

Beteiligung der Öffentlichkeit an der verbindlichen Bauleitplanung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die Bürger_innen wurden von der Möglichkeit der Beteiligung an der Planung durch Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin am 01. April 2022 (ABl. Nr. 13 S. 811ff.), in zwei Berliner Tageszeitungen (Der Tagesspiegel und Berliner Morgenpost) am 8. April 2022, durch eine Pressemitteilung auf der bezirklichen Website am 07. April 2022 (Nr. 097) sowie durch eine Hauswurfsendung in der Umgebung des Geltungsbereiches informiert.

Die Beteiligung fand in der Zeit vom 11. April bis einschließlich 13. Mai 2022 im Bezirksamt Schöneberg-Tempelhof, Abt. für Stadtentwicklung und Facility Management, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung statt.

In diesem Zeitraum bestand auch die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Informationsmaterialien im Internet auf der bezirklichen Website (<https://www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg/bebauungsplan>) sowie auf der Beteiligungsplattform des Landes Berlin unter <https://mein.berlin.de>.

Die beabsichtigte Planung wurde anhand folgender Informationsmaterialien dargelegt:

- Entwurf des Bebauungsplans mit Begründung (Stand: 24. März 2022)
- Gutachten und sonstige Unterlagen:
 - Gutachten Bodenuntersuchung, Bodenuntersuchung Versickerungsanlagen,
 - Gutachterliche Stellungnahme/ Untersuchung entsprechend der Bundesbodenschutzverordnung (BBodSchV),
 - Geotechnische Vorerkundung,
 - Hydrogeologische Untersuchung zur Versickerung,
 - Kurzbericht zur archäologischen Ausgrabung mit Anlage,
 - Stellungnahme Landesdenkmalamt Berlin zu weiteren archäologischen Maßnahmen,
 - Entwässerungskonzept,
 - Expertise Klimaökologie,
 - Artenschutzfachbeitrag,
 - Gutachten Biotoptypenkartierung und Erfassung Fauna,
 - Karten Bestand Brutvögel, Biotoptypenkartierung,
 - Umsiedlungskonzept Zauneidechse,

- Lageplan Baumbestand, -fällungen, Fällgenehmigung mit Unterlagen,
 - Verkehrliche Untersuchungen (innere und äußere Erschließung, Machbarkeitsstudie Radverbindung),
 - Schalltechnische Untersuchung,
 - Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr,
 - Untersuchung elektromagnetische Felder der Bahn,
 - Standortbescheinigung elektromagnetische Strahlung Fa. Vodafone,
 - Radarsignaturtechnische Bewertung von zwei Hochbauten im Einflussbereich der militärischen Radaranlage Tempelhof,
 - Fortschreibung des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts (Zwischenbericht),
-
- Freianlagenplan, Stand: 22.03.2022,
 - Lageplan Projektplanung, Stand 28.01.2022,
 - umweltbezogene Informationen,
 - Entwurf städtebaulicher Vertrag mit 18 Anlagen,
 - Datenschutzerklärung,
 - Grundstücksverzeichnis.

Die vorliegenden Stellungnahmen beziehen sich thematisch insbesondere auf die folgenden Themen:

- Städtebauliches Konzept, bauliche Dichte,
- Hochhäuser, insbesondere das Handwerkerhaus,
- Wohnungsneubau- und Gewerbeflächenbedarf,
- bezahlbares Wohnen,
- Errichtung der geplanten Modularen Unterkunft für Flüchtlinge (MUF),
- Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur,
- Kfz-Verkehr und ruhender Verkehr,
- Auswirkungen des Verkehrs auf den Marienhöher Weg,
- Auswirkungen auf das Lokalklima,
- Immissionsschutz,
- Grundwasserabstand,
- Schulneubau in der Paul-Schmidt-Straße,
- Wertminderung der benachbarten Grundstücke.

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
1	Bürger*in 1 16.04.2022	1.1	Art der Nutzung	<p>Ich kann auf dem Bebauungsplan nicht erkennen, was gebaut wird. Ist eine Schule oder Kita im Bebauungsplan berücksichtigt. Die umliegenden Schulen sind überfüllt, es gibt keine Kitaplätze. Die Autoselbstwaschanlage ist abgebaut, kommt dort eine neue hin? Welches Gewerbe entsteht dort? Wurde der Bebauungsplan geändert? Es gibt viele Anwohner -auch Ich- habe mich schon per E-Mail geäußert. Wir wohnen seit 23 Jahren im Marienhöher Weg und wir betreiben seit 18 Jahren unser Gewerbe in der Attilastraße. Es ist für uns und unsere Zukunft wichtig, was gebaut wird, wenn schon gebaut wird.</p> <p>Werden die Vorschläge der Bürgerinitiative marienhöhe berücksichtigt?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Entwurf des Bauungsplans ist insbesondere Grundlage für die Zulässigkeit von Art und Maß der baulichen Nutzung. Hierfür sind die Festsetzungen des Bebauungsplans maßgeblich. Die spätere Projektplanung ist zwar planungsrechtlich gesichert und Bestandteil der Offenlage, betrifft jedoch nur die südlichen Gewerbegebiete, die urbanen Gebiete und sonstigen Sondergebiete mit der Zweckbestimmung „Wohnen und Einzelhandel“. Die bestehenden Gewerbegebiete entlang der Röblingstraße werden mittels des Bebauungsplanes als solche planungsrechtlich gesichert.