Sie noch einmal Ihre Planung.		Der Immobilienmarkt in Berlin ist angespannter denn je. Folglich kommt es – entgegen der befürchteten Wertminderung – zu Wertsteigerungen aller Immobilien in Berlin. Seit dem Stichtag 01.01.2010 hat sich der Bodenrichtwert der umliegenden Wohngebiete von 110 EUR/m² auf 400 EUR/m² gesteigert (Stichtag: 01.01.2020). Im direkten Umfeld des Geltungsbereichs des Bebauungsplans XV - 53a-2, in dem ebenfalls eine verdichtete Wohnbebauung angrenzend an Einfamilienhausgebiete festgesetzt ist, steigerte sich der Bodenrichtwert von 160 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2010) auf 500 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2020). Die Realisierung eines Gewerbegebiets sowie von großflächigem Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten nach Maßgabe der derzeit rechtskräftigen Festsetzungen des Bebauungsplans XV-58bb wäre darüber hinaus für den Bodenrichtwert sowie die Wohnqualität nachteiliger einzuschätzen. Darüber hinaus wird es mit

			dem Neubauvorhaben voraussichtlich zu infrastrukturellen Verbesserungen kommen (Kita, Nahversorgung am Kreisel, Erhöhung der Bustaktungen). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
13	s. lfd. Nr. 11	11, 13	s. lfd. Nr. 11
14.1	Der Bebauungsplan 9-17 VE für das Gelände zwischen Eisenhutweg und BAB A113 wurde veröffentlicht. Erneut wird auf einem recht großen Gelände Wohnraum erschlossen. Es ist die Rede davon, dass über 1.000 Menschen in dieses Wohngebiet ziehen sollen. Es ist davon auszugehen, dass ein großer Anteil davon Familien mit Kindern sein werden. Dem Plan entnehme ich, dass eine Kita geplant ist. Die Planung geht auch davon aus, dass 2026 eine Gemeinschaftsschule zur Verfügung stehen wird. Eine weitere Schule ist noch nicht geplant, bisher nur eine Idee. Daraus ergeben sich mir folgende Fragen: 1. Ab wann ist mit dem Bezug der Wohnflächen zu rechnen?	14	Die ersten Wohnungen sollen ab dem Jahr 2023 bezogen werden. Kenntnisnahme
14.2	2. Besteht mittlerweile Sicherheit, dass die seit mehr als 10 Jahren geplante Schule dann 2026 auch fertig gebaut sein wird? Die Fertigstellung war schon für 2015/2016 in Aussicht gestellt worden, bis jetzt sind noch nicht einmal Bodenproben genommen worden.	14	Die Inbetriebnahme der Schule ist für das Jahr 2026 vorgesehen. Kenntnisnahme
14.3	Was ist die Planung für den Fall, dass die Schuleinrichtungen nicht vor Fertigstellung der Wohnanlage bereit sind? Die Ginko-GS und Melli-Beese-GS sind weit über die Kapazitäten gefüllt. Modularbauten werden dort schon ab dem nächsten Schuljahr für nahezu unzumutbare Verhältnisse sorgen. Eine weitere Aufstockung der SchülerInnenzahlen ist nicht möglich.	14	Die Planung ist im Rahmen der bezirklichen Schulplanung berücksichtigt. Da der neue Grundschulstandort bis zur Fertigstellung der ersten Wohneinheiten im Plangebiet voraussichtlich nicht fertig gestellt ist, werden durch den Bezirk voraussichtlich schulorganisatorische Maßnahmen die Sicherstellung der Beschulung ermöglichen.

			Kenntnisnahme
15	s. lfd. Nr. 9	9, 15, 16	s. lfd. Nr. 9
16	s. lfd. Nr. 9	9, 15, 16	s. lfd. Nr. 9
17	Als Vater von in Berlin studierenden Kindern und zukünftigen Berufsanfängern unterstütze ich definitiv jede Bemühung, bezahlbaren Wohnraum in Berlin zu schaffen. Das Land Berlin käme durch solch ein Projekt den selbst gesetzten und bisher nicht erreichten Zielen bezahlbaren und vor allem zusätzlichen Wohnraum zu schaffen zumindest ein kleines Stück näher. Insofern kann ich - insbesondere an diesem Standort unmittelbar neben der Stadtautobahn - eine verdichtete mehrgeschossige Bauweise nur befürworten. Gern auch noch ein paar Geschosse mehr. Ich kann mir auch gut vorstellen, dass die Häuser im unmittelbaren Umfeld davon profitieren werden, da die zukünftige Bebauung wie ein zusätzlicher Lärmschutz wirken kann. Zudem soll u. a. eine Kita entstehen was sicherlich auch das gesamt Wohnumfeld aufwertet. Also: ein unbebautes und ungenutztes Grundstück und damit keine Vertreibung von Mietern, Pächtern von Kleingärten o. ä. - was will man mehr. Das Projekt sollte schnellstens umgesetzt werden und die Attraktivität des Gewerbe- und insbesondere Wohnstandorts Adlershof weiter verbessern.	17	Kenntnisnahme
18.1	Die Verwirklichung der Planung 9-17 VE steht in absolut keinem räumlichen und städtebaulichen Kontext zu der bereits vorhandenen Bebauung in diesem Gebiet. In keiner Weise fügt sich der Bau in das landschaftliche Bild, geprägt von überwiegend 1,5 geschossigen EFH ein.	18	Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des am 26.06.2006 festgesetzten Bebauungsplans XV-58bb (GVBl. S. 767). Daher richtet sich die Zulässigkeit von Vorhaben bis zur Festsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE nach § 30 BauGB und nicht nach § 34 BauGB.

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
18.2	Die entlang der Autobahn geplanten Häuser sind als Schallschutzwand gedacht. Eine Schallschutzwand, in der Menschen leben sollen, obwohl ab dem 3. Vollgeschoss die Schwellen der Gesundheitsgefährdung durch Lärm an den Blockaußenfassaden überschritten werden. Von Feinstaub, Rußpartikeln und Abgasen an einer 6-spurigen Bundesautobahn ist erst gar nicht die Rede.	18	Durch bauliche und passive Schallschutzmaßnahmen, wie bspw. baulich geschlossene Laubengänge und von der BAB A113 abgewandt ausgerichtete Wohnungen, können gesunde Wohnverhältnisse erreicht werden. Eine Beeinträchtigung durch sonstige Emissionen ist nicht zu erwarten, so auch die Stellungnahme der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (s. Abwägungstabelle gem. § 4 Abs. 2, lfd. Nr. 20.1). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
18.3	Dem im Baurecht verankerten Gebot der Rücksichtnahme wird in keiner Weise Beachtung geschenkt. Das Gebäude an der Nordwestseite wurde in der neuen Planung zwar getrennt, gleichzeitig aber im Gegensatz zum ursprünglichen Entwurf um eine Etage erhöht. Dies führt zu noch mehr Verschattung der angrenzenden Grundstücke. Auch mit höheren Schallreflexionen ist zu rechnen.	18	Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens wurden zu berücksichtigende nachbarliche Belange ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Private und öffentliche Belange sind untereinander und gegeneinander gerecht abgewogen worden (Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB). Ein Ausgleich der unterschiedlichen Interessen (im Sinne eines Optimums) ist dabei erstrebenswert, bedeutet aber nicht, dass alle Interessen vollumfänglich berücksichtigt werden. Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegender des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ von Juli 2011, die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Die schalltechnische Untersuchung des ALB-Akustikbüro Berlin vom 30.09.2020 führt den Nachweis, dass keine nachteiligen Schallreflexionen zu erwarten sind. Das Vorhaben wird sich in schalltechnischer Hinsicht insgesamt positiv für die Umgebung auswirken, da verkehrs- und anlageninduzierte Immissionen abgeschirmt werden.

			Es ist nicht ersichtlich, dass von der vorliegenden Planung aufgrund der Art und des Maßes der baulichen Nutzung sowie der Lage und Ausdehnung der überbaubaren Grundstücksflächen unzumutbare Beeinträchtigungen für die angrenzenden Grundstücke ausgehen könnten oder die gebotene Rücksichtnahme nicht gewahrt wird. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
18.4	Die Planstraße C soll, bedingt durch die Erhöhung des Baugrundes, in 1 bis 1,5 Metern Höhe an den Nachbargrundstücken vorbeiführen. Wo ist hier der Emissionsschutz erkennbar?	18	Die Grundstücksgrenzen des Vorhabengebiets werden ohne Höhenversprung an die umgebenden Grundstücke anschließen. Aufgrund der relativ geringen Anzahl an Fahrzeugbewegungen auf der Privatstraße sind gemäß schalltechnischer Untersuchung unter sinn-gemäßer Anwendung der 16. BImSchV diesbezüglich keine Lärm-schutzmaßnahmen erforderlich. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
18.5	Oder das Gefälle in Richtung Nachbarn. Bei zunehmender Gefahr von Starkregenereignissen infolge des Klimawandels, saufen die Nachbarn einfach ab. Auch hier ist keinerlei Rück-sichtnahme erkennbar.	18	Die Niederschlagsentwässerung kann vollständig innerhalb des Plan-gebiets gewährleistet werden, wie das Konzept zur Niederschlagsent-wässerung nachweist. Die Grundstücksgrenzen des Vorhabengebiets werden ohne Höhen-versprung an die umgebenden Grundstücke anschließen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
18.6	Auch werden zumindest die direkt angrenzenden Grundstücke massiv an Wert verlieren. Fazit: Eine Bebauung in 2-, 3-, 4-geschossiger Ausführung, ähnlich der Viva City am Kreisverkehr, ist in jedem Fall zu bevorzugen.	18	Der Immobilienmarkt in Berlin ist angespannter denn je. Folglich kommt es – entgegen der befürchteten Wertminderung – zu Wertstei-gerungen aller Immobilien in Berlin. Seit dem Stichtag 01.01.2010 hat sich der Bodenrichtwert der umliegenden Wohngebiete von 110 EUR/m² auf 400 EUR/m² gesteigert (Stichtag: 01.01.2020). Im direkten Umfeld des Geltungsbereichs des Bebauungsplans

			XV - 53a-2, in dem ebenfalls eine verdichtete Wohnbebauung angrenzend an Einfamilienhausgebiete festgesetzt ist, steigerte sich der Bodenrichtwert von 160 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2010) auf 500 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2020). Die Realisierung eines Gewerbegebiets sowie von großflächigem Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten nach Maßgabe der derzeit rechtskräftigen Festsetzungen des Bebauungsplans XV-58bb wäre darüber hinaus für den Bodenrichtwert sowie die Wohnqualität nachteiliger einzuschätzen. Darüber hinaus wird es mit dem Neubauvorhaben voraussichtlich zu infrastrukturellen Verbesserungen kommen (Kita, Nahversorgung am Kreisel, Erhöhung der Bustaktungen). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
18.7	Und zur Kita, lassen Sie die Kinder nicht direkt unter dem Strommast spielen. Auch wenn alle Bedenken beiseite gewischt werden	18	Die Freifläche für die Kita ist unmittelbar am Standort der Kita angeordnet. Zur Vermeidung eines Bring- und Abholverkehrs im neuen Wohngebiet ist der Kita-Standort direkt am Eisenhutweg sinnvoll. Der größtmögliche Abstand zur Autobahn sowie zum geplanten Gewerbe- und Sondergebiet auf dem östlichen Nachbargrundstück, ist aus Immissionsschutzgründen ebenfalls beachtenswert. Verbindlich einzuhaltende Abstände von Nutzungen zu einer 50-Hertz Anlage, hier eine 220-kV-Freileitung, werden durch den Betreiber und das bezirkliche Umweltamt nach DIN VD 0210 und 26. BImSchV vorgegeben. Die Mindestabstände sind in der Planung berücksichtigt. Nachteilige Auswirkungen des Kabelendmasts auf die geplante Nutzung können gemäß den Ergebnissen des EMF-Gutachtens (Müller-BBM, März 2021) ausgeschlossen werden. Darüber hinaus gibt es auch Vorsorgeempfehlungen für sensible Nutzungen im Einflussbereich von elektrischer und elektromagnetischer Strahlung vom Bundesamt für Strahlenschutz, die berücksichtigt werden.

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
19.1	Stellungnahme: Ich befürworte dieses Projekt zu 100 % und hoffe sehr, dass ich eine Wohnung dort bekomme. Bezahlbaren Wohnraum zu finden, ist ja in Berlin nicht ganz so einfach. Ich arbeite in Adlershof und möchte in Zukunft die Nähe zu meiner Arbeitsstätte haben. Im Umland, da wo ich jetzt wohne, ist die Verbindung nach Berlin eine reine Katastrophe. Ich kann es kaum erwarten, dass dieses Projekt startet, denn Alternativen gibt es leider zu wenig und gerade in diesem Bezirk gibt es zu wenig Wohnraum am Markt. Weiterer Vorteil ist natürlich, dass ich in Berlin dann auch kein Auto benötige und daraufhin mein Umweltbewusstsein sich steigert. Mit diesem tollen Projekt, werden endlich wieder Wohnungen geschaffen und das wird auch ein Stück weit Berlin entlasten. Ich habe Freunde in der direkten Nachbarschaft und diese Fläche war immer nie schön anzusehen. Toll ist auch, dass selbst Tiefgaragenplätze geplant werden. Das hilft den weiteren Bewohnerinnen und Bewohnern einen Parkplatz zu finden. Wer kennt es nicht, wenn ca. 20 min ein Parkplatz in Wohngebieten gesucht wird. Eine Anregung für BVG und S-Bahn-Fahrer. Die Verbindung zum S-Bahnhof sollte durch die BVG abgesichert sein. Fazit: Meine Daumen zeigen nach oben und bin froh, wenn ich zeitnah positive Ergebnisse beim Besuch meiner Freunde erkennen kann	19	Kenntnisnahme
20.1	Vgl. lfd. Nr. 18.1-18.2	18, 20, 21, 23	
20.2	Dem im Baurecht verankerten Gebot der Rücksichtnahme wird in keiner Weise Beachtung geschenkt. Dies erklärt sich wie folgt:	20, 21, 23	Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens wurden zu berücksichtigende nachbarliche Belange ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Private und öffentliche Belange sind unter-

	Die geplante Höhe der Gebäude ist viel zu hoch. Bei niedrigem Sonnenstand werden mehrere Monate im Jahr keine oder kaum Sonne auf die direkt angrenzenden Grundstücke fallen. Das Gebäude an der Nordwestseite wurde in der neuen Planung zwar getrennt, gleichzeitig aber im Gegensatz zum ursprünglichen Entwurf um eine Etage erhöht. Dies führt zu noch mehr Verschattung der angrenzenden Grundstücke. Durch die Höhe der Gebäude sind die Grundstücke für die zukünftigen Anwohner direkt einsehbar und störend. Eine Bebauung in 2-, 3-, 4-geschossiger Ausführung, ähnlich der Viva City am Kreisverkehr, ist in jedem Fall zu bevorzugen.		einander und gegeneinander gerecht abgewogen worden (Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB). Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegenden des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011 die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Durch die Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen gegenüber den benachbarten Grundstücken ist von einem ausreichenden Sozialabstand auszugehen. Insbesondere die Abstufung und Öffnung der Gebäudekörper trägt der umliegenden Wohnbebauung Rechnung. Die Öffnung der Gebäudestruktur im Westen des Plangebiets und die Reduzierung der Gebäudehöhen in einigen Bereichen wurden im Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung vorgenommen, wodurch zugunsten der Nachbarinnen und Nachbarn Wohnfläche für mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen verloren ging, und gleichzeitig zusätzliche Schallschutzmaßnahmen für den Innenbereich des Plangebiets erforderlich wurden. Darüber hinaus kann in einem städtischen Siedlungsbereich, der zudem neben einem ausgewiesenen Baugebiet mit bis zu 18 m Bauhöhe liegt, nicht damit gerechnet werden, dass eine vollständige Privatheit grundsätzlich immer gewährleistet ist. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
20.3	Vor allem bei Westwind sind die Geräusche der Autobahn sehr stark zu hören. So wie die Gebäude im Moment geplant sind, werden diese dann ebenfalls durch Schallreflektion die Autobahngeräusche verstärkt auf die angrenzenden Grundstücke zurückwerfen. Dies trägt zu einer weiteren erheblichen Lärmbelästigung bei.	20, 21, 23	Das schalltechnische Gutachten führt den Nachweis, dass keine nachteiligen Schallreflexionen zu erwarten sind. Insgesamt wirkt das Vorhaben durch seine Bauweise auch für die Nachbarbebauung lärm-mindernd, insbesondere hinsichtlich der verkehrlichen Emissionen.

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
20.4	Des Weiteren soll die Planstraße C, bedingt durch die Erhöhung des Baugrundes, in 1 bis 1,5 Metern Höhe an den Nachbargrundstücken vorbeiführen. Hierdurch werden die vorbeifahrenden Fahrzeuge (Anwohner, Besucher, Lieferdienste etc.) Emissionen absondern (Feinstaub, Abgase, Reifenabrieb etc.), die so nicht hinnehmbar sind. Dies hat nicht nur eine enorme Verschlechterung der Luftqualität zur Folge, sondern vermindert auch die Grundstückswerte. Außerdem wird durch die täglich hunderte vorbeifahrenden Fahrzeuge eine stark erhöhte Lärmbelästigung verursacht.	20, 21, 23	Die Grundstücksgrenzen des Vorhabengebiets werden ohne Höhenversprung an die umgebenden Grundstücke anschließen. Auch die Planstraße wird nur unwesentlich über dem derzeitigen Geländeniveau liegen. Auf der Privatstraße C sind keine übermäßigen Verkehrsbewegungen zu erwarten, die zu nachteiligen Emissionen führen werden. Durch die Einrichtung von 100 Kfz-Stellplätzen entlang der Privatstraße kann nicht von einer hohen Anzahl von Kfz-Fahrten ausgegangen werden. Mehr als die Hälfte dieser 100 Stellplätze ist in der östlichen Hälfte des Vorhabengebiets angeordnet, so dass Kfz-Nutzerinnen und –Nutzer die kürzere, östliche Ausfahrt nutzen werden, die parallel zum angrenzenden Gewerbegebiet hin ausgerichtet ist. Die schalltechnische Untersuchung kommt unter sinngemäßer Anwendung der 16. BImSchV zum Ergebnis, dass bezüglich der Privatstraße keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Dessen ungeachtet wird diese Privatstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
20.5	Weiterhin bleibt das Gefälle in Richtung Nachbarn in Ihrer Planung unberücksichtigt. Bei zunehmender Gefahr von Starkregenereignissen infolge des Klimawandels, saufen die Nachbarn einfach ab. Auch hier ist keinerlei Rücksichtnahme erkennbar.	20, 21, 23	Die Grundstücksgrenzen des Vorhabengebiets werden ohne Höhenversprung an die umgebenden Grundstücke anschließen. Die Niederschlagsentwässerung kann vollständig innerhalb des Plangebiets gewährleistet werden, wie das Konzept zur Niederschlagsentwässerung nachweist. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

20.6	Die direkt angrenzenden Grundstücke werden durch dieses Bauvorhaben massiv an Wert verlieren. Eine Reduzierung der Stockwerkshöhen der Gebäude und somit eine Reduzierung der Wohneinheiten würde sich auch positiv auf die jetzt schon sich ständig verstärkende Verkehrsbelastung auswirken und somit die Lebensqualität erhöhen.	20, 21, 23	Der Immobilienmarkt in Berlin ist angespannter denn je. Folglich kommt es – entgegen der befürchteten Wertminderung – zu Wertsteigerungen aller Immobilien in Berlin. Seit dem Stichtag 01.01.2010 hat sich der Bodenrichtwert der umliegenden Wohngebiete von 110 EUR/m² auf 400 EUR/m² gesteigert (Stichtag: 01.01.2020). Im direkten Umfeld des Geltungsbereichs des Bebauungsplans XV - 53a-2, in dem ebenfalls eine verdichtete Wohnbebauung angrenzend an Einfamilienhausgebiete festgesetzt ist, steigerte sich der Bodenrichtwert von 160 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2010) auf 500 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2020). Die Realisierung eines Gewerbegebiets sowie von großflächigem Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten nach Maßgabe der derzeit rechtskräftigen Festsetzungen des Bebauungsplans XV-58bb wäre darüber hinaus für den Bodenrichtwert sowie für die Wohnqualität nachteiliger einzuschätzen. Darüber hinaus wird es mit dem Neubauvorhaben voraussichtlich zu infrastrukturellen Verbesserungen kommen (Kita, Nahversorgung am Kreisel, Erhöhung der Bustaktungen). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
20.7	Möglicherweise stehen zu Uhrzeiten, wo die Menschen auf Arbeit sind, einige wenige Parktaschen zur Verfügung. Aber meist ist dies kaum noch der Fall. Das Verkehrsgutachten hierzu ist bereits 2 Jahre alt. Der neu gebaute Bürokomplex (BRAIN BOX BERLIN), der sich bekanntermaßen in Nachbarschaft zu dem geplanten Bauvorhaben befindet, hat in dem Verkehrsgutachten noch keinerlei Beachtung gefunden. Aus diesem Komplex wird sich ebenfalls ein erhöhtes Verkehrsaufkommen ergeben. Des Weiteren wurde die Öffnung des Großflughafens BER, der ausschließlich über die angrenzende Autobahn erreichbar ist, nicht berücksichtigt. Hier wird der Verkehr auf der Autobahn massiv zunehmen, wobei der Eisenhutweg als	20, 21, 23	Für eine Errichtung von privaten Stellplätzen im Rahmen von Neubauvorhaben besteht keine Rechtsgrundlage. Daher können Bauherren nicht zur Errichtung von Stellplätzen verpflichtet werden. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan selbst werden durch die Festsetzungen von Stellplatzflächen und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,5. Angesichts eines für die städtischen Wohnungsbaugesellschaften zu erbringenden Anteils an mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum ist die Stellplatzquote angemessen. Die Erfahrungen im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil preisgebundener Wohnungen zeigen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist.