</p> <p>Jedoch liegen konkrete Umsetzungsabsichten nur von einigen Eigentümer_innen vor. Da es sich bei dem vorliegenden Bebauungsplan um einen Angebotsbebauungsplan handelt, kann über die spätere Nutzung einzelner Flächen keine Auskunft erteilt werden. Grundsätzlich bilden die Festsetzungen des Bebauungsplans den Rahmen für die Zulässigkeit der baulichen Nutzung.</p> <p>Die Errichtung einer Schule ist im Plangebiet selbst nicht geplant. Der Bedarf an Grundschulplätzen, der sich aus der Anzahl der künftigen Wohneinheiten ergibt, wird an den umliegenden Schulen durch Erweiterungen gedeckt. Dies wurde mit der Projektträgerin vertraglich vereinbart. Im Plangebiet selbst ist eine Kita nördlich im MU 3 vorgesehen, die ebenfalls vertraglich abgesichert ist. Es entsteht durch die geplante Wohnbebauung somit kein zusätzlicher Druck auf die bestehenden Schulen und Kitas.</p> <p>Alle im Rahmen der förmlichen Beteiligungen zum Bebauungsplanentwurf eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange und die damit verbundenen Belange gehen in die Abwägung ein und werden gemäß § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) als öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
2	Bürger*in 2 19.04.2022	2.1	Verkehrszahlen	<p>Stellungnahme: Vielen Dank für die Gelegenheit zur Bürgerbeteiligung. Mit großem Interesse habe ich alle Gutachten gelesen und möchte dazu folgendes anmerken.</p> <p><u>Verkehrsgutachten</u> Das Verkehrsgutachten ist mangelhaft. Es heißt, dass von der Senatsverwaltung "die aktuellsten" Verkehrszähl-daten verwendet wurden. Jedoch sind weder das Datum noch die Zähl-daten selbst angegeben worden. Die Gutachten-Eigenerhebung der Verkehrsströme in der Attilastraße erfolgte, als das Linksabbiegen in die Ringstraße wegen monatelanger Bauarbeiten nicht möglich war. Ein Teil des Verkehrs in östlicher Richtung ist also nicht gezählt worden, weil die Kfz schon vorher in die Gersdorfstraße abgebogen sind. Ich habe die aufgebauten Erfassungskameras in der Attilastraße tagsüber gesehen. Sie erfassen den in der Attilastraße in östlicher Richtung im Dauerstau _stehenden_ Verkehr. Die Angabe der Verkehrszahlen ist also nicht nachvollziehbar. Die Zählung sollte ohne Baustellen wiederholt werden. Das Behauptung, dass die Verkehrszahlen auch realistisch sind, weil der Corona-Lockdown von Schulen und Kindergärten erst nach der Erhebung stattfand, erschließt sich mir ebenfalls nicht - ich zumindest war zu dieser Zeit schon im Homeoffice und somit mein Auto kein Teil der Verkehrszählung.</p>	<p>Kenntnisnahme In Abbildung 2.6 auf Seite 20 des Verkehrsgutachtens sind die Zählungen mit dem jeweiligen Datum angegeben. Von der Senatsverwaltung wurden die aktuellsten Zähl-daten der das Untersuchungsgebiet umgebenden Knotenpunkte übergeben und durch die VCDB ausgewertet. Für den Knotenpunkt Attilastraße / Tejastraße lag keine Zählung vor, damit fehlten wichtige Eingangsdaten, weshalb der Knotenpunkt Attilastraße / Tejastraße am 10.03.2020 erhoben wurde. Diese Erhebung weist einige Besonderheiten auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Erhebung der Ringstraße (zwischen Attilastrasse und Kaiserstraße) wurde durchgeführt, als sie aufgrund von Bauarbeiten halbseitig gesperrt war (Einbahnstraße in Richtung Attilastrasse). Die Erhebung wurde aufgrund der Langfristigkeit der Baumaßnahme (bis Ende des Jahres 2020) durchgeführt. - Die Erhebung fand im Anfangsstadium der Corona-Krise statt. Zum Zeitpunkt der Erhebungen waren erste vereinzelte Infektionen in Berlin bekannt, jedoch wurden umfangreiche Beschränkungen (Schließung Kindergärten und Schulen, Kontaktbeschränkungen) erst ca. eine Woche später eingeführt. Das ermittelte Verkehrsaufkommen kann daher (mit Einschränkung Baustelle Ringstraße) als normal angesehen werden. <p>Eine spätere Erhebung war aus verschiedenen Gründen nicht möglich (u.a. war absehbar, dass die erste Corona-Welle anläuft). Die Bedingungen der Erhebung wurden aufgelistet und die Sperrung der Ringstraße wurde modellhaft nachgebildet und „korrigiert“. Eine Nacherhebung ist auch aufgrund des Abrisses des Bau-markts nicht mehr möglich da es zu einer Verzerrung/Verfälschung in Bezug auf die bereits erhobenen Daten kommen würde. Die Kamera zählt die Fahrzeuge, die im Erhebungszeitraum den Knotenpunkt passiert haben. Über den gesamten Erhe-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>bungszeitraum ist die Anzahl an Fahrzeugen stimmig. Zu den Spitzenstunden können Fahrzeuge im Stau nicht erfasst werden (das geht mit keiner Erhebungsmethode), sie sind aber in der Untersuchung berücksichtigt worden (es wurde auch mehrfach darauf hingewiesen).</p>