	Umfahrung bzw. Umleitung dienen wird, sollte es hier zu Problemen wie Stau, Sperrungen oder sonstiges kommen. Ich bitte all diese Punkte intensiv zu beachten und das Bauvorhaben noch einmal zu überdenken.		In der verkehrstechnischen Untersuchung sind für die künftigen Verkehre im Prognoseplanfall die im Umfeld und darüber hinaus absehbaren Gebietsentwicklungen, ebenso wie die somit zu erwartenden Verkehrszunahmen, auch bzgl. des Flughafens BER und des Büro-Komplexes BRAIN BOX BERLIN, berücksichtigt. Einen Anspruch auf einen (freien) Stellplatz im öffentlichen Straßenraum gibt es nicht. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
21	Vgl. Stellungnahme lfd. Nr. 20	20, 21,23	
22.1	Hinsichtlich der Stellplätze ist zu erwarten, dass diese tatsächlich in keiner Weise ausreichend sein werden. Selbst wenn nicht allen Wohnungen ein Auto zugerechnet wird, ist aber davon auszugehen, dass es etliche Mieteinheiten geben wird, bei denen die Mieter mindestens zwei Fahrzeuge im Besitz haben. Unabhängig davon ist der Sozialbau an sich kein Argument. Auch wenn viele Nutzer von Sozialbauten eventuell nicht so gut bemittelt sind, sind sie trotzdem meistens im Besitz eines Fahrzeugs. Eine Planung von weniger als 50% an Stellfläche ist daher absolut unrealistisch. Hinzu kommt auch noch, dass Parkplätze für die Besucher der Anwohner nicht eingeplant und völlig außer Acht gelassen sind. Wo stellen die Besucher ihre Autos hin? Die Parksituation ist ja jetzt schon an Wochenenden nicht ausreichend, es wird dann "wild" geparkt und zum Teil auch in Einfahrten (sehr oft schon beobachtet vor dem Grundstück Eisenhutweg 52)	22	In Berlin besteht bei Neubauvorhaben mangels einer entsprechenden Rechtsgrundlage für Bauherren keine Verpflichtung, private Stellplätze zu errichten. Dessen ungeachtet werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch die Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht. Die Erfahrungen von städtischen Wohnungsbaugesellschaften im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil preisgebundener Wohnungen zeigen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist. Daher wird ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 Stellplätzen pro Wohnung für angemessen gehalten. Für die Übernahme des Wohnungsbaukomplexes durch eine städtische Wohnungsbaugesellschaft besteht bereits eine Absichtserklärung. Zukünftig soll zudem stärker auf alternative Mobilitätsangebote (z. B. ÖPNV, Carsharing, Fahrrad) gesetzt werden, anstatt durch die Schaffung einer überdimensionierten Anzahl von Stellplätzen den motorisierten Individualverkehr zu stärken. Der Betreiber des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof bereitet für den Gesamtstandort ein Mobilitätskonzept vor. Richtig ist, dass das ÖPNV-Angebot attraktiver werden sollte. Hierzu laufen derzeit Abstimmungsgespräche zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger BVG. Angesichts der fortschreitenden Realisie-

			rung von Bauvorhaben im Entwicklungsbereich, und damit einhergehend einer gestiegenen Nachfrage, kann hier, z.B. durch Taktverdichtung, weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine direkte Verbindung mit dem S-Bahnhof Adlershof zu prüfen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
22.2	Der nächste nicht annehmbare Punkt ist die Privatstraße, die direkt an den vorhandenen Einfamilienhausgrundstücken vorbeiführt. Hier entsteht eine zusätzliche, unnötige Lärmbelästigung, sowie werden zusätzliche Emissionen den Grundstücken unmittelbar zugeführt. Ebenfalls ist hier zu befürchten, dass dort unter Umständen auch kleinere Autos an den Grundstücksgrenzen parken.	22	Auf der Privatstraße C sind keine großen Verkehrsbewegungen zu erwarten, die zu nachteiligen Emissionen führen werden. Durch die Einrichtung von 100 Kfz-Stellplätzen entlang der Privatstraße kann nicht von einer hohen Anzahl von Kfz-Fahrten ausgegangen werden, zumal die Privatstraße im Bereich der angrenzenden westlichen Nachbargrundstücke als Einbahnstraße ausgewiesen werden soll, so dass hier nur wenige ausfahrende Fahrzeuge zu erwarten sind. Mehr als die Hälfte der 100 Stellplätze ist in der östlichen Hälfte des Vorhabengebiets angeordnet, so dass die Kfz-Fahrerinnen und -fahrer die kürzere, östliche Ausfahrt nutzen werden, die parallel zum angrenzenden Gewerbegebiet hin ausgerichtet ist. Darüber hinaus wird diese Privatstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Zwischen diesem Bereich der Privatstraße und der Grundstücksgrenze befinden sich Versickerungsanlagen, wie Mulden, so dass hier ein Parken nicht möglich sein wird. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
22.3	Weiterhin ist auch der "Müllplatz" an der Privatstraße und neben dem Grundstück Eisenhutweg 52 eine absolute Lärm- und Geruchsbelästigung, und möglicherweise eine Quelle für Ungeziefer (Ratten etc.) durch nebenbei abgestellten Müll.	22	Müllplatzanlagen sind in einem allgemeinen Wohngebiet betriebsnotwendige und übliche Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO. Durch die Anordnung am Eisenhutweg ist eine problemlose Abholung sichergestellt. Im Durchführungsvertrag wird eine begrünte Einhausung des Müllplatzes gesichert.

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
23	Vgl. Stellungnahme lfd. Nr. 20	20, 21, 23	
24.1	Wir hatten bereits im Jahre 2018 zum damaligen Planungsstand Stellung bezogen, was aber in Ihrer Begründung zum Bebauungsplan nur geringe Berücksichtigung fand. Speziell die vorhandene EFH-Bebauung in unmittelbarer Nähe Ihres Bauvorhabens findet sich in Ihren Überlegungen kaum wieder oder wurde vernachlässigt. Unter Hinweis auf das Gebot der Rücksichtnahme im Baurecht sollte speziell die Planung für die Häuser I und J überdacht werden, die mit einer Höhe von 16 bzw. 25m an die EFH-Siedlung grenzen. Im Gegensatz zu den ersten 3 Varianten Ihrer Planung wurden hier sogar noch Geschosse aufgestockt, was die Schallreflexionen gerade bei meist vorherrschenden Westwind erhöht und zur Abwertung der angrenzenden Grundstücke im Johannes-Sasse-Ring wegen Verschattung und direkter Einsicht auf unsere Grundstücke führt. Beispielhaft möchten wir hier auf die Bebauung Straße am Flugplatz, Teilfläche 2 verweisen (Bebauungsplan XV-53a-2) , wo von einer akzeptablen Nachbarschaft von Ein- und Mehrfamilienhäusern gesprochen werden kann. Es gibt vielfältige Möglichkeiten auch im vorliegenden Bebauungsplan Umplanungen vorzunehmen.	24	Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind private und öffentliche Belange untereinander und gegeneinander gerecht abgewogen worden (Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB). Ein Ausgleich der unterschiedlichen Interessen (im Sinne eines Optimums) ist dabei erstrebenswert, bedeutet aber nicht, dass alle Interessen vollumfänglich berücksichtigt werden. Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegerinnen und Anlieger des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011, die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
24.2	Ebenfalls nur schwer nachvollziehbar ist die Privatstraße C, die direkt an den Grundstücken der EFH-Siedlung entlangführt. Hier werden die bestehenden EFH-Grundstücke erneut schwer benachteiligt. Das zu bauende Wohngebiet soll Autofrei bleiben, weshalb der Verkehr herumgeführt werden soll. Die hier zu erwartenden Schadstoffemissionen werden auch aufgrund der vorherrschenden Winde zu großer Belastung der angrenzenden Grundstücke führen.	24	Das Vorhaben wird sich in schalltechnischer Hinsicht insgesamt positiv auf die Umgebung auswirken, da verkehrs- und anlageninduzierte Immissionen abgeschirmt werden. Auf der Privatstraße C sind keine großen Verkehrsbewegungen zu erwarten, die zu erheblichen nachteiligen Schadstoffbelastungen führen. Durch die Einrichtung von 100 Kfz-Stellplätzen entlang der Privatstraße kann nicht von einer hohen Anzahl von Kfz-Fahrten ausgegangen werden. Mehr als die Hälfte der 100 Stellplätze ist in der

	Wir hoffen das die von den Anwohnern gemachten Stellungnahmen dazu führen, dass die vorgelegte Planung nochmals überdacht wird. In jedem Fall sind wir auch zu weiteren rechtlichen Schritten bereit.		östlichen Hälfte des Vorhabengebiets angeordnet, so dass die Kfz-Fahrerinnen und -fahrer die kürzere, östliche Ausfahrt nutzen werden, die parallel zum angrenzenden Gewerbegebiet hin ausgerichtet ist. Darüber hinaus wird diese Privatstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und im Bereich C der angrenzenden westlichen Nachbargrundstücke als Einbahnstraße, so dass hier nur wenige ausfahrende Fahrzeuge zu erwarten sind. Die schalltechnische Untersuchung kommt unter sinngemäßer Anwendung der 16. BImSchV zum Ergebnis, dass bezüglich der Privatstraße keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind. Nachteilige Schadstoffemissionen durch die Kfz-Verkehre entlang der Privatstraße sind, durch die geringe die Straße nutzende Fahrzeugmenge, nicht zu erwarten. Die vorherrschenden Winde kommen zudem aus West bzw. aus Nordwest bis Südwest, so dass die durch Fahrzeuge auf der Privatstraße verursachten Emissionen ohnehin zumeist nicht in Richtung der Nachbargrundstücke geweht werden. Der Großteil der Stellplätze ist zur Aufwertung der Freiräume und für die Schaffung autofreier Innenhöfe, bzw. zum Schutz der Erholung aller Anwohnenden, in der Tiefgarage untergebracht. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
25.1	Folgende Forderungen: Tempo 30 für den Eisenhutweg min. zw. Kreisverkehr und Stubenrauchstr. auch wegen geplanter Kita	25, 26	Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens besteht keine Regelungsmöglichkeit für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone am Eisenhutweg, die Vorhabenträgerin würde dies jedoch begrüßen. Die zuständige Verkehrsbehörde hat über die Temporegulierung zu entscheiden und wird über die Stellungnahme informiert. Die Planung einer Kita am Eisenhutweg könnte die Einrichtung eines Tempolimits positiv beeinflussen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

25.2	Verkürzung Bustakt Linie 160 und neue Linie zum S-Bahnhof Adlershof	25,26	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von der Stellungnahme nicht betroffen. Die Busanbindung wird derzeit zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger BVG diskutiert. Mit der fortschreitenden Entwicklung in der Entwicklungsmaßnahme und einer damit erhöhten Nachfrage kann hier z.B. durch Taktverdichtung weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. Die Vorhabenträgerin würde dies begrüßen Kenntnisnahme
25.3	Schallschutzmaßnahmen vor Gebäuden am Eisenhutweg wegen Reflexion an neuen Gebäuden (Verminderung schallharter Oberflächen, höhere Hecken oder ähnliches)	25,26	Das schalltechnische Gutachten führt den Nachweis, dass keine nachteiligen Schallreflexionen zu erwarten sind. Das Vorhaben wird sich in schalltechnischer Hinsicht insgesamt positiv für die Umgebung auswirken, da verkehrs- und anlageninduzierte Immissionen abgeschirmt werden. Die Pflanzung von Hecken ist vorgesehen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
25.4	Prüfung ob Bebauungshöhe für angrenzende Gebäude am Eisenhutweg (z.B. von 4 auf 3 Geschosse) reduziert werden kann	25,26	Für das Plangebiet ist nach derzeit geltendem Planungsrecht eine Gewerbe- und Sondergebietsnutzung mit entsprechenden städtebaulichen Dichten (GFZ 1,6 und GRZ 0,6 sowie Bauhöhen von bis zu 18 m) festgesetzt. Eine Reduzierung dieser städtebaulichen Dichten ist im Sinne des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden nicht gewünscht. Das öffentliche Interesse, innerstädtisch gelegenen und bezahlbaren Mietwohnraum (auch für Familien) zu schaffen, soll an diesem Standort durch Geschosswohnungsbau realisiert werden. Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser böten aufgrund des für den innenstadtnahen Bereich nicht mehr angemessenen Verhältnisses von Grundstücksfläche zur Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner nur wenigen Privilegierten neuen Wohnraum. Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt, insbesondere entlang des Eisenhutwegs ist seit 2006 eine Bebauung mit Gebäudehöhen von rund 18 m bis zu 30 m Ziel

			der städtebaulichen Entwicklung. Insofern entspricht das Vorhaben hinsichtlich der Verdichtung und dem Maß der baulichen Nutzung der übergeordneten Zielstellung innerhalb der Entwicklungsmaßnahme. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
25.5	Fußgängerüberweg im Bereich der Kita/Bushaltestelle	25,26	Die Errichtung eines Fußgängerüberwegs wird im Durchführungsvertrag gesichert. Die Verortung ist für den am stärksten frequentierten Querungsbereich des Eisenhutwegs vorgesehen. Der Stellungnahme wird gefolgt
25.6	Erhöhung Pkw-Stellplätze	25,26	In Berlin besteht bei Neubauvorhaben mangels einer entsprechenden Rechtsgrundlage für Bauherren keine Verpflichtung, private Stellplätze zu errichten. Dessen ungeachtet werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch die beabsichtigte Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht und deren Realisierung mit der Projektplanung im Durchführungsvertrag vereinbart. Die Erfahrungen im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil mietpreisgebundener Wohnungen zeigen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist. Zukünftig soll zudem stärker auf alternative Mobilitätsangebote (z.B. ÖPNV, Carsharing, Fahrrad) gesetzt werden, anstatt durch die Schaffung einer überdimensionierten Anzahl von Stellplätzen den motorisierten Individualverkehr zu stärken. Der Betreiber des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof bereitet für den Gesamtstandort ein Mobilitätskonzept vor. Richtig ist, dass das ÖPNV-Angebot attraktiver werden sollte. Hierzu laufen derzeit Abstimmungsgespräche zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger BVG. Angesichts der fortschreitenden Realisierung von Bauvorhaben im Entwicklungsbereich, und damit einherge-

			hend einer gestiegenen Nachfrage, kann hier, z.B. durch Taktverdichtung, weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine direkte Verbindung mit dem S-Bahnhof Adlershof zu prüfen. Die in der Verkehrsprognose 2030 festgestellte Steigerung des Verkehrsaufkommens am Eisenhutweg wird nur zu geringen Teilen durch die Entwicklung im Plangebiet verursacht. Ursächlich ist vielmehr die Siedlungsentwicklung im näheren und weiteren Umfeld der Entwicklungsmaßnahme. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
25.7	Beschränkung Bauzeiten 7:00 bis 20:00 Uhr wegen Lärm während der Errichtung der Gebäude Müllvermeidung während der Bauzeit (Kunststofffolien wehen jetzt schon auf unsere Grundstücke)	25,26	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von der Stellungnahme nicht betroffen. Während der Baumaßnahmen ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, Lärm- und Luftschadstoffe so gering wie möglich zu halten. Die Kontrolle darüber hat das bezirkliche Umweltamt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
25.8	Prüfung auf Erhöhung Holzbauweise (CO2-Vermeidung)	25,26	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von der Stellungnahme nicht betroffen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
25.9	Nahversorgung verbessern	25,26	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens sind von der Stellungnahme nicht betroffen. Dessen ungeachtet wird durch den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan XV-58bb-1 die planungsrechtliche Voraussetzung für ein weiteres Nahversorgungsangebot am Kreisverkehr geschaffen.

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
26	<i>s. Stellungnahme lfd. Nr. 25</i>		
27.1	Ich bin für mehr Wohnungsbau in Berlin; allein der aktuell hohe Bedarf, reicht als Argument. Was nicht sein darf, ist, wenn neu geplante Bebauung, sich absolut nicht einer vorhandenen historischen Struktur annähert, somit einen städtebaulichen Fremdkörper darstellt und privates Eigentum schädigt. Es sollte im Sinne einer guten nachbarschaftlichen Beziehung, schon bei der Planung unbedingt das Gebot der Rücksichtnahme bei öffentlichen Bauvorhaben gelten. Ich möchte Eines voranschicken. Die heute vorherrschenden Geräuschemissionen durch die Stadtautobahn sind für mich und alle, von mir befragten, Nachbarn, absolut erträglich und im Rahmen der Vorschriften und ich ahne, dass Sie unter anderem gerade wegen dieser Angst vor zu hohen Schallpegeln, diese überdimensionierte Planung, mit bis zu 26m hohen „Schallschutzgebäuden“, betrieben haben. Ja, auch wirtschaftliche Aspekte und der Wunsch nach besonders viel neuem Wohnraum auf einmal, wird eine große Rolle spielen. Aber ehrlich, eine insgesamt flachere Bauweise, wäre eine sehr gut verträgliche Alternative und niemand wäre einem zu hohen oder höher werdenden Schallpegel ausgesetzt und dem Landschaftsbild wäre ebenfalls geholfen (s. auch Bauvorhaben XV-53a-2 „Johannisgärten“, in gerademal 400m Entfernung Luftlinie, in einem absolut vergleichbaren Wohngebiet, wo ein anwohnender Richter mit seiner Nachbarschaft die Bauplaner überzeugen konnte, einen viel verträglicheren Kompromiss zu finden).	27	Das Plangebiet ist Teil der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Berlin- Johannisthal / Adlershof“ im Ortsteil Johannisthal. Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt. Abgesehen von der vorhandenen Einfamilienhausbebauung, ist entlang des Eisenhutwegs seit 2006 in der Regel eine Bebauung mit einer Höhe von rund 18 m und im Einzelfall bis zu 30 m Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Der Ortsteil Johannisthal gehört außerdem zu den städtischen Lagen im Bezirk-Treptow-Köpenick. Bis zum Jahr 2030 ist in Berlin ein starkes Wachstum der Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner zu erwarten und es wird dringend zusätzlicher Wohnraum in der Metropolenregion benötigt. Im Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 liegt der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17VE innerhalb des Neubaubereichs Johannisthal / Adlershof. Es ist davon auszugehen, dass zusätzlich zu den bereits realisierten Wohnungen weitere ca. 5.000 WE innerhalb der Entwicklungsmaßnahme geplant und gebaut werden. Die Inhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entsprechen den grundsätzlichen wohnungspolitischen Zielen, innerstädtische Wohnraumpotenziale unter Nutzung vorhandener Infrastrukturen zu aktivieren. Mit der Absicht, im Geltungsbereich anteilig mietpreisgebundenen Wohnraum zu schaffen, wird ein weiteres wichtiges wohnungspolitisches Anliegen des StEP Wohnen 2030 erfüllt. Durch das vorgesehene Bauvorhaben wird das bestehende Wohngebiet erweitert und auch anderen Nutzerinnen und Nutzern, als nur privilegierten Eigentümerinnen und Eigentümern von Einfamilienhäusern zugänglich gemacht. Dafür ist ein lärmrobuster Städtebau erforderlich, eine flachere Bauweise könnte insgesamt keine gesunden

			Wohnverhältnisse innerhalb des Plangebiets gewährleisten. Die immissionsschutzrechtlichen Voraussetzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans XV-53a-2 sind nicht vergleichbar. Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind die private und öffentliche Belange untereinander und gegeneinander gerecht abgewogen worden (Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
27.2	Die Bauhöhe des Hauses I hat sich an der Front I8/I9 von den Vorschlägen der ersten frühzeitigen Beteiligung (Variante A), sogar noch um eine Etage erhöht! Die Variante C hatte sogar eine, um 30m rückversetzte, Front. In einem Beispielentwurf zum vormals bestandenen Planungsrecht, war an dieser Stelle, ein maximal 8m hohes Gewerbeobjekt geplant. Und nun Ihre neue Planung. Ich werte das als eine Ohrfeige auf meine 1. Stellungnahme 2018.	27, 29	Obgleich sich die Gebäudehöhe um ein Vollgeschoss erhöht hat, ist zeitgleich der Gebäudekörper um 16 m geöffnet worden, um gegenüber der Bestandsbebauung eine offenere Baustruktur zu ermöglichen und nachbarschaftliche Belange zu berücksichtigen. Aus Schallschutzgründen wurde von der zuständigen Behörde SenUVK, Abt. I C, sogar eine weitere Erhöhung und Schließung der Gebäudestruktur gefordert. Dies wurde zugunsten der Nachbarbebauung verworfen. Die Visualisierung war nur eine der Varianten, die das bestehende Planungsrecht ermöglicht. Die im Bebauungsplan XV-58bb festgesetzten Oberkanten erlauben aktuell jedoch eine Bauhöhe von 12 m bis 18 m in den Gewerbegebieten GE1 und GE2. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
27.3	Es ist eine Baulücke zwischen Haus I und J geschaffen worden, was ich befürworte. Ich werde aber mit den beiden Häuserfronten I8/I9 und J1/J11, in der von Ihnen geplanten Entfernung zu der kompletten Flurstücksgrenze und Bauhöhe, nicht leben können. Diese Fronten sind sehr nah, viel zu hoch und führen zu einer Verschattung meines Grundstückes (täglich, bis ca. 15.00 Uhr, ab Ende	27	Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegenden des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011, die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Die gesetzlichen

	September bis in den März, vollverschattet!) und den meiner direkten Nachbarn. Weiterhin wird es durch diese beiden Hausfronten, energetisch addiert zu den anderen neuen Geräuschemissionen der kompletten Wohnanlage und der Privatstraße C, zu Schallreflexionen der Geräusche der Stadtautobahn, gerade bei meist vorherrschendem Westwind, kommen. Alle diese Punkte führen zu einer Beeinträchtigung meiner Gesundheit und Lebensqualität und der meiner Kinder und der Abwertung vieler Immobilienwerte.		Abstandsflächen sind eingehalten, so dass die vom Gesetzgeber als verträglich angesehenen Sozialabstände eingehalten sind. Schallreflexionen sind gemäß der gutachterlichen Untersuchung (ALB, Oktober 2020) nicht zu befürchten. Der Immobilienmarkt in Berlin ist angespannter denn je. Folglich kommt es – entgegen der befürchteten Wertminderung – zu Wertsteigerungen aller Immobilien in Berlin. Seit dem Stichtag 01.01.2010 hat sich der Bodenrichtwert der umliegenden Wohngebiete von 110 EUR/m² auf 400 EUR/m² gesteigert (Stichtag: 01.01.2020). Im direkten Umfeld des Geltungsbereichs XV - 53a-2, in dem ebenfalls eine verdichtete Wohnbebauung angrenzend an Einfamilienhausgebiete festgesetzt ist, steigerte sich der Bodenrichtwert von 160 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2010) auf 500 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2020). Die Realisierung eines Gewerbegebiets sowie von großflächigem Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten nach Maßgabe der derzeit rechtskräftigen Festsetzungen des Bebauungsplans XV-58bb wäre darüber hinaus für den Bodenrichtwert sowie die Wohnqualität nachteiliger einzuschätzen. Darüber hinaus wird es mit dem Neubauvorhaben voraussichtlich zu infrastrukturellen Verbesserungen kommen (Kita, Nahversorgung am Kreisel, Erhöhung der Bustaktungen). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
27.4	Bei der Planung der Bauhöhen zum Eisenhutweg, wurde wenigstens bei der 1. Gebäudereihe mit einer 3-stöckigen Bebauung geplant. Hier liegt sogar noch eine Straße und Straßenland zwischen 1. Wohnhausfront und den Grundstücksgrenzen der Anwohner (insg. ca. 30m gegenüber nur ca. 17m zu unserer Grenze). Warum lassen Sie hier keine gerechte Rücksichtnahme walten? Zählt eine kürzere angrenzende Front weniger? Eine Verringerung der Geschoßanzahl ab 3 beginnend (eventuell treppenartig) für Haus I und J, ist meine klare Alternative. Anpflanzungen von Bäumen im Gebiet der Regenwassermulde	27, 29	Durch die Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen gegenüber den benachbarten Grundstücken ist von einem ausreichenden Sozialabstand auszugehen. Auch eine unzumutbare Verschattung ist ausgeschlossen. Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegenden des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011, die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Insbeson-

	zu den Grundstücken könnten sich außerdem positiv auswirken; Wildparken muss auch unbedingt verhindert werden.		dere die Abstufung und Öffnung der Gebäudekörper trägt der umliegenden Wohnbebauung Rechnung. Obgleich sich die Gebäudehöhe um ein Vollgeschoss erhöht hat, ist zeitgleich der Gebäudekörper um 16 m geöffnet worden, um gegenüber der Bestandsbebauung eine offenere Baustruktur zu ermöglichen und nachbarschaftliche Belange zu berücksichtigen. Die daraus resultierenden Nachteile für zusätzlichen Schallschutz der Innenhöfe bei gleichzeitigem Verlust an Wohnfläche gehen zulasten der Vorhabenträgerin. Eine weitere Öffnung oder Reduzierung der Bauhöhe nach Westen hin würde sämtliche Schallschutzmaßnahmen für die künftigen Anwohnerinnen und Anwohner obsolet machen. Für das Gebiet besteht seit 2006 ein rechtskräftiger Bebauungsplan, der 12 m hohe Gewerbegebäude mit Umfahrung in nur 4,8 m Entfernung zur Grundstücksgrenze ermöglicht. Aus Rücksicht auf die Nachbarinnen und Nachbarn wurde in der vorliegenden Planung ein deutlich größerer Abstand gewählt und nach der frühzeitigen Beteiligung auch noch einmal vergrößert. Eine Bepflanzung der Versickerungsflächen mit Bäumen oder Sträuchern ist aufgrund des dort liegenden, unterirdischen Kabels nicht möglich. Für das Einhalten des straßenverkehrsrechtlich konformen Abstellens und das Parken von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenland ist das bezirkliche Ordnungsamt verantwortlich. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan können dazu keine rechtsverbindlichen Regelungen getroffen werden. Der Bedarf an vorhabeninduzierten Stellplätzen wird gedeckt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
27.5	Die Privatstraße C macht planerisch Sinn, dass sehe ich ein. Aber muss sie sich wirklich zwischen den Stromhäusern und dem Flurstück 2723 zwängen? Hier befindet sich eine Menge an Vegetation und die beiden Stromhäuser bilden auch hier eine	27, 29	Eine Verlegung der Erschließungsstraße würde einen Verlust wertvoller Baufläche und deutliche Einbußen bei der Freifläche der Kita bedeuten. Eine Reduzierung der Freifläche der Kita würde direkt zur

	„ideale“ Reflexionswand (immerhin je 2mal 15mx8m) des vermutlich erheblichen Verkehrs, für alle direkt und indirekt angrenzenden Grundstücke. Ist es nicht auch mit einer Wendeschleife in Höhe der Hausecke J12 möglich, den Verkehr wieder abzuführen oder wenigstens einer Rückverlegung hinter beide Stromhäuser?		Reduzierung der verfügbaren Kita-Plätze führen. Nachteilige Schallreflexionen können nach gutachterlicher Untersuchung ausgeschlossen werden. Der Großteil der Stellplätze ist zur Aufwertung der Freiräume und für die Realisierung autofreier Innenhöfe bzw. zum Schutz der Erholung aller Anwohnenden in der Tiefgarage untergebracht. Durch die Einrichtung von 100 Kfz-Stellplätzen entlang der Privatstraße kann nicht von einer hohen Anzahl von Kfz-Fahrten ausgegangen werden. Mehr als die Hälfte dieser 100 Stellplätze ist in der östlichen Hälfte des Vorhabengebiets angeordnet, so dass Kfz-Fahrerinnen und -fahrer die kürzere, östliche Ein-/Ausfahrt nutzen werden, die parallel zum angrenzenden Gewerbegebiet hin ausgerichtet ist. Darüber hinaus wird diese Privatstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und im Bereich C, zu den angrenzenden westlichen Nachbargrundstücken hin, als Einbahnstraße. Daher sind hier nur wenige ausfahrende Fahrzeuge zu erwarten. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
27.6	Ich freue mich sehr über neue Kitaplätze, da ich nachvollziehen kann, wie aufreibend eine aufwendige Suche nach einem Platz in Wohnortnähe sein kann. Ich finde Ihre Begründung zum Standort in dieser Baugebietsecke allerdings mehr als fragwürdig. Ist dem Thema 220-kV-Stromleitung wirklich genug Achtung bemessen worden? (Siehe auch Gutachten zur frühzeitigen Beteiligung der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. vom 18.05.18) Nur nicht an der anderen Ecke am Eisenhutweg planen, wegen der dortigen Grenze zu einem, noch nicht beplanten, Gewerbe- und Sondergebiet, ist mir unerklärlich. Sollen die Kinder vor, von dort zukünftig zu erwartenden, Emissionen geschützt werden? Auch hier könnte doch dann im Einvernehmen geplant werden.	27, 29	Zur Vermeidung bzw. Reduzierung eines Bring- und Abholverkehrs innerhalb des neuen Wohngebiets ist der Kita-Standort direkt am Eisenhutweg sinnvoll. Darüber hinaus ist ein größtmöglicher Abstand zur Autobahn sowie zum im Bebauungsplan XV-58bb-1 geplanten Gewerbe- und Sondergebiet auf dem östlichen Nachbargrundstück aus Immissionsschutzgründen vernünftigerweise geboten. Verbindlich einzuhaltende Abstände von Nutzungen zu einer 50-Hertz-Anlage, hier eine 220-kV-Freileitung, werden durch den Betreiber und das bezirkliche Umweltamt nach DIN VD 0210 und nach der 26. BImSchV vorgegeben. Die Mindestabstände sind in der Planung berücksichtigt. Das überarbeitete EMF-Gutachten (Müller-BBM, März 2021) weist nach, dass keine nachteiligen Auswirkungen auf die geplanten Nutzungen zu erwarten sind, und alle Grenzwerte der 26. BImSchV eingehalten werden.

			Im Übrigen handelt es sich bei den an das Vorhabengebiet östlich angrenzenden Flächen bereits um ein im Bebauungsplan XV-58bb festgesetztes Gewerbegebiet. Die planungsrechtlich mögliche Nutzung (derzeit und künftig) und damit verbunden die zulässigen Emissionen wurden bei der hier vorgelegten Planung als gegebene Rahmenbedingung berücksichtigt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
27.7	Ich kann Ihre Entscheidung zu einem beschleunigten Verfahren gerade in Bezug auf die vorherrschende Tier- und Pflanzenwelt absolut nicht nachvollziehen. Die mehrfachen Rodungsaktionen durch die Fa. WISAG haben, tatsächlich einiges dazu beigetragen, schützenswerte Tier- und Pflanzenwelt zu vernichten. Dies haben wir auch bei der Polizei angezeigt. Trotzdem ist das Vorkommen besonders seltener Tierarten immens. Als direkte Anwohner können wir bis heute Fledermäuse (jeden Abend zur Dämmerung fliegen sie über unsere Grundstücke und das Bebauungsgebiet), Hummeln und Wildbienen (nur für ein paar Wochen im Frühjahr verlassen diese die Erdhöhlen), Eidechsen (leider haben unsere Katzen diese des Öfteren vom Bebauungsgebiet auf unsere Terrassen angeschleppt), Erdkröten (wir haben sogar Filmaufnahmen), echte große Weinbergschnecken in Massen und viele andere Tiere, wie Igel und Greifvögel, beobachten. Das ist alles nicht einmal ein ordentliches Gutachten wert? Das kann doch nicht sein? Ich habe das auch dem Landesverband und den anderen Umweltorganisationen mitgeteilt.	27, 29	Die Voraussetzungen zur Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB liegen ausnahmslos vor. Durch die Anwendung des § 13a BauGB ist die Plangeberin jedoch nicht von der Pflicht entbunden, die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB, soweit diese abwägungserheblich sind, zu ermitteln und zu bewerten. Im Rahmen des Umweltbeitrags wurden die Flächen im Plangebiet erneut hinsichtlich ihrer Biotopfunktionen untersucht. Es wurde festgestellt, dass die Flächen des Plangebiets eine geringe Bedeutung in ihren Biotopfunktionen besitzen. Etwaige Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen wurden auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplans XV-58bb bereits umgesetzt. Zum Vorkommen geschützter Tierarten wurde eine artenschutzrechtliche Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Umweltbeitrag berücksichtigt. Das Vorhabengebiet ist bereits festgesetztes Bauland und kann von der Eigentümerin / dem Eigentümer entsprechend genutzt und auch gepflegt werden. Auch nach bezirklicher Einschätzung liegen keine Verstöße gegen die Belange des Naturschutzgesetzes vor. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich einer Störung streng geschützter Arten nach § 44 BNatSchG durch die Mahd, die unter Beteiligung des Bezirks erfolgte (vgl. auch lfd. Nr. 33.2).

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
27.8	Vor allem die Punkte 1 (Anm.: hier lfd. Nr. 27.2-27.4) und 2. (Anm.: hier lfd. Nr. 27.5) zeigen auf, dass nicht nach gleichem Maßstab mit allen „alten“ Anwohnern umgegangen wurde. Das empfinde ich mehr als ungerecht und nicht im Sinne eines fairen Miteinanders. Ich werde das so nicht hinnehmen können. Die Johannes-Sasse-Ring Fraktion ist sehr unglücklich, entsetzt und hat sich für weitere Schritte angeschlossen. Die geplante Gestaltung (Design/Architektur) der Wohnhäuser sehen wir positiv.	27	Kenntnisnahme
28.1	Wie bereits im Mai 2018 schon geschrieben, bemängele ich hier noch einmal die Verkehrsplanung. So wurde bereits 2016 die Verkehrsmessung durchgeführt, da gab es noch kein Landeslabor 380 Mitarbeiter, BRAIN BOX BERLIN, Bürohochhaus für 1800 Mitarbeiter, Pflegeeinrichtung incl. Supermarkt und Kita, jetzt noch geplant eine Schule für 1200 Schüler und im Bau die Clay-Oberschule an der Kanalstr. Neukölln. Die entsteht gerade an der Rückseite der geplanten Hochhäuser. Außerdem in der Verlängerung des Eisenhutwegs, Rudower Chaussee das 60.000 qm große Allianzareal. Außerdem wurde diese Verkehrsmessung nicht an einem Werktag vorgenommen.	28	Die zugrunde gelegten Prognosefälle der verkehrstechnischen Untersuchung berücksichtigen die bis zum Jahr 2030 im Umfeld und darüber hinaus realisierten bzw. absehbaren Gebietsentwicklungen und damit die zu erwartenden Verkehrszunahmen. Die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ist grundsätzlich nachgewiesen. Das Gutachten ist methodisch und fachlich korrekt und in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erarbeitet worden. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
28.2	In der Expertise vom Schallschutz wird klar gesagt, dass dieses Grundstück für eine Wohnbebauung gänzlich ungeeignet ist. Der Aufwand der hier betrieben werden soll, um eine einigermaßen funktionierende Schallisolierung zur Autobahn herzustellen, steht in keinem Verhältnis zum Nutzen.	28	Die schalltechnische Untersuchung belegt, dass gesunde Wohnverhältnisse in Bezug auf den Verkehrslärm auf den überbaubaren Grundstücksflächen im allgemeinen Wohngebiet mit zusätzlichen Festsetzungen zum Lärmschutz gegeben sind. Die Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses obliegt der Vorhabenträgerin. Flächenpotenziale im Berliner Stadtgebiet, die ohne jegliche Schallschutzmaßnahmen zur Schaffung von Wohnraum geeignet sind, sind weitestgehend ausgeschöpft.

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
28.3	Wenn ich von Nachhaltigkeit und Ökologie höre, kann dieser Entwurf nur ein Scherz sein. Kann man in den 7-Geschossen die Fenster zur Autobahn überhaupt öffnen oder gibt es dort eine Zwangsbelüftung? Bei den vorderen 3-Geschossen gibt es zur Straßenseite keine Fenster und Türen. Diese sehen aus wie überirdische Bunker und laden die Graffiti-Jünger geradezu ein. Dafür gibt es kaum Freiraum zum Nachbarn und man schaut sich gegenseitig in die Fenster. Unter einer Stadtvilla wie es hier immer vollmundig genannt wird, verstehe ich eigentlich etwas Anderes.	28	Die Fassaden, die der BAB A 113 zugewandt sind, sind in der Regel durch geschlossene Laubengänge gekennzeichnet. Aufenthaltsräume der Wohnungen sind zur lärmabgewandten Seite ausgerichtet. Die Stadtvillen (mit vier Vollgeschossen) haben zu jeder Fassaden-seite ausgerichtete offenbare Fenster, auch zum Eisenhutweg. Der Sozialabstand ist durch die Einhaltung der gesetzlichen Abstands-flächen, insbesondere zur den Nachbargrundstücken, gewahrt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
28.3	Zum Schluss noch etwas zu den Radwegen. Hier wird immer mal wieder eine evtl. Verbreiterung ins Spiel gebracht. Dazu möchte ich noch einmal erinnern das der Eisenhutweg erst 2010 / 2011 mit Mitteln der EU gebaut wurde. Incl. der Radwege Bepflanzung und Versorgungsleitungen. Bei Google Maps kann man sich immer noch die alte Dorfstr. ansehen. Dort ist der Eisenhutweg noch in Bildern aus dem Jahr 2008 zusehen. Es ist schon heute sehr schwer von seinem Grundstück zu kommen. Einsicht in den Eisenhutweg erhält man erst wenn man den Radweg schon berührt, da auch parkende Autos die in kleinen Parkhäfen stehen, die Sicht behindern	28	Regelungsinhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplan-verfahrens sind von den Hinweisen nicht betroffen. Kenntnisnahme
29.1	Hiermit möchte ich als Eigentümer des Flurstücks 2719, einem direkt an das Bebauungsgebiet angrenzenden Grundstück, im Rahmen der öffentlichen Auslegung, Stellung zum Bebauungs-plan 9-17 VE nehmen. Ich bitte darum, dass schon bei der Planung unbedingt das Gebot der Rücksichtnahme bei öffentlichen Bauvorhaben gelten. Das kann ich in vielen Aspekten der nun vorliegenden Bebauungsplanung leider nicht erkennen.	29	Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens wur-den zu berücksichtigende nachbarliche Belange ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Private und öffentliche Belange sind unter-einander und gegeneinander gerecht abgewogen worden (Abwä-gungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB). Ein Ausgleich der unterschied-lichen Interessen (im Sinne eines Optimums) ist dabei erstrebens-wert, bedeutet aber nicht, dass alle Interessen vollumfänglich berück-sichtigt werden.

	1. Die Bauhöhe des Hauses I hat sich an der Front I8/I9 von den Vorschlägen der ersten frühzeitigen Beteiligung (Variante A), sogar noch um eine Etage erhöht! Die Variante C hatte sogar eine, um 30m rückversetzte, Front. In einem Beispielentwurf zum vormals bestandenen Planungsrecht, war an dieser Stelle, ein maximal 8m hohes Gewerbeobjekt geplant. Und nun Ihre neue Planung; diese setzt entgegen den Eingaben der Anwohner aus der ersten Stellungnahme noch einen drauf!!! Ich werde aber mit den beiden Häuserfronten I8/I9 und J1/J11, in der von Ihnen geplanten Entfernung zu der kompletten Flurstückgrenze und Bauhöhe, nicht leben können. Diese Fronten sind sehr nah, viel zu hoch und führen zu einer Verschattung meines Grundstückes (täglich, bis ca. 15.00 Uhr, ab Ende September bis in den März, vollverschattet!) und den meiner direkten Nachbarn.		Durch die Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen gegenüber den benachbarten Grundstücken ist von einem ausreichenden Sozialabstand auszugehen. Auch eine unzumutbare Verschattung ist ausgeschlossen. Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegenden des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011 eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Die Abstufung und die Öffnung der Gebäudekörper an der westlichen Plangebietsgrenze tragen der umliegenden Wohnbebauung Rechnung. Obgleich sich die Gebäudehöhe hier um ein Vollgeschoss erhöht hat, ist zeitgleich der Gebäudekörper auf 16 m Länge geöffnet worden, um gegenüber der Bestandsbebauung eine offenere Baustruktur zu ermöglichen und nachbarliche Belange zu berücksichtigen. Die Visualisierung eines Beispielentwurfs für das Gewerbegebiet war nur eine der Varianten, die das bestehende Planungsrecht ermöglicht. Die im Bebauungsplan XV-58bb festgesetzten Oberkanten erlauben jedoch eine Bauhöhe von 12 m bis 18 m in den Gewerbegebieten GE1 und GE2. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
29.2	Weiterhin wird es durch diese beiden Hausfronten, aufrechnend zu den neuen Geräuschemissionen der kompletten Wohnanlage und der Privatstraße C, zu Schallreflexionen der Geräusche der Stadtautobahn, gerade bei meist vorherrschendem Westwind, kommen. Diese Punkte führen zu einer Beeinträchtigung meiner Gesundheit und Lebensqualität und der meiner Kinder und der Abwertung meiner Immobilie.		Die schalltechnische Untersuchung führt den Nachweis, dass keine nachteiligen Schallreflexionen zu erwarten sind – weder durch die Privatstraße C noch durch die BAB A 113. Der Immobilienmarkt in Berlin ist angespannter denn je. Folglich kommt es – entgegen der befürchteten Wertminderung – zu Wertsteigerungen aller Immobilien in Berlin. Seit dem Stichtag 01.01.2010 hat sich der Bodenrichtwert der umliegenden Wohngebiete von 110 EUR/m² auf 400 EUR/m² gesteigert (Stichtag: 01.01.2020). Im direkten Umfeld des Geltungsbereichs XV - 53a-2, in dem ebenfalls

			eine verdichtete Wohnbebauung angrenzend an Einfamilienhausgebiete festgesetzt ist, steigerte sich der Bodenrichtwert von 160 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2010) auf 500 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2020). Die Realisierung eines Gewerbegebiets sowie von großflächigem Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten nach Maßgabe der derzeit rechtskräftigen Festsetzungen des Bebauungsplans XV-58bb wäre darüber hinaus für den Bodenrichtwert sowie die Wohnqualität nachteiliger einzuschätzen. Darüber hinaus wird es mit dem Neubauvorhaben voraussichtlich zu infrastrukturellen Verbesserungen kommen (Kita, Nahversorgung am Kreisel, Erhöhung der Bustaktungen). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
29.3	Bei der Planung der Bauhöhen zum Eisenhutweg, wurde wenigstens bei der 1. Gebäudereihe mit einer 3-stöckigen Bebauung geplant. Hier liegt sogar noch eine Straße und Straßenland zwischen 1. Wohnhausfront und den Grundstücksgrenzen der Anwohner (insg. ca. 30m gegenüber nur ca. 17m zu unserer Grenze). Eine Verringerung der Geschoßanzahl ab 3 beginnend für Haus I und J, ist meine klare Forderung hierfür.		Durch die Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen gegenüber den benachbarten Grundstücken ist von einem ausreichenden Sozialabstand auszugehen. Insbesondere die Abstufung und Öffnung der Gebäudekörper im westlichen Planbereich trägt der umliegenden Wohnbebauung Rechnung. Obgleich sich die Gebäudehöhe hier um ein Vollgeschoss erhöht hat, ist zeitgleich der Gebäudekörper auf 16 m Länge geöffnet worden, um gegenüber der Bestandsbebauung eine offenere Baustruktur zu ermöglichen und die nachbarschaftlichen Belange zu berücksichtigen. Darüber hinaus kann in einem städtischen Siedlungsbereich nicht damit gerechnet werden, dass ein baulicher Status Quo erhalten bleibt. Für das Gebiet besteht seit 2006 ein rechtskräftiger Bebauungsplan, der 12 m hohe Gewerbegebäude mit Umfahrung in nur 4,8 m Entfernung zur Grundstücksgrenze ermöglicht. Aus Rücksicht auf die Nachbarinnen und Nachbarn wurde in der vorliegenden Planung ein deutlich größerer Abstand gewählt und nach der frühzeitigen Beteiligung auch noch einmal vergrößert. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

29.4	2. Die Privatstraße C, direkt an den Grundstücksgrenzen der Flurstücke zwischen den Stromhäusern und dem Flurstück 2723 ist für mich nicht schlüssig und so erforderlich. Hier befindet sich eine Menge an Vegetation und die beiden Stromhäuser bilden auch hier eine „ideale“ Reflexionswand (immerhin je 2mal 15mx8m) des vermutlich erheblichen Verkehrs, für alle direkt und indirekt angrenzenden Grundstücke. Eine alternative Lösung, z.B. nur das Wohngebiet führend ist meine Anregung und Forderung. Ist es nicht auch mit einer Wendeschleife in Höhe der Hausecke J12 möglich, den Verkehr wieder abzuführen oder wenigstens einer Rückverlegung hinter beide Stromhäuser?		Die schalltechnische Untersuchung führt den Nachweis, dass keine nachteiligen Schallreflexionen entlang der Privatstraße C zu erwarten sind. Eine Wendeschleife ist allein aufgrund des Flächenbedarfs nicht realisierbar, da diese einen entsprechenden Radius für dreiaxsig Müllfahrzeuge und sonstige Versorgungsfahrzeuge erforderlich macht. Der Großteil der Stellplätze ist zur Aufwertung der Freiräume und für die Schaffung autofreier Innenhöfe bzw. zum Schutz der Erholung aller Anwohnerinnen und Anwohner in der Tiefgarage untergebracht. Durch die Einrichtung von 100 Kfz-Stellplätzen entlang der Privatstraße kann nicht von einer hohen Anzahl von Kfz-Fahrten ausgegangen werden. Mehr als die Hälfte dieser 100 Stellplätze ist in der östlichen Hälfte des Vorhabengebiets angeordnet, so dass Autofahrerinnen und Autofahrer die kürzere, östliche Ein-/Ausfahrt nutzen werden, die parallel zum angrenzenden Gewerbegebiet hin ausgerichtet ist. Darüber hinaus wird diese Privatstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und im Bereich C, zu den westlich angrenzenden Nachbargrundstücken hin, als Einbahnstraße. Daher sind hier nur wenige ausfahrende Fahrzeuge zu erwarten. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
29.5	3. Die Errichtung einer Kita in unmittelbarer Nähe zu einer 220-kV-Stromleitung ist für mich mehr als fragwürdig. Ist dem Thema 220-kV-Stromleitung wirklich genug Achtung bemessen worden? (Siehe auch Gutachten zur frühzeitigen Beteiligung der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. vom 18.05.18) Nur nicht an der anderen Ecke am Eisenhutweg planen, wegen der dortigen Grenze zu einem, noch nicht beplanten, Gewerbe- und Sondergebiet, ist mir unerklärlich. Sollen die Kinder vor, von dort zukünftig zu erwartenden, Emissionen geschützt werden? Hierzu ist ebenfalls anzumerken, dass es bereits schon einmal zu einer Explosion kam. Dabei entstand		Die gewerblichen Emissionen des im Osten des Vorhabengebiets angrenzenden Gewerbegebiets wären dem Betrieb der Kindertagesstätte abträglich gewesen. Das überarbeitete Gutachten zur elektromagnetischen Feldexposition (Müller-BBM, März 2021) kann nachweisen, dass alle Grenzwerte der 26. BImSchV eingehalten werden. Nachteilige Auswirkungen auf die Kindertagesstätte sind nicht zu erwarten. Dies gilt im Übrigen auch für die geplante Wohnnutzung sowie die bestehende Wohnnutzung (Johannes-Sasse-Ring 3A), die in rund 20 m Entfernung zum Kabelendmast liegt. Die Lage der Kita wurde mit der zuständigen Senatsverwaltung sowie dem Bezirk abgestimmt.