		2.2	Radwege	<p>Die Radwege entlang der Attilastraße wären ja schön - ich bin auch Radfahrer. Allerdings sollen auf der Nordseite der Attilastrasse über 30 Schrägparkplätze entfallen, was als unkritisch eingestuft wird und die verkehrspolitischen Ziele unterstützt(!) Unkritisch? Dort parken überwiegend Anwohnerfahrzeuge sowie Fahrzeuge mit Bezug zur angrenzenden Autowerkstatt. Wir sollen also einfach alle unsere Autos abschaffen, dann fährt auch der Bus wieder pünktlich. Übrigens sollen mindestens neun Straßenbäume im selben Bereich wegen der _freien Sicht_ (und der Marienhöfe-Einfahrten) gleich mit abgeholzt werden. Diese Bäume sind 34-47 Jahre alt (https://fbinter.stadtberlin.de/fb/). Das ist Baumpaten, die 500 EUR für einen neuen Straßenbaum spenden, wahrscheinlich nur schwer zu vermitteln (https://www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/stadtgruen/stadtbaeume/stadtbaumkampagne/). Bitte lassen Sie die Bäume stehen! Neben positiver Beeinflussung von Luft und Lärm hätten die Radfahrer dann im Sommer Schatten, was ich einer 2,30 m breiten Radrennstrecke, auf der ich jederzeit überholen kann, vorziehen würde. Wenn die Bäume stehen bleiben, könnten auch einige Längs-Parkplätze in Linie zur Baumreihe entstehen.</p>	<p>Kenntnisnahme In Berlin gilt das Mobilitätsgesetz, aus dem die Breitenanforderungen für die Verkehrsteilnehmer resultieren. Die dargestellten Radwegbreiten (ebenso wie alle anderen dargestellten Breiten von Verkehrsflächen) sind das Ergebnis eines Abstimmungsprozesses mit den entsprechenden Behörden. Die dargestellte Lageplanskizze ist in den weiteren Planungsschritten zu konkretisieren – u.a. sind hier mehrere Belange abzuwägen, die sich teilweise gegenüberstehen (z.B. Erhalt der Bäume) und dessen sich die zuständigen Behörden bewusst sind. Dieser Abwägungsprozess und die Weiterentwicklung der Planung läuft parallel zum Bebauungsplanverfahren. Zwischenzeitlich wurde die Planung seitens SenUMVK angepasst. Anstelle der 30 Schrägparkplätze ist die Einrichtung eines Radweges bei gleichzeitigem Erhalt der dortigen Bäume und des bisherigen Querschnitts geplant.</p>
		2.3	Stellplätze	<p>Da die über 30 Autos von den Schrägparkplätzen eher nicht in der Tiefgarage parken werden (dürfte nicht kostenlos sein) und in Teja- und Ingostraße morgens und abends keine Parkplätze vorhanden sind (vor allem nicht im Sommer, wenn zusätzlich die Gartenfreunde der Kolonie Marienhöhe dort parken), werden diese Autos auf dem Parkplatz vom Netto-Supermarkt abgestellt. Bis Netto seine Schranken über Nacht</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				zumacht, denn irgendwann haben sie keinen Platz mehr für Kundenfahrzeuge. Heute, am Karfreitag, parkten schon 20 Fahrzeuge dort - und die Schrägparkplätze waren fast alle belegt.	<p>Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen.</p> <p>Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden.</p> <p>Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht und innerhalb der Stellungnahme bestehende verkehrliche Probleme angeführt werden, die außerhalb des Plangebiets begründet sind.</p>
		2.4	Leistungsfähigkeit	<p>Das Verkehrsgutachten stellt einerseits fest, dass die Attilastraße und Röblingstraße auch ohne die Marienhöfe bereits an die Grenze Ihrer Leistungsfähigkeit stoßen. Gleichzeitig soll in Zukunft in der Attilastraße nur noch eine Kfz-Fahrspur je Richtung existieren(!). Da bis dahin noch nicht nennenswert Autos abgeschafft sein dürften, wäre die Benutzung von BVG-Bussen noch unattraktiver. Von einer guten ÖPNV-Anbindung kann also nicht mehr die Rede sein. Dies hat auch die BVG schon in Ihrer Stellungnahme geschrieben.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Leistungsfähigkeit wird nicht auf der Strecke bestimmt, sondern an den Knotenpunkten. An diesen ändert sich die Anzahl an Fahrstreifen nicht. An der Attilastraße ergibt sich der Effekt der leichten Zunahme der Verkehrsmengen, obwohl der Entfall bestehender Verkehre größer ist als die Anzahl der neu induzierten Verkehre. Die leichte Zunahme ist soweit nicht auf den vorhabeninduzierten Verkehr, sondern auf die allgemeinen Prognose-daten der Senatsverwaltung zurückzuführen. Für den Bus steht aus Richtung Westen kommend ein Sonderfahrstreifen zur Verfügung, der allerdings in der Zufahrt</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>(direkt vor dem Signalgeber) endet. Der abfahrende Bus muss sich in den fließenden Kfz-Verkehr einordnen. Der ÖPNV in dieser Zufahrt wird aufgrund des Sonderfahrstreifens mit anderen Grenzwerten betrachtet als der Kfz-Verkehr. Der ÖV erreicht hier in der Früh- und Spätspitze die Qualitätsstufe C. An den anderen Zufahrten fährt der Bus im Mischstrom mit den übrigen Kfz mit. Die Verkehrsqualität des ÖPNV ist damit identisch mit denen des Kfz-Verkehrs. Die Planung zur Einrichtung einer Busspur (die zwischenzeitlich aufgrund des geringen Raumprofils verworfen wurde) und die damit verbundene Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen besteht unabhängig von den Entwicklungsabsichten der Marienhöfe. Auch diese Verminderung der Qualität des Verkehrsablaufs ist somit nicht als planinduziert zu betrachten, sondern als Folge der allgemeinen Verkehrspolitischen Änderungen. Zwischenzeitlich wurde die Planung seitens SenUMVK angepasst. Anstelle der 30 Schrägparkplätze ist die Einrichtung eines Radweges bei gleichzeitigem Erhalt der dortigen Bäume und des bisherigen Querschnitts geplant. Der Rad- und Fußverkehr ist nicht beeinträchtigt.</p>
		2.5	Immissionsschutz	<p><u>Schalltechnische Untersuchung</u> Das Lärmgutachten bestätigt, dass die Schallgrenzwerte in der Attilastraße bereits jetzt durch Verkehrslärm überschritten werden. Gleichzeitig soll sich der Straßenlärmpegel durch den Bau der Marienhöfe kaum messbar erhöhen. Auch nicht durch die Schallreflexion in die Ingostraße, die durch das Handwerkerhochhaus entstehen wird. Man geht offenbar davon aus, dass durch die in Zukunft einspurige Attilastraße eh' viel langsamer gefahren werden muss. Auch die erwähnten 3 dB mehr Verkehrslärm bei Anfahrgerauschen, wenn die neue Ampel an der Ecke Ingostraße auf grün schaltet, ergeben kei-</p>	<p>Kenntnisnahme Da der Schalldruckpegel ein logarithmisches Maß ist, gelten spezielle Regeln beim Rechnen mit Pegelwerten. Zwei gleich laute Schallquellen führen in Summe zu einer Erhöhung des Schalldruckpegels um 3 dB. So erzeugen zum Beispiel zwei Schallquellen mit Schalldruckpegeln von jeweils 100 dB zusammen einen Schalldruckpegel von 103 dB. Bei Verdoppelung der Verkehrsmenge einer Straße bei gleichbleibendem Lkw-Anteil erhöht sich der Emissionspegel um 3 dB. Da sich hier der Verkehr aufgrund der allgemeinen Pro-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>ne höheren Schallpegelwerte im Gutachten. Das ist für mich nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die Wohnqualität der geförderten Wohnungen dürfte gering ausfallen, wenn 2030 alle fünf Minuten eine Regionalbahn und alle 21 Minuten ein ICE mit 160 km/h vorbeifährt (Prognose der DB). Vielleicht hätte man das Handwerkerhaus besser entlang der Bahnlinie geplant. Schade, dass es keinen städtebaulichen Wettbewerb gab!</p>	<p>gnose nur im einstelligen Prozentbereich steigt, ist eine kaum messbare Erhöhung der Schallemissionen verständlich. Durch die planinduzierte Zunahme des Verkehrs kommt es tags und nachts zu einer allenfalls rechnerisch nachweisbaren Erhöhung der Geräuschbelastung in der Umgebung von deutlich unterhalb 1 dB. Aufgrund des Umstands, dass die Erhöhung des Verkehrsaufkommens nicht vorhabeninduziert ist, sondern auf die allgemeine Verkehrsprognose des Landes Berlins zurückzuführen ist, ist die Planung damit nicht ursächlich für die hohe Gesamtverkehrslärmbelastung bzw. Erhöhung. In diesem Zusammenhang wird angeregt, dass seitens der verfahrensführenden Behörde geprüft wird, ob die höchstzulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden kann. Die damit einhergehende Geräuschminderung des Straßenverkehrs würde 2,8 dB betragen. Darüber hinaus wird angeregt, zu prüfen, ob der Fahrbahnbelag</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Rößlingstraße südlich des Marienhöher Weges sowie - der Attilastraße zwischen Ringstraße und Geiserichstraße <p>beim nächsten Sanierungszyklus lärmarm ausgeführt werden kann. Die damit einhergehende Geräuschreduzierung des Straßenverkehrs betrüge dann weitere 2 - 3 dB.</p> <p>Kenntnisnahme Des Weiteren werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch schalltechnische Maßnahmen als Festsetzungen im Bebauungsplan und Regelungen im städtebaulichen Vertrag gewährleistet. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung sowie ein Erschütterungsgutachten erstellt. Die Ergebnisse wurden in die Abwägung eingestellt und es wurden Maßnahmen zum Schutz gegen Lärm sowie Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen festgesetzt und im städtebaulichen Vertrag geregelt. Hierzu zählen neben der lärmrobusten Stellung der</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					Gebäude, der phasenweisen Realisierung des Städtebaus, der Umsetzung einer hoch schallabsorbierenden Schallschutzwand auch passive Maßnahmen, wie z. B. besondere Fensterkonstruktionen. Durch diese Vielzahl an Maßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet gewährleistet werden.