	nur Sachschaden, nicht auszudenken, wenn es noch einmal zu einem derartigen Unglück kommen sollte!!!		Im Übrigen sind die beiden betonierten Einhausungen am Kabelendmast eine Schutzmaßnahme vor etwaigen weiteren Störfällen am Kabelendmast. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
29.6	4. Ich kann Ihre Entscheidung zu einem beschleunigten Verfahren gerade in Bezug auf die vorherrschende Tier- und Pflanzenwelt absolut nicht nachvollziehen. Die mehrfachen Rodungsaktionen durch die Fa. WISAG haben, tatsächlich einiges dazu beigetragen, schützenswerte Tier- und Pflanzenwelt zu vernichten. Dies habe ich bei der Polizei angezeigt. Trotzdem ist das Vorkommen besonders seltener Tierarten immens. Als direkte Anwohner können wir bis heute Fledermäuse (jeden Abend zur Dämmerung fliegen sie über unsere Grundstücke und das Bebauungsgebiet), Hummeln und Wildbienen (nur für ein paar Wochen im Frühjahr verlassen diese die Erdhöhlen), Eidechsen (leider haben unsere Katzen diese des Öfteren vom Bebauungsgebiet auf unsere Terrassen angeschleppt), Erdkröten (wir haben sogar Filmaufnahmen), echte große Weinbergschnecken in Massen und viele andere Tiere, wie Igel und Greifvögel, beobachten. Das wurde auch dem Landesverband und den anderen Umweltorganisationen mitgeteilt. Ich erwarte von Ihnen Begründungen meiner Eingaben oder sogar Alternativplanungen.		Die Voraussetzungen zur Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB liegen ausnahmslos vor. Durch die Anwendung des § 13a BauGB ist der Plangeber jedoch nicht von der Pflicht entbunden, die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB, soweit diese abwägungserheblich sind, zu ermitteln und zu bewerten. Im Rahmen des Umweltbeitrags wurden die Flächen im Plangebiet erneut hinsichtlich ihrer Biotopfunktionen untersucht. Es wurde festgestellt, dass die Flächen des Plangebiets eine geringe Bedeutung in ihren Biotopfunktionen besitzen. Etwaige Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen wurden auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplans XV-58bb bereits umgesetzt. Zum Vorkommen geschützter Tierarten wurde eine artenschutzrechtliche Untersuchung durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Umweltbeitrag berücksichtigt. Das Vorhabengebiet ist bereits festgesetztes Bauland und kann von der Eigentümerin / dem Eigentümer entsprechend genutzt und auch gepflegt werden. Auch nach bezirklicher Einschätzung liegen keine Verstöße gegen die Belange des Naturschutzgesetzes vor. Dies gilt insbesondere auch für eine Störung streng geschützter Arten nach § 44 BNatSchG durch die Mahd, die unter Beteiligung des Bezirks erfolgte (vgl. auch lfd. Nr. 33.2). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.1	Die geplante Bebauung ist nach diesseitiger Ansicht unstrittig viel zu massiv.	30	Geplant ist ein Wohnbauvorhaben, das ein planungsrechtlich zulässiges Sonder- und Gewerbegebiet ablöst. Die Wiedernutzbarmachung

	Das Gebot der Gebietsverträglichkeit, das Gebot der Rücksichtnahme, wie auch der grundrechtlich verankerte Schutz des Eigentums werden nicht eingehalten, es werden unzumutbare Beeinträchtigungen, insbesondere Einbußen von Wohn- und Lebensqualität verursacht, die lange historisch vorhandene Einfamilienhaus-Struktur wird zerstört, ein stadtplanerischer Fremdkörper errichtet, der auch im Vergleich zu anderen gelungenen Neubebauungen völlig überdimensioniert ist. Zudem wird das Menschenrecht auf Gesundheit und Wohl gefährdet und die Grundversorgung der alteingesessenen, wie auch der dann neuen Anwohner ist nicht gesichert. All dies ist in keiner Weise berücksichtigt worden.		von Flächen, insbesondere für die Nachverdichtung als Maßnahme der Innenentwicklung, ist gem. § 1a Abs. 2 BauGB vorrangiges Ziel der Siedlungsentwicklung. Aufgrund der dynamischen Siedlungsentwicklung im Umfeld handelt es sich bei dieser Fläche nicht um eine Stadtrandfläche, die eine entsprechende Bebauungsdichte rechtfertigt. Die Bebauung ist aufgrund des hohen Wohnraumbedarfs, insbesondere auch im Umfeld des Wissenschaftsstandorts Adlershof, gerechtfertigt. Eine Planung, die den umliegenden Dichtewerten der Einfamilienhäuser entspricht, wird an dieser Stelle der Lagequalität und den übergeordneten Erfordernissen der Stadtentwicklung nicht gerecht. In den letzten Jahren haben sich die Rahmenbedingungen des Wohnraumbedarfs erheblich verändert – sie haben sich insbesondere auch schneller und dynamischer entwickelt, als übergeordnete Planwerke dies abbilden können. Maßgeblich für die Versorgungssituation auf dem Berliner Wohnungsmarkt ist sowohl die bisherige, als auch die prognostizierte Entwicklung von Angebot und Nachfrage. Angesichts der Bevölkerungsentwicklung in den letzten Jahren bestehen kaum noch Wohnungsmarktreserven in Berlin, und der Wohnungsmarkt ist im gesamten Stadtgebiet sehr angespannt. Darüber hinaus wird prognostiziert, dass bis zum Jahr 2030 3,9 Mio. Menschen in Berlin wohnen werden. Um den akuten Wohnraumbedarf zu decken sind jährlich 15.000 bis 20.000 neue Wohnungen erforderlich. Die Deckung dieses Bedarfs erfordert und rechtfertigt eine optimale Nutzung mit entsprechend hoher Verdichtung von noch bestehenden Wohnbaupotenzialen in städtebaulich verträglicher Weise. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.2	Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist ein Vorhaben nur dann zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Dies ist hier nicht gegeben! Somit ist das Vorhaben allein aus diesem Grund unzulässig! Das geplante Vorhaben fügt sich eben nicht in die nähere und schon gar nicht die	30	Das Grundstück liegt im Geltungsbereich des am 26.06.2006 festgesetzten Bebauungsplans XV-58bb (GVBl. S. 767). Daher richtet sich die Zulässigkeit des Vorhabens bis zur Festsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE nach § 30 BauGB und nicht nach § 34 BauGB.

	unmittelbare Umgebung ein, denn die von Ihnen geplante „gewerbliche“ Nutzung mehrstöckiger Häuser als Vermietungsobjekt steht der hier üblichen privaten Nutzung max. 2-stöckiger EFH entgegen. Insbesondere die Planung von 4-7 Stockwerken widerspricht der ortsüblichen Bebauung von 2 Stockwerken, vor allem da Sie dies nicht für ein, sondern 14 Gebäude, also einer ganzen Hochhaus-Siedlung planen. Die lange historisch vorhandene Einfamilienhausstruktur (EFH), deren Erhalt auch bei der Erschließung von Johannisthal angestrebt wurde, wird zerstört. Dies widerspricht unstrittig dem Gebot der Gebietsverträglichkeit. Vielmehr ist es ein stadtplanerischer Fremdkörper, was in Luftbildaufnahmen deutlich ersichtlich ist. Eine riesige Hochhaussiedlung in eine EFH-Gegend zu bauen ist für die alt eingesessenen Anwohner und Grundstücksbesitzer absolut unzumutbar!		Geplant ist ein Wohnbauvorhaben, das ein planungsrechtlich zulässiges Sonder- und Gewerbegebiet ablöst. In diesem Zusammenhang kann objektiv festgestellt werden, dass bezogen auf die Nutzung von keiner Verschlechterung der Lebensqualität und / oder Gesundheitsgefährdung auszugehen ist. Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäuser bieten aufgrund des nicht mehr angemessenen Verhältnisses von Grundstücksfläche zur Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner nur wenigen Privilegierten, die sich den Kauf von Haus und Garten leisten können, neuen Wohnraum und schaffen keine mietpreisgebundenen Wohnungen. Insofern gleicht das Vorhaben die angrenzende, platzintensive Einfamilienhausbebauung aus, bietet Mietwohnungen als Ergänzung zu den bestehenden Eigentumsstrukturen und stellt die notwendige soziale Durchmischung des Gebiets her bzw. sichert diese. Hochhäuser sind in der vorliegenden Planung nicht zulässig. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.3	Damit wird auch das Gebot der Rücksichtnahme nicht eingehalten. Der § 15 Abs. 1 BauNVO bestimmt, dass im Geltungsbereich eines Bebauungsplans nach maßgeblichen Vorschriften grundsätzlich zulässige Vorhaben unzulässig sind, wenn sie • nach Anzahl, Lage, Umfang oder Zweckbestimmung der Eigenart des Baugebiets widersprechen oder • wenn von ihnen Belästigungen oder Störungen ausgehen können, die nach der Eigenart des Baugebiets im Baugebiet selbst oder dessen Umgebung unzumutbar sind Dass eine 4-7-stöckige Hochhaussiedlung sowohl nach Anzahl, als auch nach Lage und Umfang und Zweckbestimmung der Eigenart einer EFH-Struktur widerspricht, ist wohl unstrittig. Es ist davon auszugehen, dass von dem Bauvorhaben unzumutbare Beeinträchtigungen verursacht werden, wie Lärm-, Schmutz- und Geruchsbelästigungen, Luftverschmutzungen,		Grundsätzlich gilt das planungsrechtliche Gebot, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan gesunde Wohnverhältnisse sicherstellen muss. Diesem Gebot wird mit der vorliegenden Planung Rechnung getragen. Lärm-, Schmutz- und Geruchsbelästigungen sowie Luftverschmutzungen und Staus sind durch die geplante Wohnnutzung nicht zu erwarten. Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegenden des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011, die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Die gesetzlichen Abstandsflächen sind eingehalten, so dass die als vom Gesetzgeber als verträglich angesehenen Sozialabstände eingehalten sind.

	Staus, Schattenwurf u. v. m., was die gebotene Rücksichtnahme vermissen lässt. Das Rücksichtnahmegebot ist jedoch ein objektiv rechtliches Gebot. Danach obliegt es Ihnen als Bauaufsichtsbehörde, widerstreitende Interessen in angemessener Art und Weise gegeneinander abzuwägen. Dies haben Sie jedoch nicht getan. Auf die Einwände der Anlieger, die Ihnen seit der Informationsveranstaltung aus dem Jahr 2018 bekannt sind, sind Sie nicht eingegangen und haben das Bauvorhaben nicht im Geringsten angepasst. Dabei erfahren gerade dadurch die Vorgaben der Bauleitplanung eine im Hinblick auf das grundrechtlich geschützte Eigentum verfassungsrechtlich gebotene Flexibilisierung im Einzelfall. Für die Bewohner der EFH käme es unstrittig zu unzumutbaren Beeinträchtigungen, wie Einbußen von Wohn- und Lebensqualität bis hin zu Gesundheitsgefährdungen.		Es ist nicht ersichtlich, dass von der vorliegenden Planung aufgrund der Art und des Maßes der baulichen Nutzung sowie der Lage und Ausdehnung der überbaubaren Grundstücksflächen unzumutbare Beeinträchtigungen für die angrenzenden Grundstücke ausgehen könnten oder die gebotene Rücksichtnahme nicht eingehalten würde. Die Bauleitplanung für diese im förmlichen Entwicklungsbereich liegende Fläche obliegt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens wurden zu berücksichtigende nachbarliche Belange ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Private und öffentliche Belange sind untereinander und gegeneinander gerecht abgewogen worden (Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB). Ein Ausgleich der unterschiedlichen Interessen (im Sinne eines Optimums) ist dabei erstrebenswert, bedeutet aber nicht, dass alle Interessen vollumfänglich berücksichtigt werden. Die im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und der zusätzlich durchgeführten Vor-Ort-Veranstaltung vorgetragenen Bedenken der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner wurden in diesen Prozess einbezogen. Im Ergebnis gab es deutliche Anpassungen der Planung, u. a. das Zurücksetzen der Baukörper entlang der westlichen Grundstücksgrenze, die Öffnung der westlichen Gebäudeflanke und der größere Rücksprung des obersten Geschosses entlang der westlichen, nördlichen und östlichen Grundstücksgrenzen. § 15 BauNVO findet im Bauleitplanverfahren keine Anwendung, sondern im Vollzug, d. h. bei der Genehmigung von Vorhaben. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.4	1) Zunehmende Lärmbelästigung durch: • die grundsätzlich deutlich mehr Autos der neuen Anwohner (es gibt ja kaum noch Haushalte ohne Autos) und deren Besucher. Ihre Annahme, es würden weniger sein als auch im übrigen Durchschnitt der Bevölkerung ist gänzlich haltlos. • 4 Ein- und Ausfahrten an Vorderseite (vom Eisenhutweg aus),		Das vorliegende Verkehrsgutachten weist die Verträglichkeit des Vorhabens auch bei Berücksichtigung der umliegend in Planung befindlichen Bauvorhaben zweifelsfrei nach. Die Berechnungen zu den Verkehrslärmimmissionen vor außerhalb des Plangebiets vorhandenen Wohnnutzungen weisen für den Vollausbauzustand nach, dass im Prognoseplanfall zwar sehr geringe Pegelerhöhungen von $\leq 0,2$ dB

die permanentes Bremsen und Anfahren verursachen und während des Berufsverkehrs permanente Staubbildungen. Es gibt hier diesbezüglich bereits langjährige Erfahrungen durch 2. Spur-Parker, Be- und Entladen von LKWs, die Buslinie, Paketboten, Baustellen, Umleitungen usw. In einer überhaupt nur 2-Spurigen Straße werden durch all solche Störungen sehr schnell Staus verursacht, die die Anwohner hier dann permanent direkt vor ihrer Haustür haben. • unstrittig mehr Menschen auf der Straße (Fußgänger, Gespräche, rufen nach Kindern oder Hunden, Fahrradklingeln usw.) • den Zebrastreifen = noch mehr Lärm und Staub durch Bremsen und Anfahren • die zusätzlichen Busse • die zusätzliche Bushaltestelle • deutlich mehr notwendige Müllabfuhr von unstrittig mehr anfallenden Müll, Bio-, Restmüll, Gelber Sack, Glas und Papier. Allein am Eisenhutweg wurden 30 Müllcontainer geplant!!! => mehr Müllhäuser, damit Geruchsbelästigung, mehr Lärmbelästigung (sowohl der Mülleinwurf, als auch die Entsorgung verursachen nun einmal Lärm!), mehr Abgase, mehr Staus... • Kitabesucher (Kinder von Nicht-Anwohner) • Zunehmende Verschmutzung des Straßenlandes und damit vermehrt notwendige Straßenreinigung Da möchte wohl niemand ernsthaft behaupten – und wird auch niemand glauben, dass der Lärmpegel durch das Vorhaben nicht steigt. Zu behaupten, es würde keine zusätzliche Lärmbelastung durch das Vorhaben entstehen, ist geradezu absurd. Die charakteristische, bislang noch eher ruhige-mäßige Verkehrslage würde zerstört, insbesondere, wenn auf kurzen Abständen gleich 4 Zufahrten, ein Zebrastreifen und eine Bushaltestelle an der Vorderseite (Eisenhutweg) etabliert werden	vor einigen Wohnhäusern nordwestlich des Plangebiets, nördlich und südlich des Eisenhutwegs, zu erkennen sind, in allen anderen Bereichen mit vorhandenen schutzbedürftigen Nutzungen jedoch sogar Pegelverringerungen festzustellen sind. Dort werden die zusätzlichen Reflexionen und die Zunahme des Verkehrs durch die Abschirmung des Verkehrslärms der BAB A 113 durch die neu errichteten Gebäude kompensiert. Dies gilt auch für die nordwestlich des Plangebiets gelegene Einfamilienhaussiedlung beidseits des Johannes-Sasse-Rings. Auch der zusätzliche Verkehr auf der Planstraße im Plangebiet bewirkt keine Pegelerhöhung. In einem städtischen Siedlungsbereich kann nicht damit gerechnet werden, dass ein baulicher Status Quo erhalten bleibt. Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs dient der Sicherheit aller Anwohnerinnen und Anwohner. Zusätzliche ÖPNV-Angebote vermindern die Anzahl der benötigten Pkw und nutzen allen Anwohnerinnen und Anwohnern. Müllplatzanlagen sind in einem allgemeinen Wohngebiet betriebsnotwendige und übliche Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO. Durch die Anordnung am Eisenhutweg und an der Privatstraße ist eine problemlose Abholung sichergestellt. Im Durchführungsvertrag wird eine begrünte Einhausung der Müllplätze gesichert. Auch im derzeit noch rechtskräftigen Bebauungsplan wären solche Anlagen zulässig. Die Herstellung von Kita-Plätzen über den durch das Vorhaben erzeugten Bedarf hinaus verbessert die soziale Infrastruktur für alle Anwohnerinnen und Anwohner. Eine höhere Verschmutzung des öffentlichen Straßenlandes durch die geplante Wohnnutzung im Vergleich zur derzeit zulässigen Gewerbenutzung ist nicht zu erwarten. Eine höhere Lärmbelastung der Umgebung durch die geplante Wohnnutzung im Vergleich zur derzeit zulässigen Gewerbenutzung ist ausgeschlossen. In einem städtischen Siedlungsbereich und förmlichen Entwicklungsbereich kann nicht damit gerechnet werden, dass ein Status Quo erhalten bleibt.
---	--

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.5	In dem zu erwartenden Lärmaufkommen ist der Flugzeuglärm überhaupt nicht berücksichtigt worden, da der neue Flughafen nicht eröffnet war. Selbst bis jetzt ist er nur zu einem geringen Teil eröffnet und der Flugverkehr z. Z. durch Corona stark eingeschränkt. Es gibt jedoch neue Überflugkorridore und der Lärm wird erheblich zunehmen. Dieser Lärm fängt sich in den Gebäuden und wird reflektiert und verstärkt. Sie können doch nicht zu einer ohnehin schon neuen Lärmquelle (Fluglärm) gleich noch eine weitere hinzufügen (Bauvorhaben). Denn der von dem geplanten Vorhaben selber verursachte Lärm kommt ja noch hinzu. Es kommt als für die hiesigen Anwohner gleich zu einer doppelten Zunahme der Lärmbelastung!		Das Plangebiet befindet sich nicht in einer Fluglärmschutzzone. Schallreflexionen konnten durch den Fachgutachter ausgeschlossen werden (vgl. Schalltechnische Untersuchung ALB, Oktober 2020). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.6	Überdies ist auch die geplante Nachbarbebauung zu berücksichtigen. Wenn dort Center für Freizeitaktivitäten, wie Squash-Center, Einkaufsläden und ähnliches gebaut werden sollen, kommt es zu noch mehr Zulauf durch „Laufkundschaft“ bzw. Besucher und abermals zusätzlichem Lärm durch Verkehr, Fußgänger... weiteren benötigten Parkplätzen usw. (eben wie auch bei diesem Bauvorhaben) – also eine dritte Erhöhung der Lärmbelastung. Die lang gewachsene EFH-Struktur, Infrastruktur, Verkehrslage usw. die gesamte Wohnatmosphäre wird hier zerstört!!! Der Eisenhutweg ist bereits jetzt Umleitung für die Autobahn sowie der umliegenden Straßen bei Staus oder Sperrungen, dann durch das Bauvorhaben nochmals zunehmende Behinderungen und noch mehr Staus durch BSR, Busse, 2.Spur-Parker, Post- und Paketboten, Zebrastreifen, Ein- und Ausfahrten usw.		Die ursächlich durch das geplante Nachbarvorhaben ausgelösten Verkehre sind in den vorliegenden verkehrs- und schalltechnischen Gutachten bereits berücksichtigt (vgl. Prognosewerte). Im Verfahren zum Bebauungsplan XV-58bb-1 werden überdies eigene gutachterliche Untersuchungen aufgestellt, um nachteilige Auswirkungen zu vermeiden. In einem städtischen Siedlungsbereich und förmlichen Entwicklungsbereich kann nicht damit gerechnet werden, dass ein Status Quo erhalten bleibt. Baumaßnahmen an der BAB A 113 oder anderen Straßen sind eine Ausnahme, die nicht für die maßgebliche Leistungsfähigkeit der Verkehre angenommen werden kann. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

30.7	2) zunehmende Luftverschmutzung bzw. durch: • die deutlich mehr Autos, damit insgesamt vermehrten Verkehr, • häufigeres bremsen, anfahren (s. o.) • zusätzliche Müllautos, Straßenreinigung, Busse, Paketboten, usw. (s. o.) • verringerte Luftzirkulation, da die derzeit freie Grünfläche dann hoch bebaut ist • die Luft vom Kanal als Belüftungsschneise, die auch nicht mehr hier ankommt • die Vernichtung der zuvor vorhandenen Bäume und Grünfläche, die dann nicht mehr als Sauerstoffproduzent, Feinstaubfilter, Produzent von Luftfeuchtigkeit usw. vorhanden sind • Erhöhung der Feinstaubbelastung 3) Temperaturerhöhung • da Stein und Beton und Asphalt (Straßen, Gehwege und Fassaden) mehr aufheizen und Wärme speichern und reflektieren als die derzeit bestehende Grünfläche • da zusätzlich die Luftzirkulation erheblich verringert wird (s. o.) • die zunehmend heißen Sommer werden noch heißer und stickiger, verringertes Wohlbefinden		Nachteilige Auswirkungen durch das geplante Vorhaben sind nicht zu erwarten. Dies wird auch von den zuständigen Fachbehörden bestätigt (s. Abwägungstabelle gem. § 4 Abs. 2; lfd. Nr. 30.1). Ebenso sorgen die Pflanzbindung für 61 Bäume und die Dachbegrünungen für eine Verbesserung des Mikroklimas, der ökologischen Funktionen und der Biodiversität. Neben der Bedeutung für die Biotopentwicklung und das Landschaftsbild wirken sich die Baumpflanzungen positiv auf den Wasserhaushalt und das Mikroklima aus und bieten Nistmöglichkeiten für Vögel und Lebensraum für Kleintiere. Die Dachbegrünung unterstützt das Niederschlagswasserrückhaltevermögen der Dachflächen. Darüber hinaus wirkt sie staubbindend und trägt zur Verminderung der negativen Auswirkungen auf das Mikroklima im Vergleich zu normal gedeckten Dächern bei. Die Dachbegrünung bietet zahlreichen Pflanzen- und Tierarten einen Lebensraum und fördert damit die biologische Vielfalt innerhalb des Plangebiets. Zudem wirkt sie kaltluftbildend. Durch die Öffnung der Blöcke nach Westen, nach Norden und teilweise auch nach Süden ist ein Luftaustausch sichergestellt. Die Lage in unmittelbarer Nähe zum Teltowkanal begünstigt darüber hinaus einen Luftaustausch, der durch auftretende Temperaturunterschiede innerhalb der Siedlungsflächen entsteht. Im Rahmen des Umweltbeitrags wurden die Auswirkungen für das Schutzgut Klima/ Luft ermittelt. Das Plangebiet hat eine potenzielle Wirkung für die Kaltluftbildung, jedoch sind aufgrund der geringen Fläche und der fehlenden zusammenhängenden Gehölzbestände keine nennenswerten Auswirkungen für die bioklimatischen Ausgleichsfunktionen durch das Vorhaben zu erwarten. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.8	4) Wertminderung unseres Grundstückes durch • Zerstörung der EFH-Struktur • Lärmbelästigung (s. o.), auch nächtlicher Straßenlärm (denn der Eisenhutweg wird jetzt schon nachts als Rennstrecke		Der Immobilienmarkt in Berlin ist angespannter denn je. Folglich kommt es – entgegen der befürchteten Wertminderung – zu Wertsteigerungen aller Immobilien in Berlin. Seit dem Stichtag 01.01.2010 hat sich der Bodenrichtwert der umliegenden Wohngebiete von

genutzt – bei 1.300 neuen Anwohnern, wird das deutlich zunehmen) • Luftverschmutzung (s. o.) • Geruchsbelästigung durch Müllhäuser, -abfuhr und Verkehr (Abgase) • Beschattung (Schattenwurf durch Hochhäuser), dadurch Lichteinbußen/-mangel = Verringerung des Wohlbefindens • fehlende Privatsphäre durch ständige Einsicht in unser Grundstück, unsere Wohnräume und Balkone von gegenüberliegenden oberen Etagen = weitere Verringerung des Wohlbefindens • deutlich verschlechterte Aussicht • erhöhtes Risiko von Wasserschäden durch a. Anstieg des Grundwassers bei so viel Verdrängung durch 14 Hochhäuser, b. versiegelte Fläche durch die das Regenwasser nicht versickern kann und in Umfeld abgeleitet), insbesondere bei Gebäuden ohne weiße Wanne, die bislang hier nicht notwendig war • dadurch Höherstufung in der Risikobewertung der Wohngebäudeversicherung, folglich Erhöhung der Versicherungsbeiträge, voraussichtlich Kündigung im Schadenfall, damit Verlust einer Wohngebäudeversicherung, da Neuversicherung in Risikogebieten meist nicht mehr möglich – das ist existenzbedrohend! • kein Obst- und Gemüseanbau mehr möglich, durch erhöhte Abgase und Feinstaub • Verschmutzung der Gärten durch weggeworfenen Abfall • Zunehmende Verschmutzung des Straßenlandes und der Versickerungsgräben durch achtlos weggeworfenen Müll, damit vermehrt notwendige Straßenreinigung (Lärm + Abgase) folglich auch • Erhöhung der Straßenreinigungskosten • Verschmutzung des Versickerungsgrabens und Gehwegs durch Hundekot (bereits deutl. merkbar, seit Bauzaun um das Bauareal und die Halter mit den Hunden nicht mehr auf die		110 EUR/m² auf 400 EUR/m² gesteigert (Stichtag: 01.01.2020). Im direkten Umfeld des Geltungsbereichs XV - 53a-2, in dem ebenfalls eine verdichtete Wohnbebauung angrenzend an Einfamilienhausgebiete festgesetzt ist, steigerte sich der Bodenrichtwert von 160 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2010) auf 500 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2020). Die Realisierung des bereits jetzt zulässigen Gewerbegebiets sowie von großflächigem Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten nach Maßgabe der derzeit rechtskräftigen Festsetzungen des Bebauungsplans XV-58bb wäre darüber hinaus für den Bodenrichtwert sowie die Wohnqualität nachteiliger einzuschätzen. Darüber hinaus wird es mit dem Neubauvorhaben voraussichtlich zu infrastrukturellen Verbesserungen kommen (Nahversorgung am Kreisel, Erhöhung der Bustaktungen). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
---	--	--

	Wiese können) – und dann gibt es noch mehr Hunde und nirgends in der Nähe ein Auslaufgebiet Das bedeutet einen groben Verstoß gegen den grundrechtlich verankerten Schutz des Eigentums.		
30.9	5) Gesundheitsgefährdung durch • Entstehung und/oder Verschlechterung von Erkrankungen z. B. hoher Blutdruck, Herz- Kreislauferkrankungen durch • andauernden Lärm, Luftverschmutzung • nächtlichen Straßenlärm, fehlenden erholsamen Schlaf • Verringerung des Erholungswerts im Garten, • fehlende Sonneneinstrahlung, insbesondere Frühjahr, Herbst, Winter, wo der Schatten der Hochhäuser bis in den Garten fällt, • fehlende Privatsphäre, Verringerung des Wohlbefindens Menschen, die in eine EFH-Gegend und/oder Stadtrand ziehen tun dies, eben weil sie nicht im Trubel, Lärm und Luftverschmutzungen von Hochhäusern leben wollen!		Nachteilige Auswirkungen durch das geplante Vorhaben sind nicht zu erwarten. Diese Einschätzung wird auch von den zuständigen Fachbehörden (s. Abwägungstabelle gem. § 4 Abs. 2; lfd. Nr. 30.1) und den Fachgutachtern (vgl. Umweltbeitrag) nicht in Abrede gestellt. Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegenden des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011 die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Die gesetzlichen Abstandsflächen sind eingehalten, so dass die vom Gesetzgeber als verträglich angesehenen Sozialabstände gewahrt sind. Es handelt sich um einen städtischen Siedlungsbereich und förmlichen Entwicklungsbereich mit diversen Brachflächen, in dem nicht damit gerechnet werden kann, dass ein Status Quo erhalten bleibt. Geplant ist ein Wohnbauvorhaben, das ein planungsrechtlich zulässiges Sonder- und Gewerbegebiet ablöst. In diesem Zusammenhang kann objektiv festgestellt werden, dass bezogen auf die neue Nutzung von keiner Verschlechterung der Lebensqualität und/oder von einer Gesundheitsgefährdung auszugehen ist. Hochhäuser sind nicht geplant. Nach der Berliner Bauordnung ist von Hochhäusern erst die Rede, wenn die Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses über 22 m liegt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

30.10	6) Verstoß gegen das Recht auf körperliche Unversehrtheit, med. Versorgung Gemäß Artikel 25 der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte „hat jeder das Recht auf einen Lebensstandard, der seine und seiner Familie Gesundheit und Wohl gewährleistet, einschließlich Nahrung, Kleidung, Wohnung, ärztliche Versorgung und notwendige soziale Leistungen, sowie das Recht auf Sicherheit im Falle von Arbeitslosigkeit, Krankheit, Invalidität oder Verwitungung (...)“ Sie als staatliche Institution haben die Verpflichtung, solche Belange in Ihre Planungen mit einzubeziehen. Es gibt jetzt schon nicht genug Ärzte in der Umgebung. Man bekommt jetzt schon keine Arzttermine und die meisten Praxen nehmen jetzt schon keine Patienten mehr an. Die medizinische Versorgung wird sich dramatisch verschlechtern, wenn in den geplanten Hochhäusern mehr Menschen wohnen, als bislang hier im gesamten EFH-Viertel. Die Wege zu einem Arzt werden immer weiter, der Zeit- und Kostenaufwand für Fahrtwege werden immer höher. Für viele ältere alt eingesessenen Anwohner wird dies gar nicht zu bewältigen sein.		Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt, insbesondere entlang des Eisenhutwegs ist seit 2006 eine Bebauung mit einer Höhe von rund 18 m bis zu 30 m Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Die planerische Absicht ist es, an diesem Standort Geschosswohnungsbau zu sichern, der zu einem großen Teil mietpreis- und belegungsgebunden ist. Auch gibt es im weiteren Umfeld zahlreiche Beispiele für das Nebeneinander von Einfamilienhäusern und mehrgeschossigem Wohnungsbau (z.B. Stubenrauchstraße, Akeleiweg, Straße am Flugplatz). Städtebaulich fügen sich Vorhaben im Übrigen nicht nur dann in die Umgebung ein, wenn sie identisch mit der vorgefundenen Bebauungsstruktur sind. Die medizinische Versorgung im Ortsteil ist nicht Gegenstand des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens. Die Ansiedlung von Arztpraxen im Plangebiet wird planungsrechtlich nicht ausgeschlossen und kann bei entsprechendem Bedarf oder Nachfrage nachträglich vertraglich vereinbart werden. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.11	7) weitere Beeinträchtigungen durch • erhöhte Unfallgefahr • keine Parkplätze mehr für alt eingesessene Anwohner und deren Besucher, denn viele Mieter nutzen aus Kostengründen nicht die vom Vermieter angebotenen Stellplätze • erhöhte Gefahr, dass Tiere überfahren werden, gerade in EFH-Gebieten und am Stadtrand leben viele z. T. geschützte Wildtiere wie Igel, Frösche, Kröten, Eichhörnchen, Waschbären • Gefährdung der Haustiere, wie Katzen, durch boshafte Anwohner und zunehmenden Straßenverkehr – es ist hier ortsüblich, die Katzen frei laufen zu lassen		Die ausreichende verkehrstechnische Machbarkeit des Vorhabens ist gutachterlich nachgewiesen. Die in der Verkehrsprognose 2030 festgestellte Steigerung des Verkehrsaufkommens am Eisenhutweg wird nur zu geringen Teilen durch die Entwicklung im Plangebiet verursacht. Ursächlich ist vielmehr die gesamte Siedlungsentwicklung im näheren und weiteren Umfeld der Entwicklungsmaßnahme. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.12	8) Es gibt nicht genügend Einkaufsmöglichkeiten.		Der Geltungsbereich liegt außerhalb der im Zentren- und Einzelhandelskonzept (Bezirksamt Treptow-Köpenick) dargestellten zentralen

	Schon jetzt gibt es oft nicht genügend Ware. Der einzige kleine Discounter kann unmöglich 1.300 weitere Personen versorgen. Auch das wird für die bisherigen Anwohner ein Problem, da sie für ihre notwendige Grundversorgung viel weiter gehen bzw. fahren müssen, was vielen alten, kranken und behinderten Menschen gar nicht möglich ist. Hierzu sind insbesondere auch die zunehmenden Ausnahmezustände zu berücksichtigen, wie derzeit beispielsweise durch den Corona-Virus, unerwartete Wintereinbrüche usw. Die Anwohner müssen auch versorgt werden können, wenn mal nicht alles planmäßig verläuft!		Versorgungsbereiche und deren Einzugsgebiete. Für den Bezirk Treptow-Köpenick werden das Zentrum Schöneweide als Stadtteilzentrum sowie die Rudower Chaussee und die Dörpfeldstraße als Ortsteilzentren festgelegt. Eine umfangreiche Ansiedlung von über die Nahversorgung hinausgehen Nutzungen, die zudem deutlich mehr Verkehr erzeugen als eine Wohnnutzung, lehnt der Bezirk für diesen Standort daher ab. Auf den benachbarten Grundstücksflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans XV-58bb-1 werden aber gleichwohl die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Ansiedlung von Gewerbe, Dienstleistungen, großflächigem Einzelhandel (Nahversorgung) und Freizeiteinrichtungen geschaffen. Der Bebauungsplanentwurf befindet sich kurz vor der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs.2 BauGB. Die Bevölkerungszunahme durch das Vorhaben dürfte die Standortattraktivität weiter steigern, so dass mit der Verbesserung der Nahversorgungssituation durch Neuansiedlungen gerechnet werden kann. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.13	Vergleiche zu anderen gelungenen Neubebauungen z. B. Straße am Flugplatz, WISTA-Areal zeigen, dass selbst dort Wohn- und Gewerbebauten überwiegend niedrig gehalten wurden, obwohl dort kein Wohngebiet, insbesondere keine Einfamilienhausstruktur vorhanden waren und somit keinerlei Anwohner, die hätten beeinträchtigt werden können. Was also den evtl. Einwand der Notwendigkeit des Wohnungsbaus (öffentliche Belange) betrifft, so hätte dieser gut in nahe gelegenen Gebieten erfolgen können, wo er keine Anwohner beeinträchtigt hätte. Dies zu bedenken, hätte Ihnen als Bauaufsichtsbehörde innerhalb der entsprechenden Bebauungspläne obliegen. Dies zu versäumen und nun auszugleichen kann nicht zu Lasten der hiesigen EFH-Besitzer gehen. Eine Vereinbarkeit mit öffentlichen Belangen ist überdies nicht		Der geplante Wohnungsbau ist auch im Bereich der Entwicklungsmaßnahme notwendig; die im Technologiepark noch unbebauten Flächen unterliegen einer Clusterbindung für gewerbe- und forschungskonforme Nutzungen. Das Plangebiet ist Teil der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme „Johannisthal / Adlershof“ im Ortsteil Johannisthal, der zum Bezirk Treptow-Köpenick von Berlin gehört. Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane städtebauliche Entwicklung verfolgt, der Ortsteil Johannisthal gehört außerdem zu den städtischen Lagen im Bezirk-Treptow-Köpenick. Geplant ist ein Wohnbauvorhaben, das ein planungsrechtlich zulässiges Sonder- und Gewerbegebiet ablöst. Im Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 liegt der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17VE innerhalb des Neubaubereichs Johannisthal / Adlershof. Es ist davon auszugehen,

	gegeben, wenn sich ein Vorhaben nicht gemäß § 34 Abs. 1 BauGB in die nähere Umgebung einfügt. Vielmehr drängt sich der Verdacht auf, dass diese gänzlich unpassende, nach diesseitiger Ansicht sogar rechtswidrige Bebauung genehmigt werden soll, um die staatlichen Ausgaben für die unterirdische Verlegung der Hochspannungsleitungen nun irgendwie wieder reinzuholen – leider ohne Rücksicht auf die hiesigen Anwohner. Es werden daher einzig staatlich-finanzielle Interessen gewahrt und berücksichtigt, nicht die geltende Rechtslage. Zudem ist gerüchteweise bekannt geworden, dass das Grundstück vom Staat an einen Investor verkauft wird, der es dann bebauen soll, obgleich bereits bekannt ist, dass es danach an eine staatliche Wohnungsbaugesellschaft weiterverkauft wird und sogar an welche. Das ist weder kaufmännisch noch rechtlich nachvollziehbar. Da verkauft der Staat ein Grundstück an einen Investor, nur um es danach wieder zurück zu kaufen. Das macht doch gar keinen Sinn. Stellt sich doch die Frage, warum vergibt der Staat dann nicht selber den Bebauungsauftrag?		dass zusätzlich zu den realisierten Wohnungen ca. 5.000 WE innerhalb der Entwicklungsmaßnahme geplant und gebaut werden. Die Inhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entsprechen den grundsätzlichen wohnungspolitischen Zielen, innerstädtische Wohnraumpotenziale unter Nutzung vorhandener Infrastrukturen zu aktivieren. Mit der Absicht, im Geltungsbereich anteilig mietpreisgebundenen Wohnraum zu schaffen, wird ein weiteres wichtiges wohnungspolitisches Anliegen des StEP Wohnen 2030 erfüllt. Durch das vorgesehene Bauvorhaben wird das bestehende Wohngebiet erweitert und auch anderen Nutzerinnen und Nutzern, als nur privilegierten Eigentümerinnen und Eigentümern von Einfamilienhäusern zugänglich gemacht. Inwieweit hiermit eine negative Veränderung des Wohngebiets verbunden ist, hängt weniger von der Bautätigkeit, als vom allgemeinen Verhalten der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner ab. Jede bauliche Maßnahme, jeder Zuzug von Menschen erzeugt Veränderungen. Aufgabe der Stadtplanung ist es unter anderem, diese Veränderungen so weit zu gestalten und zu kanalisieren, dass keine Missstände entstehen. Aufgrund der vorgesehenen, sich in die vorhandene Struktur einfügenden Bebauung mit weiteren Angeboten, wie bspw. einer Kita und attraktiven Freiflächen in den Innenhöfen mit entsprechender Aufenthaltsqualität, können Störungen wirksam vermieden werden. Des Weiteren wurden im Rahmen des Durchführungsvertrags Vorgaben zur Umsetzung eines Mindestanteils an bezahlbarem Wohnraum getroffen. Hierdurch kann ein Beitrag zur sozialen Durchmischung geleistet werden, ohne den Charakter des Standorts zu stören. § 34 BauGB ist für die Zulässigkeit des Vorhabens überdies nicht maßgeblich. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.14	Zudem ist das Vorhaben nicht sozial verträglich und nicht bedarfsorientiert. Es gibt lediglich einige barrierefreie Wohnun-		Alle Wohnungen werden barrierefrei hergestellt. Gemäß den gesetzlichen Vorgaben wird ein Anteil davon auch rollstuhlgerecht.

	gen, jedoch keine behinderten- und rollstuhlgerechten Wohnungen. Gerade an diesen Wohnungen mangelt es jedoch in Berlin. Z. Z. gibt es beispielsweise 4x mehr Rollstuhlfahrer, die aktuell dringend eine Wohnung suchen, als es überhaupt rollstuhlgerechte Wohnungen gibt. Dies könnte und müsste dringend mit berücksichtigt werden.		Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.15	Zudem handelt es sich hier um einen Fall von massiver Ungleichbehandlung! 1. Von den EFH-Besitzern wurde für jedes Gebäude/Grundstück ein versiegelter Parkplatz gefordert. D. h. pro Wohneinheit/ Familie 1Parkplatz auf deren Bebauungsfläche. Für das Bauvorhaben sind erheblich weniger Stellplätze und damit viel zu wenig Parkplätze geplant. Wenn diese Vorgaben für die EFH-Besitzer gelten, muss das auch für neue Bauvorhaben gelten. Dann dürfen nur so viele Wohneinheiten geschaffen werden, wie auch notwendige Parkplätze geschaffen werden können, damit die ortsübliche (und von Ihnen geplante und verlangte) Verhältnismäßigkeit zwischen Anzahl der Einwohner und Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge gewahrt bleibt – und damit auch die Verfügbarkeit öffentlicher Parkplätze! Anderweitig führt das Vorhaben zu fehlenden Parkplätzen für alt eingesessene Anwohner und Besucher und damit einer weiteren Beeinträchtigung.		In Berlin besteht bei Neubauvorhaben mangels einer entsprechenden Rechtsgrundlage für Bauherren keine Verpflichtung mehr, private Stellplätze zu errichten. Die Verpflichtung, pro Wohnung einen Stellplatz zu errichten, wurde bereits Ende der 1990er Jahre aufgehoben. Dessen ungeachtet werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch die Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht. Die Erfahrungen von städtischen Wohnungsbaugesellschaften im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil mietpreisgebundener Wohnungen zeigen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist. Daher wird ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 Stellplätzen pro Wohnung für angemessen gehalten. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.16	2. Überdies ist auch die Bauhöhe eine massive Ungleichbehandlung! Wir, wie auch viele andere Grundstücksbesitzer, hätten gerne höher gebaut und durften es nicht, um die hiesige ortsübliche Bauhöhe und idyllische 2-stöckige EFH-Struktur nicht zu zerstören. Nun wollen Sie hier 7-Stöckige Hochhäuser zulassen?! Aus vorstehend genannten Gründen fühle ich mich diskriminiert.		Die Bebauung der umliegenden Einfamilienhäuser richtet sich in ihrer Zulässigkeit nach § 34 BauGB. Ein Anspruch auf Aufstellung eines Bebauungsplans, der wie im Vorhabengebiet eine höhere Bebauung ermöglichen könnte, besteht nicht. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
30.17	Daher beantrage ich: 1. Es müssen insgesamt weniger Gebäude werden, um die ortsübliche Bebauungsdichte zu wahren		Die Bebauung der umliegenden Einfamilienhausgrundstücke richtet sich in ihrer Zulässigkeit nach § 34 BauGB. Die Anforderungen an öffentliches wohnungsnahes Grün werden durch die üppige Freiraumgestaltung innerhalb des Plangebiets kompensiert. Der 68 ha große