		2.6	Handwerkerhaus, Fachgutachten	<p><u>Handwerker-Hochhaus</u> Das Handwerker-Hochhaus soll aus Beton-Fertigteilen entstehen (es soll ja günstig zu mieten sein). Leider entspricht das optisch einem Plattenbau. Als Fußgänger in der Ingostraße blicke ich dann also genau auf die Betonwand zwischen dem hohen und dem niedrigen Teil dieses Hauses (s. Architektenzeichnung). Dass dieses Haus 10 Stockwerke haben soll, passt überhaupt nicht in die Gegend. Das sieht auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen in ihrer schriftlichen Stellungnahme so. Das Klimagutachten äußert sich leider nicht zu einer Änderung der Windverhältnisse und dem Schattenwurf dieses Hochhauses. Es stellt für mich eine Verringerung der Lebensqualität dar. Ich fordere eine Bebauung in ortsüblicher Höhe!</p> <p>Als Handwerker fände ich das Konzept des Hochhauses sehr unattraktiv: Bei 10 Geschossen plus Nebenbau gehe ich mal von mindestens 12 verschiedenen Betrieben aus. 10 teilen sich einen Lastenaufzug (der 2. ist ja nur für den niedrigeren Bau) und einen relativ kleinen Parkplatz für die Be- und Entladung Ihrer Fahrzeuge mit insgesamt 13 Stellplätzen. 10 davon sind so weit vom Haus entfernt, dass ich mein Material quer über den Hof schleppen müsste, wo Verkehr herrscht. Und jeder Betrieb dürfte nur ein Fahrzeug haben, denn wenn ich die anderen erst aus der Tiefgarage holen kann, wenn mein erster Wagen losgefahren ist, kommen meine Mitarbeitenden ewig nicht zum Kunden. Dies sind weitere Gründe, warum das Haus nicht mehr als vier Geschosse haben sollte.</p>	<p>Kenntnisnahme Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Begleitung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukollegium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Zudem gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukollegiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier.</p> <p>Ferner ist anzumerken, dass die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung der subjektiven Meinungsbildung unterliegt. Grundsätzlich ist das Handwerkerhaus ein wertvoller Beitrag für das Angebot preisgünstiger Gewerbeflächen im Plangebiet. Es handelt sich zwar um ein relativ neues Konzept, jedoch zeigen Neuvermietungen in Gewerbeparks eine zunehmend enge Verzahnung von Arbeitsprozessen, Technologien und Kommunikationswegen. Das steht einer herkömmlichen Funktionstrennung deutlich entgegen. Die Folge ist ein starker Bedeutungszuwachs von Flex Space, also einer Fläche, die flexibel entweder – und im zeitlichen Wandel – für Schreibtischarbeit, Ausstellung, Lager oder leichte Produktion genutzt werden kann. Geeignete Gebäude zeichnen sich durch flexible Raumaufteilung, hohe Deckenhöhen und einen leistungsfähigen Datenanschluss aus. Dieser Trend sollte</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Sattelzüge, die aus Platzgründen auf dem Parkplatz nicht wenden können, sollen diesen nur aus der östlichen Ausfahrt <u>nach rechts</u> in die Attilastraße verlassen dürfen, damit der Verkehr weniger behindert wird. Das dürfte zahlreichen LKW-Fahrern, deren nächste Entladestelle sich in der Oberlandsstraße befindet, sehr schwer zu vermitteln sein. An der Baustellenausfahrt der DB am Teltowkanal kann man täglich beobachten, wie so eine Regelung missachtet wird.</p> <p>Hier ein Beispiel für ein sinnvolles Handwerkerhaus: Der Betrieb, in dem ich arbeite, hat alle Gewerke in einer ebenerdigen Halle untergebracht, die von drei Seiten anfahrbar ist. Da kann jedes Gewerk kommen und gehen, ohne andere zu behindern und hat kurze Beladungswege, direkt vor der Werkstatttür - ohne auf einen Aufzug warten zu müssen. So etwas hätte man z. B. auf dem Gelände des Gaswerks Mariendorf realisieren können.</p> <p>Bitte bauen Sie das Handwerkerhaus in ortsüblicher Höhe - das wäre besser für alle Beteiligten! Der Investor hat doch schon gewonnen, weil das gesamte Grundstück für 125 EUR/qm gekauft wurde und durch die Umwidmung zu Wohnen der Quadratmeter jetzt 1725 EUR Wert ist (Anlage 5 des städtebaulichen Vorvertrags).</p>	<p>auch vermehrt in mehrgeschossigen Konzepten berücksichtigt werden.</p> <p>Das „Handwerkerhaus“ ging als geeignetes Nutzungskonzept an diesem Standort aus der Machbarkeitsstudie zur Gewerbenutzung und Städtebau im Plangebiet von 2019 hervor. Die empfohlene Flächenaufteilung sah u.a. ca. 10.000 m² Gewerbeflächen im mehrstöckigen Handwerkshaus mit hohen Deckenhöhen, Lastenaufzügen und Ladehof (als markantes, standortprägendes Element) vor. Diese Empfehlung entsprach der Zielstellung des Bezirkes hier preisgünstige Mieten für Handverkende und Gewerbetreibende anbieten zu können.</p> <p>Die Projektplanung wurde in laufender Abstimmung mit den Gutachtern erstellt und entspricht den Empfehlungen aus Workshop und vorliegender Machbarkeitsanalyse. Auch das Verkehrskonzept für das Handwerkshaus ist aus Sicht der Gutachter städtebaulich und funktional richtig adressiert. Aus den o.a. Gründen wurde das Konzept als Grundlage in das Bebauungsplanverfahren aufgenommen.</p> <p>Die Erschließung des Handwerkerhauses wird über Festsetzungen im Bebauungsplan und ergänzende vertragliche Regelungen planungsrechtlich gesichert. Während gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 im gesamten Plangebiet Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig sind, wird für den Ladehof des Handwerkerhauses oberirdische Stellplätze zugelassen. Ferner verpflichtet sich die Vorhabenträgerin hier eine Lieferzone einzurichten, in der Parken verboten ist, um die Zugänglichkeit zu Rampen und Parkplätzen für die im Handwerkerhaus ansässigen Handwerkenden und Gewerbetreibenden dauerhaft gewährleisten zu können.