2. Es müssen größere Grünflächen zwischen den Häusern angelegt werden, da das einzig vorhandene Naturschutzgebiet viel zu klein ist und kein anderer Freizeitausgleich (Grünanlagen) besteht. Gerade jetzt zu Corona-Zeiten zeigt sich deutlich, wie wichtig das ist! 3. Für die Bebauung sollten es max. 1/3 der Wohneinheiten bzw. geplanten Mieter sein. 4. Die Bauhöhe muss der ortsüblichen angepasst werden und darf 11m nicht überschreiten. 5. Es muss ein deutlich größerer Abstand zur Straße eingehalten werden, da sonst der Schattenwurf bis auf die EFH der gegenüberliegenden Grundstücke fallen und die Einwohner hier in weiten Teilen des Jahres keine Sonne mehr haben – nicht mal in ihren Häusern! 6. Gerade in der vorderen Häuserreihe am Eisenhutweg bietet es sich an, im Erdgeschoß Rollstuhlfahrerwohnungen einzuplanen. Dies sollte auch getan werden. 7. Die Kita darf nicht mehr als 60 Plätze haben und muss nach hinten verlegt werden, wodurch die Kinder ja auch ruhiger untergebracht wären und weniger Risiken durch den Straßenverkehr bestehen, insbesondere auch beim Bringen und Abholen. 8. die Zufahrten sowohl zur Kita, als auch zu den Garagen müssen ebenfalls nach hinten verlegt werden und über die Privatstraße erfolgen (nicht vom Eisenhutweg sondern an der Autobahn) 9. Es müssen deutlich mehr Parkplätze geschaffen werden, um das ortsübliche Verhältnis zwischen Anwohnern und zugelassenen Fahrzeugen zu wahren 10. Es muss dafür Sorge getragen werden, dass die Mieter diese Parkplätze auch nutzen und nicht doch lieber hier auf den öffentlichen Parkplätzen stehen, da es hier sonst zu einer Parkplatzknappheit kommt. Im Übrigen verweise ich auf mein Schreiben vom 18.05.18. Weitere Ergänzungen, wie auch rechtliche Schritte behalte ich mir ausdrücklich vor. Bitte senden Sie mir eine schriftliche Stellungnahme.		Landschaftspark Johannisthal/ Adlershof erfüllt zudem die Anforderung an siedlungsnahes Grün und liegt im Einzugsbereich. Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegenden des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011 die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen eingehalten wird.. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Die gesetzlichen Abstandsflächen sind eingehalten, so dass die vom Gesetzgeber als verträglich angesehenen Sozialabstände eingehalten sind. Die Inhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entsprechen den grundsätzlichen wohnungspolitischen Zielen, innerstädtische Wohnraumpotenziale unter Nutzung vorhandener Infrastrukturen zu aktivieren. Mit der Absicht, im Geltungsbereich anteilig mietpreisgebundenen Wohnraum zu schaffen, wird ein weiteres wichtiges wohnungspolitisches Anliegen des StEP Wohnen 2030 erfüllt. Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt, insbesondere entlang des Eisenhutwegs ist seit 2006 eine Bebauung mit einer Höhe von rund 18 m bis zu 30 m Ziel der städtebaulichen Entwicklung. Die planerische Absicht ist es, an diesem Standort Geschosswohnungsbau zu sichern, der zu einem großen Teil mietpreis- und belegungsgebunden sein wird. Auch gibt es im weiteren Umfeld zahlreiche Beispiele für das Nebeneinander von Einfamilienhäusern und mehrgeschossigem Wohnungsbau (z.B. Stubenrauchstraße, Akeleiweg, Straße am Flugplatz). Städtebaulich fügen sich Vorhaben im Übrigen nicht nur dann in die Umgebung ein, wenn sie identisch mit der vorgefundenen Bebauungsstruktur sind. Die Herstellung von Kita-Plätzen über den durch das Vorhaben erzeugten Bedarf hinaus verbessert die soziale Infrastruktur aller Anwohnerinnen und Anwohner und entspricht den politischen Zielen der Landesplanung. Die Lage der Kita im Plangebiet ist mit den zuständigen Behörden abgestimmt.
--	--	--

			Die Tragfähigkeit der geplanten verkehrlichen Erschließung ist fachgutachterlich nachgewiesen. In Berlin besteht bei Neubauvorhaben mangels einer entsprechenden Rechtsgrundlage für Bauherren keine Verpflichtung, private Stellplätze zu errichten. Dessen ungeachtet werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch die Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht und deren Realisierung mit der Projektplanung im Durchführungsvertrag vereinbart. Der in der verkehrstechnischen Untersuchung ermittelte Stellplatzbedarf von 369 Stellplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner folgt dem Ansatz, dass der Pkw-Besitz der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner in Teilen dem bisherigen Pkw-Besitz in den umliegenden Gebieten Johannisthal und Rudower Chaussee entspricht. Davon ist in der vorliegenden Planung nicht auszugehen. Die Erfahrungen von städtischen Wohnungsbaugesellschaften im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil mietpreisgebundener Wohnungen zeigen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist. Daher wird ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 Stellplätzen pro Wohnung für angemessen gehalten. Zukünftig soll zudem stärker auf alternative Mobilitätsangebote (z.B. ÖPNV, Carsharing, Fahrrad) gesetzt werden, anstatt durch die Schaffung einer überdimensionierten Anzahl von Stellplätzen den motorisierten Individualverkehr zu stärken. Der Betreiber des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof bereitet für den Gesamtstandort ein Mobilitätskonzept vor. Richtig ist, dass das ÖPNV-Angebot attraktiver werden sollte. Hierzu laufen derzeit Abstimmungsgespräche zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger BVG. Angesichts der fortschreitenden Realisierung von Bauvorhaben im Entwicklungsbereich, und damit einhergehend einer gestiegenen Nachfrage, kann hier, z.B. durch Taktverdichtung, weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine direkte Verbindung mit dem S-Bahnhof Adlershof zu prüfen.
--	--	--	--

			Die in der Verkehrsprognose 2030 festgestellte Steigerung des Verkehrsaufkommens am Eisenhutweg wird nur zu geringen Teilen durch die Entwicklung im Plangebiet verursacht. Ursächlich ist vielmehr die Siedlungsentwicklung im näheren und weiteren Umfeld der Entwicklungsmaßnahme. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
--	--	--	---

31.1	Vgl. Stellungnahme 30	30, 31	
31.2	Gleichzeitig bedeutet die finanzielle Wertminderung eine gefährliche Einschränkung bei der Altersversorgung, die durch 40-50jähriges absparen und Entbehrungen schwer errungen wurde.	31	Der Immobilienmarkt in Berlin ist angespannter denn je. Folglich kommt es – entgegen der befürchteten Wertminderung – zu Wertsteigerungen aller Immobilien in Berlin. Seit dem Stichtag 01.01.2010 hat sich der Bodenrichtwert der umliegenden Wohngebiete von 110 EUR/m² auf 400 EUR/m² gesteigert (Stichtag: 01.01.2020). Im direkten Umfeld des Geltungsbereichs XV - 53a-2, in dem ebenfalls eine verdichtete Wohnbebauung angrenzend an Einfamilienhausgebiete festgesetzt ist, steigerte sich der Bodenrichtwert von 160 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2010) auf 500 EUR/m² (Stichtag: 01.01.2020). Die Realisierung des bereits jetzt zulässigen Gewerbegebiets sowie von großflächigem Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Sortimenten nach Maßgabe der derzeit rechtskräftigen Festsetzungen des Bebauungsplans XV-58bb wäre darüber hinaus für den Bodenrichtwert sowie die Wohnqualität nachteiliger einzuschätzen. Zudem wird es mit dem Neubauvorhaben voraussichtlich zu infrastrukturellen Verbesserungen kommen (Nahversorgung am Kreisel, Erhöhung der Bustaktungen u. a.). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

31.3	Weiterhin steht der größte geplante Block parallel zur sechsspurigen durchgängig dicht befahrenen Stadtautobahn. Weiterhin und nicht zuletzt möchte ich darauf hinweisen, dass wir Anwohner des „Quartiers“ Eisenhutweg schon jetzt eine hohe gesellschaftliche Mitverantwortung und Leidensfähigkeit für die „unsere“ Stadt Berlin, durch folgende Beispiele auf dem Eisenhutweg und der näheren Umgebung der Siedlung, mittragen. • durch vorhandene und weiter geplante Industrie -und Gewerbeansiedlungen • durch die neugebaute Stadtautobahn (24/7 befahren) • durch die unmittelbare Umleitungs -und Entlastungsstrecke Eisenhutweg • durch ein Heizkraftwerk • durch die Verteilerstation der Überlandstromtrasse • durch Industrieschifffahrt und Hafentätigkeiten auf dem Teltowkanal • durch eine Kompostierfabrik • durch den Flughafen BER • Erhaltung des öffentlichen Wohnumfeldes zum Beispiel durch nicht vorgeschriebene Reinigung und Sauberhaltung des öffentlichen Straßenlandes, durch Versorgung der Straßenbäume mit Wasser usw. Alle diese angeführten Belastungen, die uns in den letzten Jahren NEU und weiterführend zugemutet wurden und werden, führen schon jetzt zu Lärmbelästigungen, zu Geruchsbelästigungen und zu Luftverschmutzungen, die gesundheitsschädliche und seelisch belastende Auswirkungen haben. Eine, für das Gebiet, überdimensionierte Neubebauung führt nicht nur zu einer unzumutbaren und noch höheren Belastung der Anwohner, sondern schafft auch die Gefahr eines noch weiteren unnötigen, künstlich geschaffenen Brennpunkts in der Stadt Berlin.	31	Grundsätzlich gilt das planungsrechtliche Gebot, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan die gesunden Wohnverhältnisse sicherstellen muss. Diesem Gebot wird mit der vorliegenden Planung Rechnung getragen. Es ist nicht ersichtlich, dass von der vorliegenden Planung aufgrund der Art und des Maßes der baulichen Nutzung sowie der Lage und Ausdehnung der überbaubaren Grundstücksflächen unzumutbare Beeinträchtigungen für die angrenzenden Grundstücke ausgehen könnten, oder die gebotene Rücksichtnahme nicht eingehalten würde. Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens wurden zu berücksichtigende nachbarliche Belange ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Private und öffentliche Belange sind untereinander und gegeneinander gerecht abgewogen worden (Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 BauGB). Ein Ausgleich der unterschiedlichen Interessen (im Sinne eines Optimums) ist dabei erstrebenswert, bedeutet aber nicht, dass alle Interessen vollumfänglich berücksichtigt werden. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
-------------	--	-----------	--

	Unser gemeinsames Ziel sollte doch sein, aus den Erfahrungen und Lehren der vorangegangenen Jahrzehnte zu lernen und für ALLE Bürger ein erträgliches, lebenswertes und beispielgebendes Berlin zu schaffen.		
31.4	6. Die Kita darf nicht mehr als 60 Plätze haben und muss nach hinten verlegt werden, wodurch die Kinder ja auch ruhiger untergebracht wären und weniger Risiken durch den Straßenverkehr und der Starkstromanlage bestehen, insbesondere auch beim Bringen und Abholen.		Die Herstellung von Kita-Plätzen über den durch das Vorhaben erzeugten Bedarf hinaus verbessert die soziale Infrastruktur für alle Anwohnerinnen und Anwohner und entspricht den politischen Zielen der Landesplanung. Die Lage der Kita in größtmöglicher Entfernung von Autobahn und Gewerbegebiet ist mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Die Lage am Eisenhutweg begünstigt insbesondere die künftigen Hol- und Bringeverkehre und vermeidet so Verkehre im Gebiet. Verbindlich einzuhaltende Abstände von Nutzungen zum Kabelendmast werden durch den Betreiber und das bezirkliche Umweltamt nach DIN VD 0210 und nach der 26. BImSchV vorgegeben. Die Mindestabstände sind in der Planung berücksichtigt. Das aktualisierte EMF-Gutachten (Müller-BBM, März 2021) weist nach, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV eingehalten werden und keine nachteiligen Auswirkungen auf die geplanten Nutzungen zu erwarten sind. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
32.1	Wieder wird ein neues Wohngebiet mit viel zu geringen Gebäudeabständen geplant, mit dunklen Hinterhöfen und Abständen von nur 9,8m und 12,6 m, wo sich Bewohner gegenseitig in die Wohnungen schauen können. Die Erfahrungen zu einem gesunden und sozialen Wohnungsbau, wie Belichtung, Belüftung und Besonnung, werden einfach ignoriert. Belegt wird dies durch diverse Auflagen zu den Wohnungen im Bebauungsplan. Vor allem der 7-geschossige Wohnblock im Süden an der Autobahn verschattet die viel zu kleinen Innenhöfe und die dort liegenden Wohnungen. Auf ein Verschattungsgutachten wurde leider verzichtet, so dass ein Nachweis gem. DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“		Das städtebauliche Konzept berücksichtigt Belichtungsanforderungen in den Innenräumen. In den Grundrissplanungen werden die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse ebenfalls berücksichtigt. Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegenden des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohn- und Aufenthaltsräumen nach DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Juli 2011 eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Die gesetzlichen

	nicht vorliegt. Einmalig in Berlin dürfte auch die Errichtung einer 2m hohen Lärmschutzwand auf dem Dach des südlichen Wohnblicks sein, was somit zusätzlicher Verschattung der Wohnungen beiträgt.		Abstandsflächen sind eingehalten, so dass die vom Gesetzgeber als verträglich angesehenen Sozialabstände eingehalten sind. Die Errichtung einer Lärmschutzwand auf dem Dach der entlang der Autobahn orientierten Gebäude ist weder einmalig in Berlin, noch resultiert daraus eine Verschattung der Innenhöfe, da die Lärmschutzelemente nur um max. 2 m von der Gebäudekante zurückgesetzt errichtet werden dürfen und deren Schatten lediglich auf die Hausdächer selbst fallen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
32.2.	Positiv zu bewerten ist die Öffnung des Wohngebiets in Richtung Westen, so dass wenigstens eine Teilbelüftung der engen Wohnhöfe erfolgen kann.		Kenntnisnahme
32.3	Unbegreiflich ist, wie man überhaupt so dicht neben der Autobahn bauen darf, um damit klagewütigen Bewohnern Tür und Tor zu öffnen, um den Verkehr auf der A113 lahmzulegen. Dabei gibt es bereits unzählige Langsamfahrstrecken auf deutschen Autobahnen.		Das Immissionsschutzgutachten berücksichtigt das derzeit geltenden Tempolimit auf der der BAB A 113 von 80 km/h. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit ist nicht vorgesehen und wird auch von der zuständigen Fachverwaltung abgelehnt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
32.4	Das neue Wohngebiet verfügt über keine Erschließungsstraßen. Fast alle Eingänge zu den Wohnhäusern liegen an Gehwegen, die nur zu Fuß erreichbar sind, zudem in einem sehr unübersichtlichen Labyrinth. Wie sollen in diesem Labyrinth die Einsatzkräfte von Polizei und Feuerwehr rechtzeitig ihren Einsatzort finden, ohne wertvolle lebensrettende Zeit zu verlieren= Im Ernstfall kann das Leben kosten.		Die Erschließung der Gebäude erfolgt über mehrseitige Eingänge. Die Durchwegung verläuft in klar strukturierten linearen Achsen. Gemäß Stellungnahme der Polizei Berlin, s. Abwägungstabelle gem. § 4 Abs. 2 BauGB, lfd. Nr. 8.1, wird das städtebauliche Konzept unter kriminalpräventiven Aspekten positiv bewertet. Die Feuerwehr äußert sich nicht zu etwaigen Sicherheitsbedenken. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

32.5	Völlig unberücksichtigt bei der Planung bleibt das Defizit von über 100 Stellplätzen für das neue Wohngebiet, also bei ruhendem Verkehr. Trotz des Einspruchs des Bezirksamtes wird dieser gravierende Mangel mit keinem Wort im Erläuterungsbericht erwähnt. Das Wohngebiet ist somit eigentlich nicht funktionsfähig. Aufgrund der geringen Anzahl an Stellplätzen wird der ruhende Verkehr auf die angrenzenden Wohngebiete abgewälzt und absichtlich ein täglicher Parksuchverkehr erzeugt. Der Hinweis im Verkehrsgutachten auf angeblich freie Stellplätze in den angrenzenden Wohngebieten ist nicht nur total unsozial, realitätsfremd und für ein Wohnungsneubaugebiet untragbar, sondern es ist vor allem für alle Bewohner eine Belastung. Gerade aufgrund der abgelegenen Lage am Stadtrand, der direkten Lage an der Autobahn und der sehr schlechten Nahverkehrsversorgung ist mit viel mehr Fahrzeugen pro Haushalt zu rechnen. Geplant wird wieder einmal das Gegenteil, eine Belastung für Bürger und ein nicht funktionierendes neues Wohngebiet. Ob mehr Bürger deshalb mehr Fahrrad fahren oder eine bessere Busverbindung eingerichtet wird, ist reine Spekulation und durch nichts belegt. Es fehlen Besucherparkplätze. Haben die neuen Bewohner keine Kinder, Enkelkinder, Verwandten, Bekannte und Freunde, die sie besuchen kommen? Wo können sie parken, wenn sie mit dem Auto kommen? Wo parken Dienstleister, Notärzte und Pflegedienste? Wo bleiben die Autos von den Mietern, die sich die teuren Tiefgaragenstellplätze nicht leisten können? Aussagen dazu fehlen völlig im Verkehrsgutachten, bzw. Erläuterungsbericht. Wo können noch Parkplätze im Wohngebiet eingerichtet werden, wenn sich das Verkehrsgutachten als Fehlplanung herausstellt? Die viel zu enge Bebauung lässt dafür eigentlich keinen Raum. Da helfen dann auch nicht mehr die noch so attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten. An der Kita fehlen Kurzzeitparkplätze, obwohl bekannt sein müsste, dass fast die Hälfte aller Eltern ihre Kinder mit dem		In Berlin besteht bei Neubauvorhaben mangels einer entsprechenden Rechtsgrundlage für Bauherren keine Verpflichtung, private Stellplätze zu errichten. Dessen ungeachtet werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan durch die beabsichtigte Festsetzung von Flächen für Stellplätze und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht. Die Erfahrungen von städtischen Wohnungsbaugesellschaften im Mietwohnungsbau mit einem hohen Anteil mietpreisgebundener Wohnungen zeigen, dass der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen geringer ist. Daher wird ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,5 Stellplätzen pro Wohnung für angemessen gehalten. Der Bedarf von 15 Besucherparkplätzen kann innerhalb der freien Stellplatzkapazitäten im Umfeld des Plangebiets abgedeckt werden. Zukünftig soll zudem stärker auf alternative Mobilitätsangebote (z.B. ÖPNV, Carsharing, Fahrrad) gesetzt werden, anstatt durch die Schaffung einer überdimensionierten Anzahl von Stellplätzen den motorisierten Individualverkehr zu stärken. Der Betreiber des Wissenschafts- und Wirtschaftsstandorts Adlershof bereitet für den Gesamtstandort ein Mobilitätskonzept vor. Richtig ist, dass das ÖPNV-Angebot attraktiver werden sollte. Hierzu laufen derzeit Abstimmungsgespräche zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger BVG. Angesichts der fortschreitenden Realisierung von Bauvorhaben im Entwicklungsbereich, und damit einhergehend einer gestiegenen Nachfrage, kann hier, z.B. durch Taktverdichtung, weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. In diesem Zusammenhang wäre auch eine direkte Verbindung mit dem S-Bahnhof Adlershof zu prüfen. Der Bezirk wird die Notwendigkeit der Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen im Bereich der Kita nach deren Inbetriebnahme prüfen und ggf. veranlassen. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan berücksichtigt die städtebaulichen Ziele des Baugesetzbuches (s. § 1 Abs. 5 BauGB). Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens werden die betroffenen Belange ermittelt, wozu auch der Beteiligungsschritt gem. § 3 Abs. 2 BauGB gehört. Im Verfahren wurden die privaten und öf-
------	---	--	--

	Auto bringt. Auch auf diesen Mangel geht das zum Teil völlig realitätsfremde Verkehrsgutachten nicht ein, zumal direkt an das Wohngebiet große Eigenheimsiedlungen anschließen. Entsprechend dem Baugesetzbuch (BauGB) soll ein Bebauungsplan eigentlich sozialverträglich gestaltet werden. Wenn dies nicht möglich ist, soll ein Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessen gefunden werden. Die vorgelegte realitätsfremde Verkehrsplanung geht eindeutig zu Lasten der Bewohner und der angrenzenden Wohngebiete. Der vorgelegte Bebauungsplan erfüllt nicht die Ansprüche an das Baugesetzbuch. Eine lebenswerte und praxistaugliche Wohnungsplanung sieht bestimmt anders aus. Die autofeindliche Planung und besonders der Mangel an Besucherparkplätzen ist besonders altersdiskriminierend und trägt somit zur weiteren Vereinsamung der Menschen bei. Die Planer wohnen dort bestimmt nicht, während die Bewohner ein Leben lang mit den Mängeln auskommen müssen. Hier wird aufgrund des Wohnungsmangels ein Wohnghetto errichtet zu Lasten aller Bewohner und Anwohner der angrenzenden Wohngebiete.		fentlichen Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen (Abwägungsgebot gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch). Ein Ausgleich der unterschiedlichen Interessen (im Sinne eines Optimums) ist dabei erstrebenswert, bedeutet aber nicht, dass alle Interessen vollumfänglich berücksichtigt werden. Mit der Entwicklungsmaßnahme wird eine urbane und verdichtete städtebauliche Entwicklung verfolgt, insbesondere entlang des Eisenhutwegs ist seit 2006 auf den noch unbebauten Flächen eine hoch verdichtete Bebauung vorgesehen. Das Vorhaben entspricht einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, auch wenn es eine Zäsur gegenüber der angrenzenden Einfamilienhausbebauung darstellt. Es kann ebenso wenig als „Wohnghetto“ bezeichnet werden, wie die nur aus Wohnhäusern bestehende angrenzende Einfamilienhausbebauung. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
32.6	PS: Der Schrifttyp der Begründung ist sehr schlecht lesbar und eine Zumutung.	32	Die Begründung ist im standardisierten Schrifttyp der Berliner Verwaltung verfasst. Kenntnisnahme
33.1	In der Begründung zum 2006 festgesetzten B-Plan XV-58bb, welcher die Gesamtfläche am Eisenhutweg umfasst, wurde folgendes festgelegt: „Sämtliche bodenwirksamen Maßnahmen (Baufeldfreimachungen, Vegetationsberäumungen) dürfen unter Beachtung der Verbote des § 42 Abs.1 Nr.1 BNatSchG im Besonderen sowie aus Gründen des Artenschutzes allgemein nicht während der	BLN	Der Durchführungsvertrag sichert, dass eine Baufeldfreimachung in der Regel nur zwischen dem 01.10. und dem 01.03. erfolgen darf. Für die Erfassung der Zauneidechse wurden 2017 insgesamt vier und 2018 insgesamt zwei Begehungen durchgeführt Ein Vorkommen von Zauneidechsen, Schwalbenschwänzchen oder Blutströpfchen konnte nicht nachgewiesen werden.

	Kernzeit der Fortpflanzungsperiode 15. April bis 31. Juli durchgeführt werden.“ Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum B-Plan XV-58bb-1 Johannisthal / Adlershof, welcher noch die Fläche am Eisenhutweg 54 – 84 umfasste, haben wir bereits in unserer Stellungnahme vom 22.10.2015 auf die Bedeutung des gesamten Areals für Zauneidechsen und unseren Verdacht auf ein Vorkommen hingewiesen. Im Vorfeld der Bebauung der östlichsten Fläche mit dem BV „Brainbox“ wurde vom Gutachter auf der westlich der „Brainbox“ angrenzenden Fläche mind. 1 Zauneidechse gesichtet. Hinzu kommt, dass der Umweltatlas die Fläche des o. g. B-Plans als potentielle Kern- und Verbindungsfläche des Biotopverbunds für den Schwalbenschwanz (<i>Papilio machaon</i>) und das Blutströpfchen (<i>Zygaena filipendulae</i>) beschreibt. Demnach hätten zeitnah faunistische Untersuchungen durchgeführt werden müssen.		Nach Maßgabe des Umweltbeitrags kann, aufgrund der vorhandenen Biotopausprägungen, davon ausgegangen werden, dass eine Bedeutung für den Biotopverbund im derzeitigen Zustand nicht gegeben ist. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.2	Die im nun vorgelegten Fauna-Bericht enthaltenen Fotos zeigen, dass die Flächen kurz vor der Erstellung der Fotos gemäht und somit die bis dahin vorhandene Vegetation für alle drei genannten streng geschützten Arten vernichtet wurde (Abb. Unterhalb Tab. 2, S. 7, Faunistische Untersuchungen v. 01.10.2018). Dass das wiederholt aufgetreten ist, sieht man ebenfalls anhand der Fotos, welche zwischendurch immer wieder Aufwuchs zeigen, der auf den darauffolgenden Fotos fehlt (bspw. 2017 zu 2018). Dass die Fläche wiederholt gemäht und von sämtlicher Vegetation befreit wurde, zeigt sich auch in der Brutvogelerfassung (Abb. 2, S. 14). Auf der ungemähten Fläche finden sich viel mehr Nachweise, u. a. Gelbspötter und Neuntöter, welche sich auf der Vorhabenfläche auch aufgehalten hätten, wäre diese nicht wiederholt intensiv gemäht worden. Daher müssen wir davon ausgehen, dass es sich bei den vorgenommenen Handlungen um einen Verstoß gegen das	BLN	Dem Hinweis, dass im ungemähten Zustand mehr Arten auf der Fläche nachgewiesen wurden, kann nicht gefolgt werden. Das Plangebiet bietet, insbesondere durch die starke Nutzung durch Hundebesitzerinnen und -besitzer, keinen ausreichenden Schutz von Bodenbrütern. Die östlich und westlich angrenzenden Flächen sind insgesamt anders strukturiert als der Geltungsbereich und können somit anderen Arten Lebensraum bieten. Die Mahdmaßnahmen sind im Übrigen unter Beteiligung des bezirklichen Grünflächenamts erfolgt. Stellungnahme wird nicht gefolgt

	BNatSchG §44 (1) Nr. 3 handelt, mit Verdacht auf Verstoß gegen §44 BNatSchG (1) Nr. 1 und 2. Wir behalten uns daher vor, rechtliche Schritte einzuleiten.		
33.3	Weiterhin heißt es in der Begründung zum B-Plan XV-58bb: „Soweit nachfolgend zur Festsetzung anstehende B-Pläne wegen des inzwischen vergangenen mehrjährigen Zeitraums und ggf. hinzugetretener oder zuvor nicht erkannter Sachverhalte erneut hinsichtlich ausgleichsrelevanter Belange zu betrachten sind und sich gegenüber dem Gesamtkonzept Kompensationsdefizite ergeben sollten, sind diese nur rechtserheblich, wenn diese von Anfang an ursächlich der Plangebung anzulasten sind oder zwingende, einer Abwägung nicht zugängliche Vorschriften den Ausgleich/Ersatz fordern (z.B. beim Auftreten von Arten wie Zauneidechsen mit FFH-Status – siehe Artikel 12, 13 und 16 der Richtlinie 92/943/EWG).“ Demzufolge kann sich nun nicht darauf berufen werden, dass ein Ausgleich sämtlicher artenschutz-rechtlicher Belange bereits im LSG/NSG Flugfeld Johannisthal im Zuge der Entwicklungsmaßnahme vorgenommen wurde. Somit waren nach den Hinweisen weder die Eigentümerin, noch jemand anderes berechtigt, die Fläche von jeglicher Vegetation zu befreien und potentielle Lebensstätten streng geschützter Arten zu vernichten, ohne vorher eine artenschutzrechtliche Prüfung vorzunehmen. Belege über eine solche Prüfung liegen nicht vor. Da ein Nachweis bzw. Negativ-Nachweis des Vorkommens der o. g. streng geschützten Arten aufgrund der vorgenommenen, nicht erlaubten Handlungen nicht mehr möglich ist, ist der Verdacht auf ein Vorkommen dieser Arten ausreichende Begründung zur Auferlegung entsprechender Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Wir fordern, die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die vernichteten potentiellen Lebensstätten auf der Vorhabenfläche, z. B. im Bereich der nicht überbaubaren Flächen entlang der Autobahntrasse.	BLN	Die Voraussetzungen zur Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB liegen ausnahmslos vor. Durch die Anwendung des § 13a BauGB ist die Plangeberin jedoch nicht von der Pflicht entbunden, die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB, soweit diese abwägungserheblich sind, zu ermitteln und zu bewerten. Die faunistischen Erfassungen erfolgten nach üblichen Methodenstandards. Somit kann ein Vorkommen von Zauneidechsen als streng geschützte Art ausgeschlossen werden. Die vorhandenen Biotopstrukturen im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans bieten grundsätzlich keine Habitatstrukturen für europäisch geschützte Arten / Artengruppen. Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist nicht ursächlich für die in der Vergangenheit vorgenommenen Handlungen. Für zwei Brutreviere der Dorngrasmücke ist nunmehr nach aktueller Rechtsprechung des EuGHs vom 21.03.2021 im Zuge eines Ausnahmeverfahrens nach § 45 Abs. 7 Punkt 5 BNatSchG oder einer vorgezogenen Maßnahme (CEF) nach § 44 Abs.1 i. V. m. Abs.5 Punkt 3 BNatSchG über die Kompensationspflicht zu entscheiden. Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt

	Aufgrund der massiven Auswirkungen der vorgenommenen Maßnahmen und nicht beachteten, ggf. betroffenen Arten, sehen wir hier eine erhebliche Umweltauswirkung und bezweifeln daher die Durchführbarkeit des Bebauungsplanverfahrens nach §13a BauGB. Aus diesen und aus weiteren folgenden Gründen lehnen wir den o. g. Bebauungsplan und den Untersuchungsbericht zur Fauna sowie den Umweltbeitrag ab.		
33.4	Wir bemängeln die vorgelegten Pläne in der Datei Projektplanung. Diese können nur eingeschränkt eingesehen werden, da diese sich trotz längerem Abwarten nicht stabilisieren und klar erkennbar sind. Somit sind diese Unterlagen nicht nutz- und bewertbar.	BLN	Die vorgelegten Unterlagen wurden unter verschiedenen Betriebssystemen und Hardwarevoraussetzungen geprüft. In weiteren Stellungnahmen ist kein ähnlicher Einwand vorgetragen worden, möglicherweise unzureichende technische Voraussetzungen des Stellungnehmenden hat die Plangeberin nicht zu vertreten. Im Übrigen lagen die Unterlagen in den Räumen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zur freien Einsicht aus und hätten jederzeit vor Ort eingesehen werden können. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.5	Die neu gebauten Gebäude sollen von einer landeseigenen Wohnungsbaugesellschaft übernommen werden. Demzufolge obliegt diesem Bauvorhaben eine Vorbildfunktion in Sachen Umwelt und Klima. Jedoch wird mit der vorliegenden Planung den Vorgaben Berlins zum sparsamen Umgang mit dem Schutzgut Boden (LaPro) in keinsten Weise Rechnung getragen. Der in der Begründung wiederholt beschrieben, gewünschte „hohe ökologische Standard“ findet sich u. E. in den Unterlagen nicht wieder. Mit den Grünfestsetzungen zu Dachbegrünung, Versickerung von Regenwasser, zu Baumpflanzungen sowie wasser- und luftdurchlässigen Befestigungen der Wege wird gerade mal das Minimum der derzeit möglichen ökologischen Standards vorgegeben.	BLN	Die Festsetzungen entsprechen den ökologischen Standards, insbesondere innerhalb der Entwicklungsmaßnahme. Die in der Stellungnahme benannten Maßnahmen sind nicht über Festsetzungen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans regelbar. Dem sparsamen Umgang mit dem Schutzgut Boden wird über die Festsetzungen zur überbaubaren Grundstücksfläche Rechnung getragen, ebenso wie mit dem Verhältnis von zu errichtender Geschossfläche zu überbaubarer Grundstücksfläche. Im Durchführungsvertrag werden die Qualität der Dachbegrünung, die Verwendung von insektenfreundlichen Lichtquellen, Vorkehrungen wegen Vogelschlag und die besondere Beachtung des Natur- und Artenschutzes sowie ein durchwurzelbarer Dachaufbau von mind. 10 cm gesichert.

	Unter einem „hohen ökologischen Standard“ verstehen wir eine ökologische Bauweise mit Holz, was für bis zu 7-geschossige Häuser möglich ist.1 Dazu gehört die grundsätzliche Verwendung ökologisch unbedenklicher Baumaterialien sowohl im Außen- als auch Innenbereich der Häuser; die Wiederverwendung /-aufbereitung von Trinkwasser / Grauwasser; der Einsatz erneuerbarer Energien, wie PV-Anlagen, BHKW, o. a. Des Weiteren gehört für uns die Anlage naturnaher, als Lebensraum geeignete Grünanlagen mit extensiver Pflege, Fassadenbegrünungen und Dachbegrünungen; die Verwendung von insektenfreundlichen Lichtquellen und abgeblendeten Lampen sowie eine Bauweise, die Vogelschlag verhindert, dazu. Einen hohen ökologischen Standard können Plus-Energie-Häuser bieten, welche für sich selbst Energie erzeugen und Überschüsse auch noch ins allgemeine Netz einspeisen können. Das wünschen wir uns von einem Vorzeigeprojekt der landeseigenen Bauvorhaben. (1) https://www.br.de/br-fernsehen/sendungen/dokthema/holzbauweise-klimawandel-100.html		Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt
33.6	Wir bemängeln die mit der Planung verbundene enorme Flächenversiegelung. Anstatt die nicht überbaubaren Flächen mit Hecken oder Blühwiesen zu begrünen oder für die Regenwasserversickerung zu erhalten, werden zusätzlich zu den geplanten Tiefgaragen oberirdische, ebenerdige Stellplätze vorgesehen. Es gibt in Berlin keinen Stellplatzschlüssel, welcher die Schaffung von einer Anzahl xy an Stellplätzen für Wohnbebauung vorsieht, wie es in der Begründung auf S. 44 beschrieben ist. Somit ist der Anspruch auf einen Stellplatz nicht gegeben. Auch liegt der Fokus zur Entwicklung der Stadt inzwischen darauf, diese immer mehr autofrei zu gestalten. Das 2018 beschlossene Mobilitäts-Gesetz besagt, dass „Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel in der Verkehrsplanung Berlins künftig vorrangig vor dem Autoverkehr zu behandeln“ sind. Siehe § 1 (3) „Das Land Berlin verfolgt das Ziel, sich weiter als Innovations- und Entwicklungsraum zu etablieren und innovative	BLN	Durch die beabsichtigte Bebauungsdichte ergibt sich ein sehr günstiges Verhältnis von bebauter Fläche zu geschaffenem Wohnraum. Dies entspricht der Intention des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB zur bevorzugten Innenentwicklung. Durch die vorliegende Planung wird bereits bestehendes Baurecht hinsichtlich der zulässigen Grundfläche reduziert. Weiterhin ist die Fläche bereits durch die vorherige Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche für den Ausbau der Autobahn beeinträchtigt. Somit ist die Inanspruchnahme der Fläche als nicht erheblich zu bewerten. Auch wenn es keine Verpflichtung zur Herstellung von Stellplätzen gibt, erfordern die gesicherte Erschließung sowie die erforderliche Funktionalität eines Wohngebiets eine gewisse Anzahl von Stellplätzen. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden durch Festsetzungen von Stellplatzflächen und Tiefgaragen rund 280 Kfz-Stellplätze ermöglicht. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von ca. 0,5.

Mobilitätskonzepte und Verkehrsangebote zu erproben und zu nutzen.“ § 7 (2) Nr. 3 „Bei Erweiterung und Neubau von Quartieren ist mit dem Ziel einer ... klima-neutralen Stadt die vorrangige Erschließung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu sichern.“ und Nr. 4 „Förmlich beschlossene Entwicklungsmaßnahmen sowie vom Senat beschlossene städtebauliche Entwicklungen sind in den Planwerken nach diesem Gesetz prioritätsgerecht zu berücksichtigen.“ Zu dem besagen § 8 (2) „Verkehr und Verkehrsinfrastruktur sollen ressourcenschonend und stadtökologisch nachhaltig gestaltet werden.“ § 9 „Verkehrsbedingte Gesundheitsbeeinträchtigungen sollen vermieden werden. Dieses betrifft insbesondere Luftschadstoff- und Lärmbelastungen.“ Die Umgebung des o. g. Bebauungsplans ist überwiegend durch Einfamilienhäuser geprägt und unweit ist ein größerer Schulstandort geplant. Nur weil das Gebiet derzeit noch nicht gut an den ÖPNV angebunden ist, bedeutet das nicht, dass das bis zur Fertigstellung nicht erfolgen wird. So ist die Erhöhung der Taktung der frequentierenden Buslinie bereits in den Plänen zum Ausbau des BVG-Netzes enthalten. Demzufolge wird sich die ÖPNV-Situation in den kommenden Jahren verbessern und ein Radweg entlang des Eisenhutwegs ist bereits vorhanden. Der Radschnellweg (Y-Trasse) entlang des Teltow-Kanals bzw. des Eisenhutwegs ist auch bereits geplant, so dass es eine stärkere Nutzung dieses Verkehrsmittels geben wird. Beides ist in der Verkehrsuntersuchung von LK Argus GmbH gar nicht oder nur unzureichend berücksichtigt. Somit ist die überdimensionale Versiegelung von versickerungsfähigem Boden nicht gerechtfertigt, zumal dieser in seinem Filtervermögen als hoch eingestuft wurde². Wir lehnen die Schaffung oberirdischer Stellplätze ab. Es kann nicht sein, dass die Lösung des mangelnden ÖPNV-Angebots durch Schaffung weiterer Stellplätze erreicht werden soll.		Angesichts eines für die städtischen Wohnungsbaugesellschaften zu erbringenden Anteils an mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum von 50 % erscheint eine Stellplatzquote von ca. 50 % angemessen. Seitens der Bewohnerinnen und Bewohner der angrenzenden Quartiere wurde vielfach sogar eine deutlich höhere Zahl an Stellplätzen gefordert. Darüber hinaus wird die Busanbindung derzeit zwischen dem Land Berlin und dem Aufgabenträger, BVG, diskutiert. Mit der fortschreitenden Entwicklung in der Entwicklungsmaßnahme, und einer damit erhöhten Nachfrage, kann hier, z.B. durch Taktverdichtung, weitere Kapazität zur Verfügung gestellt werden. Des Weiteren liegt das Plangebiet an einem gut ausgebauten Fahrradweg bzw. an der geplanten Radschnellverbindung „Y-Trasse“. Außerdem werden innerhalb des Plangebiets insgesamt rund 1400 Fahrradstellplätze, überwiegend innerhalb der Gebäude und Tiefgaragen, geschaffen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
--	--	--

	(2) Umweltbeitrag, S. 27, 3. Anstrich		
33.7	Des Weiteren wird aufgrund des hohen Versiegelungsgrades der Flächen ein Biotopverbund nahezu unmöglich gemacht. Die begrünten Innenflächen können das nicht ersetzen, da aufgrund der hohen Anzahl an Wohneinheiten ein hoher Nutzungsdruck auf die verbleibenden Freiräume entstehen wird. Da wo hoher Nutzungsdruck herrscht, kann kein geschützter Biotopverbund bestehen. Es wird auch keine Grünverbindungen in Richtung Landschaftspark Johannisthal geben, da alles mit Stellflächen für Feuerwehr oder Straßen versiegelt wird und da, wo Verbindungen entstehen könnten, zerschneiden die Häuserfronten die Wege. Ein „naturnaher Landschaftsrasen“ (s. Kurzerläuterung Freiraumkonzept) ist auch ein artenarmer Zier-rasen. Die Erfahrungen bzgl. der Pflege von Grünanlagen bei der DEGEWO haben gezeigt, dass diese grundsätzlich intensiv bis zum Funktionsverlust gepflegt werden. Demzufolge gehen wir davon aus, dass auch dieser geplante „naturnahe Landschaftsrasen“ auf Dauer seine Funktion verlieren wird, wenn die Pflege der Grünanlagen in den Verträgen nicht anders festgeschrieben wird.	BLN	Die geplanten Freiflächen dienen der wohnungsnahen Freiflächenversorgung sowie der innergebietslichen Erschließung für die Anwohnenden. Die Grünflächengestaltung muss der Funktion für die Bewohnerinnen und Bewohner als Wohnumfeld entsprechen. Der hohe Nutzungsdruck ist der hohen Dichte geschuldet und damit dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden. In den Durchführungsvertrag wurde jedoch ergänzend die Regelung aufgenommen, dass auf den im Freiflächenplan als „Grünflächen allgemein und wohnungsnah“ sowie als „Mischpflanzung“ gekennzeichneten Flächen blütenreiche Stauden- und artenreiche Gräserfluren anzulegen und zu erhalten sind. Für das Plangebiet besteht seit 2006 Baurecht. Insofern kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Fläche eine besondere Bedeutung für den Biotopverbund hat, da keine (geschützten) Biotope vorhanden sind. Zudem ist ausgeschlossen, dass bei Umsetzung der nach bestehendem B-Plan XV-58bb zulässigen Gewerbeentwicklung Flächen für Erholungsvorsorge und Biotopverbund geschaffen worden wären. Eine Grünverbindung zum Landschaftspark Johannisthal ist allein aufgrund der umliegenden Bebauungsstrukturen weder möglich noch geplant. Der Stellungnahme wird teilweise gefolgt
33.8	In unserer Stellungnahme vom 18.05.2018 haben wir auf das Problem der Anordnung der Kita nahe der Hochspannungsführung angesprochen. Das wurde nicht näher untersucht und es liegen keine begründeten Argumente zur Unbedenklichkeit vor. „Laut einer Studie³ wurde eine Assoziation zu einem erhöhten Leukämierisiko bei Kindern (in Übereinkunft mit internationalen Erfahrungen) im Bereich der 50 Hz-Felder beobachtet. Die Forderungen des BUND zum Schutz und zur Vorsorge vor EMF im	BLN	Das EMF-Gutachten wurde hinsichtlich der aktuellen gesetzlichen Bestimmungen aktualisiert (Müller-BBM, März 2021). Die zulässigen Grenzwerte der 26. BImSchV für magnetische Flussdichte und elektrische Feldstärke werden, mit Ausnahme des direkten Umfelds des Kabelendmasts, weder erreicht noch überschritten. Diese liegen nur im nahen Umfeld des Kabelendmasts – überbaubare Grundstücksflächen, nutzbare Freiflächen oder Außenbereiche der Kita sind davon nicht betroffen. Innerhalb eines Abstands von 300 m befindet

	Umwelt-und Gesundheitsschutz werden deutlich in der Publikation „Elektrosmog: Gefahren und Risiken elektromagnetischer Felder geringer Stärke und BUND-Mindestanforderungen zur Problemlösung4“ präsentiert.“ Der beiliegende Abschlussbericht der GWT und EMF ist von 2004 und somit nicht aussagekräftig für unsere Einwände. (3) Schüz, J.; Grigat, J.-P., Brinkmann, K. & Michaelis, J (2001): Residential magnetic fields as a risk factor for childhood acute leukaemia: Results from a German Population-based case-control study, in: Int. J. of Cancer 91 (5): 728-735; zur Frage von Leukämie und niederfrequente Magnetfelder s. a. AHLBORN et al. (2000): A pooled analysis of magnetic fields and childhood leukaemia, in: British Journal of Cancer 83: 689-692 (4) BUND (2001). Online im Internet: https://www.bund.net/service/publikationen/detail/publication/elektrosmog/publication-topic/bund/ vom 15.05.2018.		sich keine ortsfeste Hochfrequenzanlage mit Frequenzen zwischen 9 kHz und 10 MHz, welche als Vorbelastung zu berücksichtigen wäre. Der Stellungnahme wurde gefolgt. Keine Änderung der Planung erforderlich
33.9	Wir widersprechen der Aussage in den Faunistischen Untersuchungen, S. 15, dass „Trotz Lärmschutzwand zur A113 die Fläche in ihrer Qualität als Bruthabitat aufgrund des vorhandenen Geräuschpegels gemindert ist.“ Die Vögel, welche in der Stadt leben, stört nicht der Geräuschpegel. Dadurch singen sie, wie Studien belegen, nur lauter, als Vögel in ruhigen Gegenden. Was sie stört ist, je nach Angebot an Rückzugsbereichen, die Frequentierung durch Menschen. Was sie vertreibt, ist die Zerstörung von Nist-, Nahrungs- und Versteckmöglichkeiten, wie es auf der B-Plan-Fläche erfolgt ist.	BLN	Die Fläche ist unter anderem durch den Geräuschpegel, die regelmäßige Frequentierung und die fehlenden Biotopausstattungen insgesamt als Brutvogellebensraum geringfügig geeignet. Die Fläche bot bereits vor der Mahd im Sommer 2018 nur wenige geeignete Strukturen. Bereits bei der Biotopkartierung im Juni 2017 bot die Fläche nur in westlichen Randbereichen attraktivere Strukturen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.10	Die Nummerierungen der Textlichen Festsetzungen sind im Umweltbeitrag und der Begründung unterschiedlich. Das muss vereinheitlicht werden, da es sonst zu Missverständnissen kommt.	BLN	Die Nummerierungen entsprechen einem früheren Arbeitsstand, insofern ist die Begründung, bzw. der vorhabenbezogene Bebauungsplan maßgeblich. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

33.11	In TF 16 (Begründung) muss das Wort „großkronige“ für die Bereiche außerhalb von Tiefgaragen ergänzt werden. Denn nur wenn diese Art von Bäume gepflanzt werden, kann eine für die geplante Bebauung ausreichend ausgleichende Funktion erreicht werden. Kleinkronige Bäume schaffen nur max. 1/3 der Leistung, welche großkronige Bäume erreichen. D. h. die Lebensverhältnisse bzgl. O²-Bedarf kann mit großkronigen Bäumen für 3 x mehr Menschen erreicht werden, als mit kleinkronigen Bäumen.	BLN	Die kleinkronigen Bäume sind im Plangebiet vorrangig geplant, da es eine Vielzahl an Flächenkonkurrenzen gibt, die mit einer Kombination aus großkronigen Bäumen nicht harmoniert. So sind entlang der Privatstraße C und entlang der Feuerwehraufstellflächen keine sowie an den östlichen Stellplatzanlagen nur kleinkronige Bäume vorgesehen. Entlang der südlichen Geltungsbereichsgrenze sind Baumpflanzungen aufgrund der Pflanzverbote auf dem Schutzstreifen des erdverlegten Hochspannungskabels grundsätzlich nicht möglich. Innerhalb der Innenhöfe sollen darüber hinaus ausreichend sonnige Bereiche geschaffen werden, was die Pflanzung von großkronigen Bäume nahezu ausschließt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.12	Die TF 20 (Umweltbeitrag) bzw. TF 17 (Begründung) ist nicht ausreichend formuliert. Es fehlt an Festlegung einer Mindeststärke für die durchwurzelbare Deckschicht der Dachbegrünung. Die in den letzten Jahren verfolgte Strategie, pauschal eine extensive Dachbegrünung festzulegen, hat dazu geführt, dass zu über 90% nur Sedumarten per Rollrasen-Technik gepflanzt wurden. Dazu kommt, dass die durchwurzelbare Deckschicht darunter unter 10 cm beträgt, welche in den anhaltenden wasserarmen Wochen und Monaten austrocknet und selbst robuste Arten wie Sedum absterben lassen. Eine Verpflichtung zur Nachpflanzung gibt es bisher so gut wie gar nicht und somit ist das vorgegebene Ziel der Dachbegrünung zur Verbesserung der immer enger werdenden Lebens- und Arbeitsverhältnisse in Berlin gescheitert. Wir fordern, dass die Formulierung der TF 20 bzw. TF 17 so ergänzt wird, dass tatsächlich Lebensräume für Vögel und fliegende Insekten⁵ geschaffen werden, wenn dies ebenerdig schon nicht möglich ist. (5) https://www.gebaeudegruen.info/fileadmin/website/downloads/wgic_vortraege/Brenneisen_Stephan.pdf	BLN	Für den zu begrünenden Anteil der Dachflächen werden keine expliziten Bestimmungen getroffen, da die Festsetzung einer extensiven Dachbegrünung ausreichend bestimmt ist. Nach DIN 1986-100 erreichen Extensivbegrünungen bereits ab 10 cm Aufbaudicke hohe mittlere und Spitzenabflussbeiwerte. Gemäß der „Richtlinie für Planung, Bau und Instandhaltung von Dachbegrünungen“ (Ausgabe 2018) der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (FLL) sind extensive Dachbegrünungen ab 4 cm durchwurzelbarer Aufbaudicke möglich. Im Durchführungsvertrag wurde eine Aufbaudicke von mind. 10 cm vereinbart. Für eine Festsetzung zum durchwurzelbaren Aufbau besteht daher keine Erforderlichkeit. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