</p> <p>Ferner ist auch nicht davon auszugehen, dass sich die Lebensqualität südlich des Geltungsbereichs hierdurch gemindert wird. Die Abstandsflächen erstrecken sich nicht bis zur Mitte der Straßenverkehrsfläche, was gemäß Berliner Bauordnung maximal zulässig wäre. Ferner konnte im Rahmen einer Besonnungsstudie nachgewiesen werden, dass die</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Ich vermisse in der Planung Details zum Hotel. Es gibt eine angenommene Bettenzahl im Verkehrsgutachten, aber keine Architektenzeichnung oder sonstige Details des Gebäudes. Wann findet denn hier die Bürgerbeteiligung statt?</p> <p>Beeindruckend, wieviel Arbeit und Fachwissen in den Gutachten steckt! Fast alle kommen zu dem Schluss, dass die Auswirkungen des Baus der Marienhöfe nur mit minimalen Auswirkungen auf die Umgebung verbunden sind. Diese Gutachten wurden vom Investor bezahlt.</p>	<p>Schattenwürfe aufgrund des natürlichen Sonnenverlaufs nur nach Norden und nicht nach Süden fallen. Es mag zutreffend sein, dass Lagerhallen Vorteile für Gewerbetreibende bieten, jedoch würde die Entwicklung von Lagerhallen dem sparsamen Umgang mit Grund und Boden in zentralen Lagen widersprechen. Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass die angestrebte Dichte nur mit mehrgeschossigen Gebäuden möglich ist. Die Größe des Handwerkerhauses basiert auf dem bezirklichen Bedarf an Gewerbeflächen und nicht auf den Verwertungsinteressen der Eigentümerin.</p> <p>Kenntnisnahme Der Entwurf des Bauungsplans ist insbesondere Grundlage für die Zulässigkeit von Art und Maß der baulichen Nutzung. Hierfür sind die Festsetzungen des Bebauungsplans maßgeblich. Es handelt sich zudem um einen Angebotsbebauungsplan und keinen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB, der bereits Details wie Grundrisse o.ä. zu den geplanten Nutzungen im Zuge der Offenlage bereithalten kann. Die spätere Projektplanung für den Großteil des Plangebiets ist zwar damit planungsrechtlich gesichert und als Lage- und Freianlagenplan Bestandteil der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit. Aus dem Bebauungsverfahren heraus, besteht kein Anspruch auf Beteiligung im Rahmen der Realisierung. Das spätere Baugenehmigungsverfahren für die einzelnen Gebäude verläuft ebenfalls üblicherweise ohne öffentliche Beteiligung.</p> <p>Kenntnisnahme Es bestehen keine Hinweise darauf die fachliche Qualität und Unabhängigkeit der Gutachter in Frage zu stellen. Auch in</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Abschließend stelle ich fest, dass die geplante Bebauung der Marienhöfe m. E. unangemessen groß ist. Es drängt sich mir der Eindruck der Gewinnmaximierung auf. Wenn die Häuser weniger Geschosse hätten, würden sie besser in das Umfeld passen. Es gäbe weniger zusätzlichen Verkehr und kleinere Betonmassen in der Umgebung, die in heißen Sommernächten Hitze abstrahlen. Ich hoffe, dass die Entscheidungsträger das berücksichtigen, auch wenn sie nicht hier wohnen müssen. Ich wohne übrigens seit 61 Jahren in der Ingostraße.</p>	<p>Rahmen der Stellungnahmen von den parallel beteiligten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden keine Hinweise vorgebracht, die an der fachlichen Richtigkeit und Unabhängigkeit Zweifel aufkommen lassen. Aufgrund des Verursacherprinzips ist es folgerichtig, dass die Gutachten nicht von öffentlicher Hand finanziert werden.</p> <p>Kenntnisnahme Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Begleitung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukollegium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Positiv sind in diesem Zusammenhang der dringend erforderliche Wohnungsbau, die Sicherung und Entwicklung von Gewerbefläche, der Sicherung eines belegungs- und mietpreisgebundenen Handwerkerhauses, eine Flüchtlingsunterkunft, die Ansiedlung von medizinischen Angeboten sowie die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zu nennen. Zudem gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukollegiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier.</p> <p>Bei der Beurteilung, ob sich ein Vorhaben in die Umgebung einfügt, sind verschiedene Gesichtspunkte zu betrachten und abzuwägen. Ein wesentlicher Faktor ist das derzeit bestehende Planungsrecht. Für den Bereich des neuen Stadtquartiers besteht bereits nach § 34 BauGB Planungsrecht. Es ergibt sich durch den Versiegelungsgrad die Bebauung der umliegenden Grundstücke. Bereits im Bestand ist ein Einfügen der gewerblichen Nutzungen an der Röblingstraße nicht gegeben, weshalb die Röblingstraße eine Zäsur für zwei unterschiedliche Bebauungszusammenhänge darstellt. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Entfernung und</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>der höheren Lage der Marienhöhe eine beeinträchtigende Wirkung ausgeschlossen werden kann. Ferner ist anzumerken, dass die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung der subjektiven Meinungsbildung unterliegt.</p> <p>Für die Bestimmung der klimatischen Auswirkungen des Planvorhabens wurden im Klimagutachten 3 Szenarien untersucht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Basisszenario: Heutige Bestandssituation, ohne Realisierung weiterer Flächenentwicklungsräume. Diesem Szenario liegen die gegenwärtigen klimatischen Bedingungen zugrunde. - Planszenario 1: Umsetzung des Planvorhabens „Marienhöhe“, ohne Realisierung weiterer Flächenentwicklungsräume. Diesem Szenario liegen die gegenwärtigen klimatischen Bedingungen zugrunde. - Planszenario 2: Umsetzung des Planvorhabens „Marienhöhe“, ohne Realisierung weiterer Flächenentwicklungsräume. Simuliert werden die Rahmenbedingungen des Szenarios „nahe Zukunft“ für den Raum Berlin analog zum StEP Klima 2.0 (Stand 28.12.2020) <p>Die im Klimagutachten prognostizierten Verbesserungen der stadtklimatischen Situation gegenüber dem Bestandsszenario, sind durch die Dichte der Bebauung, den Versiegelungsgrad und den Einfluss von Grünflächen bedingt. Neben der vorgesehenen Bebauungsdichte und der Stellung der Gebäude werden im Bebauungsplan auch Festsetzungen zur Dachbegrünung getroffen, was im Fall der intensiven Begrünung der Tiefgaragendächer auch eine stadtklimatisch wirksame Maßnahme ist. Der Versiegelungsgrad, die Grünflächen und die geplanten Baumpflanzungen werden durch die Freianlagenplanung als Anlage 9 zum städtebaulichen Vertrag gesichert. Darüber hinaus ist das Entwässerungskonzept Bestandteil des städtebaulichen Vertrages (Anlage 14), wodurch weitere Maßnahmen wie die Anlage einer Zisterne</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>für die Bewässerung der Grünflächen mit Niederschlagswasser und die vollständige Versickerung der Niederschläge im B-Plangebiet zur Förderung der Vegetation und damit zur Minderung stadtklimatischer Belastung beitragen.Unter den Bedingungen eines sich weiter verstärkenden Klimawandels zeichnet sich gemäß Klimagutachten im Plangebiet jedoch ab, dass die Zunahme der Belastung durch die Grünplanung in den Baufeldern nicht komplett kompensiert werden kann. Allerdings kann festgehalten werden, dass auch zukünftig eine relativ hohe Aufenthaltsqualität vor allem im Übergangsbereich zwischen Nordpark und Quartiersplatz behalten wird. Durch die vorgesehenen Maßnahmen – insbesondere zur Verschattung von rd. 200 zu pflanzenden Bäumen – lässt sich hier, wie auch kleinräumig verteilt im gesamten Quartier, sogar für den Zeitschnitt 2040 eine geringere Wärmebelastung als im Basisszenario feststellen.</p> <p>Für die Umgebung konnte im Rahmen der klimatologischen Expertise festgestellt werden, dass die Beeinflussung des nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes bei austauscharmen sommerlichen Hochdruckwetterlagen vor allem innerhalb des Plangebietes selbst zu einer Abschwächung der Kaltluftlieferung führt. Vereinzelt sind auch die südlich angrenzenden Siedlungsbereiche betroffen, die jedoch auch im Planszenario 2 unter Beachtung des Klimawandels weiterhin über einen mäßigen und somit klimatisch wirksamen Kaltluftvolumenstrom verfügen. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde im Ergebnis der Modellierung nicht festgestellt. Für die Wärmebelastung am Tage sind keine Wechselwirkungen mit angrenzenden Siedlungsbereichen zu erwarten. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung auf die vorhandene Gewerbenutzung quantitativ gesehen zwar als hohe aber gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Hinzu kommt die verminderte Bedeutung von Gewerbeflächen für die Erholungsfunktion des Menschen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischlufte auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Im Planszenario 2 ist die von einer relativen Abnahme des Kaltluftvolumens betroffene Flächenkulisse etwas erhöht, allerdings nicht spezifisch dem Bauvorhaben zuzuordnen. Vielmehr ist die erhöhte Flächenkulisse auch auf die klimawandelbedingten klimatischen Veränderungen zurückzuführen. Obwohl es nach der VDI 3787 Blatt 5 zu hohen vorhabenbedingten Auswirkungen mit Werten über der Erheblichkeitsschwelle von 10 % kommt, ist die Nutzungsänderung in Planszenario 1 in diesem konkreten Gebiet als vertretbar einzuordnen. Die Planungshinweiskarte Klima für Berlin weist den betroffenen Siedlungsraum als "ungünstig" aus. Das begründet sich aus der gewerblichen Nutzung, einhergehend mit einem sehr hohen Anteil versiegelter Flächen. Durch die thermische Vorbelastung kann durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, dass keine signifikante Verschlechterung der Situation eintritt. Aufgrund der gewerblichen Nutzung am Tage kommt der betroffenen Blockfläche für die Erholungsfunktion des Menschen in der Nacht jedoch eine untergeordnete Bedeutung zu.</p> <p>Ansatzpunkte für eine mögliche Kompensation sind bereits in den Ziel- und Maßnahmenkatalogen von Programmen der Stadterneuerung (Soziale Stadt, Nachhaltige Erneuerung), die diesen Bereich überdecken, enthalten. Im Einzelfall sind sie Gegenstand vorbereitender bzw. konkreter Planungs- und Bauvorhaben.</p> <p>Es ist auch nicht davon auszugehen, dass die Lebensqualität südlich des Geltungsbereichs hierdurch gemindert wird. Die Abstandsflächen erstrecken sich nicht bis zur Mitte der Straßenverkehrsfläche, was gemäß Berliner Bauordnung maximal zulässig wäre. Ferner konnte im Rahmen einer Besonnungsstudie nachgewiesen werden, dass die Schattenwürfe aufgrund des natürlichen Sonnenverlaufs nur nach Norden und nicht nach Süden fallen.</p>
		2.7	Korrektur der Stellungnahme	*** Korrektur meiner Stellungnahme ***	Kenntnisnahme

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				Im ersten Absatz zum Verkehrsgutachten muss es zu den Erfassungskameras richtig heißen: Sie erfassen den in der Attilastraße in _westlicher_ Richtung im Dauerstau _stehenden_ Verkehr.	Richtigstellung der Stellungnahme. Die inhaltlichen Einwendungen werden unter Abwägungspunkt 2.1 abgewogen.