33.13	Des Weiteren erachten wir es als sinnvoll und fordern daher, dass die Lärmschutzwände auf und zwischen den Häusern J, K, L und M begrünt, die Begrünung zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen ist. Alternativ können auch fensterlose Fassaden begrünt werden. Die Textliche Festsetzung zur Fassadenbegrünung muss ebenfalls die Festlegung zum Erhalt und Nachpflanzung bei Abgang enthalten. Fassadenbegrünung gibt der § 9 (1) Nr. 25 a BauGB her, da es dort heißt, dass „sonstige Bepflanzungen“ festgesetzt werden können. Hinzu kommt, dass das bereits im festgesetzten B-Plan XV-58bb als TF 14 enthalten war. Wieso wurde das nicht übernommen?	BLN	Die geplanten Lärmschutzwände werden unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag transparent hergestellt, um eine ausreichende Belichtung innerhalb der Höfe zu gewährleisten. Dies ist im Durchführungsvertrag gesichert. Die Fassadenbegrünung im rechtskräftigen Bebauungsplan XV-58bb stellte auf großflächige fensterlose Fassaden für gewerbliche Nutzungen und großflächigen Einzelhandel ab. Großflächige fensterlose Fassaden sind bei dem geplanten Wohnungsbauvorhaben nicht gegeben. Die grünordnerischen Festsetzungen dienen der Minimierung des Eingriffs und sind als Standardfestsetzung im Entwicklungsgebiet für eine hochwertige Standortentwicklung anzuwenden. Die Anwendung setzt jedoch ihre Zweckmäßigkeit voraus. Kletterpflanzen sind vorwiegend an geschlossenen Fassaden anzuwenden. Es werden stattdessen andere grünordnerische Festsetzungen getroffen, um dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot zu entsprechen. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.14	Wir bemängeln die TF 21 (Umweltbeitrag) / TF 18 (Begründung), welche die Mindestdeckung über Tiefgaragen mit 0,5 m festlegt. Es bedarf jedoch einer Mindestdeckung von 0,8 m um kleinere Bäume oder Sträucher pflanzen zu können. Dass das der Realität entspricht, anders als in der Begründung auf S. 62 beschrieben, zeigt sich in den Plänen zur Freiraumplanung, die im Bereich der Tiefgaragen keine Bäume vorsieht. Eine Deckung von 0,5 m ist zu gering. Das muss angepasst werden.	BLN	Die Überdeckung der Tiefgarage ist aufgrund des hohen Grundwasserstands auf 0,5 m festgesetzt, ein weiteres Absenken ist unwirtschaftlich. Die Tiefgarage wird entsprechend anderweitig bepflanzt. Eine Erdschicht von 0,5 m ist auskömmlich für Pflanzungen von Sträuchern bzw. flachwurzelnder Vegetation, die eine blütenreiche Stauden- und artenreiche Gräserflur ermöglichen. Zudem sind oberhalb der Tiefgarage vielfach Feuerwehraufstellflächen vorgesehen, die sich ohnehin nicht für Baumpflanzungen anbieten. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.15	Die Abb. 4 auf S. 19 im Umweltbeitrag ist nicht lesbar, da die Zahlen für die Biotoptypen so ineinander verschoben sind, dass sie selbst bei Vergrößerung nicht erkennbar sind. Diese Abbildung ist unbrauchbar.	BLN	Die Abbildung 4 ist dem Geoportal Berlin entnommen und kann bei Bedarf im Internet eingesehen werden.

			Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.16	Die Beschreibung der Biotope im Umweltbeitrag auf S. 20 unter Punkt 05 entspricht der Situation vor Ort im Jahr 2017. Darin werden Strukturen, wie Brombeer- und Himbeersträucher sowie ruderaler Staudenfluren und das Vorkommen der Grasnelke genannt. Das war mit Sicherheit der Bestand vor der Mahd, deren Auswirkungen auf den Fotos der Faunistischen Untersuchung zu sehen sind. Auf diesen Aufnahmen sind die beschriebenen Pflanzen nicht mehr erkennbar, da sie beseitigt wurden. Da diese Strukturen lt. Fauna-Bericht in 2018 nicht mehr nachgewiesen werden konnten, liegt an der intensiven Bearbeitung der Fläche. Dadurch verschwindet auch die, auf trockene Standorte spezialisierte <i>Armeria maritima</i> (Grasnelke). Aufgrund dessen, dass diese Art in 2017 nachgewiesen wurde, muss die Vernichtung ihrer Bestände ausgeglichen werden. Auch wenn diese Art 2018 nicht mehr nachgewiesen werden konnte, was lt. der vorliegenden Fotos nachweislich an der intensiv durchgeführten Mahd lag, verschwindet nicht die Pflicht zum Ausgleich. Wir fordern, die Festlegung entsprechend geeigneter Ausgleichsmaßnahmen für die vernichteten Strukturen.	BLN	Der Standort der Grasnelke war bereits zum Zeitpunkt der Kartierung in 2017 nicht optimal. Die Art wurde ausschließlich vereinzelt im nördlichen Bereich der Fläche, am Rande der Grünlandbrache feuchter Standorte, nachgewiesen. Auch an anderen Stellen im Gebiet kommen großflächig feuchte Biotopstrukturen vor, so dass der Standort für die Grasnelke insgesamt durch seine Feuchtigkeit und die Verbreitung invasiver Arten als suboptimal einzuschätzen war und ist. Ein fehlender Nachweis in 2018 kann somit nicht nachweislich auf die Mahd zurückgeführt werden. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.17	Wir bemängeln die Untersuchungen bzgl. der Herpetofauna dahin gehend, dass 1. zu wenige Begehungen im Jahr durchgeführt wurden, Standard sind inzwischen mind. 6 Begehungen und 2. dass die Begehungen überwiegend zur falschen Tageszeit, nämlich bei warmen trockenen Wetter zur Mittagszeit, wo sich die Tiere bekanntlich zurückziehen, durchgeführt wurden. Aufgrund dessen, dass vor den Untersuchungen die auf den Flächen vorhandenen Vegetationsstrukturen beseitigt wurden, war das negative Ergebnis vorhersehbar und ist somit nicht anerkennbar.	BLN	Es wurden sechs Begehungen bei geeigneten Witterungsverhältnissen durchgeführt – vier im Jahr 2017 und zwei weitere im Jahr 2018. Den üblichen Anforderungen wurde somit entsprochen (vgl. die Dokumentation der trias Planungsgruppe vom 01.10.2018). Die Begehungszeiten wurden entsprechend des Temperaturgangs gewählt und erfolgten vorwiegend morgens bis in die Mittagszeit hinein, aber nie in an Hitzetagen, so dass sich die Temperaturen während der Begehungen stets in dem von den Tieren bevorzugten Bereich von +/- 20°C bewegten. Bei diesen Temperaturen sind Zauneidechsen auch ganztägig aktiv. Bei kühleren Temperaturen am Morgen und am Nachmittag kann auch der Mittag besonders günstig

			zum Kartieren sein. Nachmittags wurde auch kontrolliert, um die differierenden Licht-/Schattenverhältnisse zu berücksichtigen. Die Kartierung ist somit entsprechend der üblichen Anforderungen durchgeführt worden und das Ergebnis als belastbare Aussage zu werten. Wären auf der Fläche Zauneidechsen vorhanden gewesen, wären mit hoher Wahrscheinlichkeit auch nach der Mahd an den verbleibenden geeigneten Strukturen Individuen gesichtet worden. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.18	Wir widersprechen in Teilen der Aussage im Umweltbeirat auf S. 24, dass „Aufgrund der Barrierewirkungen nach Norden, Westen und besonders nach Süden (Autobahn 113) sowie der vorhandenen Biotopausprägungen, davon ausgegangen werden kann, dass eine Bedeutung für den Biotopverbund im derzeitigen Zustand nicht gegeben ist.“ Auch wir sehen die momentane Bedeutung für den Biotopverbund als nicht gegeben an. Anders jedoch als das Büro Trias sehen wir die Gründe nicht in den Barrierewirkungen nach Norden und Westen, da nach Westen eine EFH-Siedlung mit Gärten besteht und nach Norden der Eisenhutweg nur gering befahren ist. Wir sehen dagegen lediglich eine Barrierewirkung nach Süden (A 113) und den Verlust der Biotopverbindung aufgrund der Vernichtung der ehemals vorhandenen Biotopstrukturen. Somit ist ehemals vorhandene Deckung für wandernde Arten von Südost nach Nordwest und umgekehrt verschwunden und der Biotopverbund zerschnitten.	BLN	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Bereits zum Zeitpunkt der Untersuchungen in 2017/2018 wurden Baumaßnahmen auf östlich angrenzenden Flächen durchgeführt. Die angrenzenden Einfamilienhaus-siedlungen stellen keine bedeutsame Struktur für einen optimalen Biotopverbund dar. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.19	Wir bemängeln ebenfalls, dass keine Untersuchungen bzgl. der Verschattung der westlich und nördlich von der Bebauung liegenden Einfamilienhaussiedlungen durchgeführt wurden. Auch wenn die in Richtung Norden ausgerichteten Häuser nur	BLN	Es wurde eine Besonnungsstudie für die betroffenen Anliegenden des Johannes-Sasse-Rings und des Eisenhutwegs erarbeitet. Darin wurde nachgewiesen, dass die Mindestanforderung an die Beson-nung von Wohn- und Aufenthaltsräumen nach DIN 5034-1 „Tageslicht

	4-geschossig geplant sind, wächst die Gebäudehöhe dahinter stetig an und zur westlichen Seite sind die Häuser mit 6-7 Geschossen geplant. Somit kann die Verschattung von Herbst bis Frühjahr aufgrund tiefstehender Sonne trotzdem bis zu den Siedlungen wirksam sein. Eine solche Untersuchung muss nachgeholt werden.		in Innenräumen“ vom Juli 2011 eingehalten wird. Danach soll ein Fenster eines Wohn- und Aufenthaltsraums jeder Einheit am 17. Januar wenigstens eine Stunde besonnt sein. Der Sozialabstand ist durch Einhaltung der gesetzlichen Abstandsflächen, insbesondere zur den Nachbargrundstücken, gewahrt. Der Stellungnahme wird gefolgt
33.20	Aufgrund dessen, dass nahezu sämtliche Vegetations- und Biotopstrukturen auf der Vorhabenfläche wiederholt beseitigt wurden, fällt die Bewertung des Schutzgutes Biotop, Pflanzen und Tiere im Umweltbeitrag als gering aus. Das lehnen wir ab und erwarten die Bewertung nach der Beschreibung auf S. 20. Denn daraus leitet sich die Einschätzung der Erheblichkeit ab.	BLN	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Die Bewertung der Biotoptypen erfolgte auf Basis der Kartierung in 2017. Die spätere Mahd der Fläche hat keine Auswirkung auf die Bewertung gehabt. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.21	Wir widersprechen der im Umweltbeitrag gemachten Aussage, dass „...auch in den direkt angrenzenden Bereichen keine Brutvogelarten vorkommen, die in einer der aktuellen Roten Listen des Landes Berlin (WITT& STEIOF2013) oder Deutschlands (GRÜNBERG et al. 2015) als mindestens gefährdet gelistet sind und/oder die in ihrem Bestand über die letzten 20-25 Jahre eine starke Abnahme von >50% aufweisen und gleichzeitig in Berlin als nicht häufig (< 500 BP/Rev.) gelten“. Denn die Liste der planungsrelevanten Brutvogelarten Berlin führt u. a. die Art des Neuntöters auf, welcher lt. Faunistischer Untersuchungen mit einem Brutplatz in der südöstlich angrenzenden Fläche in einem Brombeerstrüppbereich verortet wurde. Diese Brutvogelart hat mittlere bis hohe Fluchtdistanzen und wird baubedingt durch heranrückende Bautätigkeiten, anlagebedingt durch Sichtverbau und betriebsbedingt durch Nutzungserhöhung gestört. Somit ist für diese Art mit der Aufgabe des Brutplatzes aufgrund Erhöhung des Nutzungsdrucks auch auf der	BLN	Der Neuntöter hat in Berlin keinen Gefährdungsstatus und steht auch nicht auf der Vorwarnliste. Dennoch gilt die Art als planungsrelevant, da sie eine Art des Anhangs I der Vogelschutz-Richtlinie ist und in Brandenburg gefährdet ist. Der Neuntöter kommt im Plangebiet nicht vor – dieses verfügt auch nicht über die Habitatstrukturen zum Vorkommen der Art. Die Fluchtdistanz der Art wird mit 30 m in Gassner et al. (2010) angegeben. Strukturen, die als Brutplatz für die Art in Frage kommen, befinden sich nicht unmittelbar angrenzend an das Plangebiet, sondern beginnen erst in >30 m Entfernung in südlicher Richtung. Sowohl baubedingte Störungen, als auch Sichtverbau werden aufgrund der Entfernung zum Plangebiet ausgeschlossen. Das Plangebiet und die südlich angrenzende Fläche wurden zum Zeitpunkt der Kartierung (uneingezäunt) schon intensiv als Hundeauslauffläche genutzt. Dem erhöhten Nutzungsdruck durch das entstehende Wohngebiet kann mit einer Einzäunung der südlich angrenzenden Fläche entgegengewirkt werden. Ein Verlust des Brutpaares durch das geplante Vorhaben wird damit ausgeschlossen.

	Nebenfläche und somit Verlust des Brutpaares / der lokalen Population zu rechnen.		Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.22	Wir widersprechen der auf S. 39 im Umweltbeitrag erfolgten Aussage, „Da sich das Bauvorhaben in eine bereits bestehende Bebauung eingliedert, werden die Auswirkungen auf Vielfalt, Naturnähe und Eigenart des Landschaftsbilds als nicht erheblich bewertet. Die landschaftsgebundene Erholungsmöglichkeit ist im gegenwärtigen Zustand eingeschränkt, da die Fläche aufgrund der Nähe zur Autobahn keinen Erholungswert hat.“ Dass sich das Bauvorhaben in die bestehende Bebauung eingliedert, entspricht nicht den wahren Gegebenheiten, da die angrenzenden Flächen überwiegend durch niedrige Einfamilienhäuser (max. 2 Geschosse) geprägt sind. Die Erholungsfunktion dieser Fläche lag vor Abgrenzung allein in der Begehrbarkeit und Weitläufigkeit. Weite ist ein nicht zu unterschätzender Erholungswert. Diese Weite / der weite Blick wird mit der Bebauung versperrt und fällt völlig weg. Die Autobahn ist durch Schallschutzwände abgegrenzt, so dass der Lärm über die Fläche hinaus, weg von der nahe liegende Fläche getragen wird und kaum Einfluss auf den Erholungswert hat.	BLN	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Die Fläche ist seit 2006 als Bauland festgesetzt und keine der Erholung dienende oder gewidmete Grünfläche. Die Fläche ist inzwischen abgezaunt. Ein Betreten der Fläche durch Erholungssuchende erfolgt widerrechtlich und ohne Zustimmung der Eigentümerin. Der aufgestellte Reptilienschutzzaun soll ein Einwandern schutzbedürftiger Arten verhindern. Die Weitläufigkeit der Fläche ist auch im gegenwärtigen Zustand als nicht wesentlich zu bewerten, da die benannte Lärmschutzwand der Autobahn eine Barrierewirkung darstellt. Zudem ist die Fläche trotz der Lärmschutzwand zur Autobahn durch diese und den angrenzenden Gewerbelärm bereits vorbelastet. Im gesamten Gebiet ergeben sich Überschreitungen der zulässigen Verkehrslärmwerte im Bestand (vgl. UB S. 29). Der Stellungnahme wird nicht gefolgt
33.23	Auch die klimatische Funktion dieser Freifläche, welche in der Begründung zum B-Plan XV-58bb, S. 53 noch mit „stadtklimatisch wichtig“ beschrieben wurde, wird im vorliegenden Umweltbeitrag nur noch als „keine besondere bioklimatische Ausgleichsfunktion“ beschrieben. Das ist nur, aufgrund der Zerteilung der Gesamtfläche in mehrere kleine Flächen nicht nachvollziehbar, weil jede Freifläche entlang von Verkehrsinfrastrukturen ausgleichende Funktion zu dieser hat und Kaltluftleitbahnen aufweist.	BLN	Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Um eine Funktion als Kaltluftleitbahn aufzuweisen, sind insbesondere talabwärts gerichtete Neigungen und das Fehlen von Hindernissen für einen freien Abfluss der Kaltluft notwendig. Somit weist nicht jede Verkehrsinfrastruktur eine Kaltluftfunktion auf. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt

Anlage 6: Abwägungstabelle zur Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit und betroffener Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §§ 3 und 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 2 BauGB

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 9-17 VE

„Neues Wohnen am Eisenhutweg“

für eine Teilfläche des städtebaulichen Entwicklungsbereichs „Berlin-Johannisthal / Adlershof“,
Grundstück Eisenhutweg 54/76 im Bezirk Treptow-Köpenick, Ortsteil Johannisthal

Erneute Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 4a Abs. 3 BauGB (Betroffenenbeteiligung)

Zusammenfassung und Abwägung der Stellungnahmen

Stand: 15.07.2021

1. Erläuterung

Die folgenden Seiten enthalten die Darstellung der Ergebnisse der erneuten, eingeschränkten Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit sowie der betroffenen Behörden und Träger öffentlicher Belange. Diese erfolgte gemäß §§ 3 und 4 Abs. 2 i. V. m. § 4a Abs. 3 Satz 2 und Satz 4 BauGB. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 9-17 VE, einschließlich Anlagen, hat vom 12.01.2021 bis 12.02.2021 gemäß § 3 Abs.2 BauGB öffentlich ausgelegen. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs.2 BauGB wurde vom 05.01.2021 bis 05.02.2021 durchgeführt. Die Auswertung und Abwägung der eingebrachten Stellungnahmen führten zu Ergänzungen und Korrekturen in der Planunterlage und der Begründung. Nach Auswertung der vorgebrachten Belange sind noch Änderungen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 9-17 VE, einschließlich Begründung nebst Anlagen, vorgenommen worden, und das Stadtentwicklungsamt Treptow-Köpenick (Stadtplanung und Bauaufsicht) und die Vorhabenträgerin als Öffentlichkeit nach § 3 Abs.2 und §4 Abs.2 i. V. m. § 4a Abs. 3 Satz 2 und Satz 4 BauGB zwischen dem 14.07.2021 und dem 15.07.2021 erneut beteiligt worden. Die Grundzüge der Planung sind von den Korrekturen nicht berührt.

Folgende Änderungen mittels Deckblatt wurden in der Planzeichnung vorgenommen:

- red. Korrektur und Ergänzung der textlichen Festsetzung Nr. 6 um offene Fluchttreppe
- konkrete Bestimmung des Stammumfangs auf 16 cm, textlichen Festsetzung Nr. 16
- Ergänzung der textlichen Festsetzung Nr. 18 um Spielplätze
- Ergänzung der textlichen Festsetzung Nr. 23 durch eine Festsetzung zu den Abstandsflächen
- Ergänzung einer fehlenden Geschossbezeichnung
- Red. Korrektur eines Hinweises
- Ergänzung einer zeichnerischen Festsetzung der Geländehöhen
- Korrektur der Grundflächen der Häuser A-F und M
- Entfernen eines Entwurfsstempels

2. Zusammenfassung der Hinweise, Bedenken und Anregungen

Von den beteiligten Behörden sowie der Öffentlichkeit ist jeweils Zustimmung zu den Änderungen geäußert worden.

Lediglich die Vorhabenträgerin hat die geringfügige Korrektur der Festsetzung von fünf Punkten der Höhenlage Geländeoberfläche geäußert.

3. Grundsätzliche Abwägungsentscheidung

Die Abwägung der vorgebrachten Äußerungen und Hinweise hat im Ergebnis die geringfügige Änderung der Festsetzung von fünf Punkten der Höhen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 9-17 VE zur Folge.

SenStadtWohn

4. Abwägung

Nr.	Beteiligte	Abwägungsrelevanter Inhalt / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1.1	Vorhaben- trägerin 15.07.2021	Wir stimmen den vorgenommenen Anpassungen im Wesentlichen zu.	Kenntnisnahme
1.2	Vorhaben- trägerin 15.07.2021	Lediglich zu den im Anhang markierten 5 Festsetzungen der Geländehöhen bitten wir um Anpassung der Festsetzungen an die konkrete Planung gemäß Anhang.	Die Stellungnahme benennt auf der beigefügten Skizze Festsetzungen der Höhenlage, die geändert werden sollen. Im südlichen Bereich entlang der Autobahn von 34,5 m ü. NHN auf 34,4 m ü. NHN sowie von 34,7 m ü. NHN auf 34,6 m ü. NHN. Zwischen den Häusern K und L eine Reduzierung von 35,6 auf 35,2 m ü. NHN. An der östlichen Geltungsbereichsgrenze eine Reduzierung von 34,6 m ü. NHN auf 34,5 m ü. NHN sowie am Haus F die Korrektur von 35,4 m ü. NHN auf 35,7 m ü. NHN. Der Stellungnahme wird gefolgt
2.1	Bezirksamt Treptow- Köpenick von Berlin Stadtent- wicklungs- amt 15.07.2021	Zu den nun von Ihnen vorgelegten Änderungen des Bebauungsplanentwurfs werden seitens des Stadtentwicklungsamts Treptow-Köpenick (Bauaufsicht, Stadtplanung) keine Anregungen und/oder Ergänzungen geltend gemacht.	Kenntnisnahme