3	Bürger*in 3 29.04.2022	3.1	Redaktionelle Anpassung der TF 2.11	<p>als betroffener Eigentümer möchten wir darauf hinweisen, dass die textliche Festsetzung 2.11 einen Fehler enthält. Die TF-Nr. 2.11 lautet:</p> <p><i>"Im Gewerbegebiet GE 1 können auf der Fläche M7-M8-M9-M10-M7 ausnahmsweise technische Dachaufbauten wie Aufzugsanlagen, Lüftungsanlagen und Treppenträume sowie Aufbauten und Räume für technische Einrichtungen die in einem Winkel von maximal 45 Grad von der Baugrenze zurücktreten bis zu einer Höhe von 2, 5 m oberhalb der festgesetzten Oberkante (OK) bis zu einer Grundfläche von 50 vom Hundert der Grundfläche des darunterliegenden Geschosses zugelassen werden, wenn sie baulich umfasst werden. Die Pflicht zur baulichen Umfassung und zum Zurücksetzen gilt nicht für Aufzugsanlagen. Dies gilt nicht für Schornsteine."</i></p> <p>Zweck der Festsetzung ist, dass die für das Handwerkerhaus erforderlichen technischen Aufbauten auf den Dachflächen (Fläche: M7-M8-M9-M10-M7) zu ermöglichen. Diese Fläche befindet sich jedoch im Gewerbegebiet GE 2. Daher müssten die Planzeichnung und die Begründung nach Abschluss der förmlichen Beteiligungen zur Erlangung einer rechtssicheren Genehmigungslage angepasst werden.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass keine abwägungserheblichen Belange der Nachbarn betroffen sind, da sich für die technischen Aufbauten in Höhe von 2,5 m eine Abstandsfläche von 0,5 m errechnet (2,5 m * 0,2 h). Da technischen Aufbauten in einem Winkel von maximal 45 Grad von der Baugrenze zurücktreten müssen, liegen die dafür erforderlichen Abstandsflächen vollständig auf den Dachflächen des eigentlichen Baukörpers (Fläche: M7-M8-M9-M10-M7).</p> <p>Wir bitten um Klarstellung des Sachverhalts.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Da sich für die technischen Aufbauten in Höhe von 2,5 m eine Abstandsfläche von 0,5 m errechnet (2,5 m * 0,2 h) und diese gemäß TF 2.11 in einem Winkel von maximal 45 Grad von der Baugrenze zurücktreten müssen, liegen die dafür erforderlichen Abstandsflächen vollständig auf den Dachflächen des eigentlichen Baukörpers (Fläche: M7-M8-M9-M10-M7). Es sind somit keine abwägungserheblichen Belange der Nachbarn betroffen. Die TF 2.11 wird entsprechend der Stellungnahme korrigiert und verweist nunmehr auf das Gewerbegebiet GE2.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				Für Hinweise und Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.	
4	Bürger*in 4 04.05.2022	4.1	Abfallwirtschaft	<p>Das Zero-Waste-Konzept der Stadt Berlin ist in Ihrem Antrag nicht umgesetzt worden. Wie stellen Sie sich hier einer Umsetzung vor.</p> <p>Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zirkuläres Bauen - Wiederverwendung von Baumaterialien - nachhaltige Baumaterialien - Recycling der Baumaterialie nach Abriss - diverse Abfallsammelsysteme in den Wohneinheiten und Gewerbe (Bio, Papier, Glas, Elektroaltgeräte, Eisenmetalle, Kunststoffe, Holz, Textilien, Gefährliche Abfälle) - Aufklärung hin zu einem Abfallarmen Verhalten der Bewohner und der Gewerbetreibenden 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Großteil der Maßnahmen des Zero-Waste Konzepts betreffen das Abfallwirtschaftskonzept für das Land Berlin, indem die Wiederverwertung der anfallenden Abfälle geregelt wird. Diese Maßnahmen betreffen insbesondere den Abfallwirtschaftskreislauf der BSR. Es gibt bislang keine verpflichtenden bzw. einzuhaltenden Richtlinien, die private Bauherr_innen umzusetzen haben. Nichtsdestotrotz wird der sich aktuell im Abbau befindene Baumarkt nicht einfach abgerissen, sondern demontiert und zur Firmenzentrale nach Dortmund transportiert, um die Baumaterialien zu einem späteren Zeitpunkt an einem anderen Ort wiederverwenden zu können.</p> <p>Im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zudem den Planungsgrundsatz Nachhaltigkeit soweit es im Rahmen der Wirtschaftlichkeit möglich ist zu verfolgen.</p>
5	Bürger*in 5 04.05.2022	5.1	Verkehrsaufkommen	<p>Ich wohne direkt am zukünftigen Bauprojekt. Ihre Messungen des Verkehrsaufkommens in der Atillastr. und Röblingstr. wurde in Coronazeiten gemacht! Das entspricht nicht dem aktuellen realistischen Verkehrsaufkommen! Messen Sie doch mal um 16 Uhr das Verkehrsaufkommen in den Straßen! Die Straßen sind vollkommen überlastet schon jetzt und mit dem neuen Wohngebiet wird der Verkehr hier komplett zusammenbrechen! Ein neuer Fahrradweg ist auf den umgebenden Straßen auch nicht möglich! Wer ist für diese chaotische Verkehrsplanung verantwortlich? Wer überlegt sich so etwas? Die Verdichtung der Stadt durch weitere Wohngebiete ist für alle Bürger keine lebenswerte Alternative! Ich bitte Sie die Tejastraße zur Sackgasse bzw. Schule hin, die Nutzung nur für direkte Anwohner zu erlauben!</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>In Abbildung 2.6 In Abbildung 2.6 auf Seite 20 des Verkehrsgutachtens sind die Zählungen mit dem jeweiligen Datum angegeben.</p> <p>Von der Senatsverwaltung wurden die aktuellsten Zählungen der das Untersuchungsgebiet umgebenden Knotenpunkte übergeben und durch die VCDB ausgewertet. Für den Knotenpunkt Attilastraße / Tejastraße lag keine Zählung vor, damit fehlten wichtige Eingangsdaten, weshalb der Knotenpunkt Attilastraße / Tejastraße am 10.03.2020 erhoben wurde. Diese Erhebung weist einige Besonderheiten auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Erhebung der Ringstraße (zwischen Attilastraße und Kaiserstraße) wurde durchgeführt, als sie aufgrund von Bauarbeiten halbseitig gesperrt war (Einbahnstraße in Richtung Attilastraße). Die Erhebung wurde aufgrund der

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Langfristigkeit der Baumaßnahme (bis Ende des Jahres 2020) durchgeführt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Erhebung fand im Anfangsstadium der Corona-Krise statt. Zum Zeitpunkt der Erhebungen waren erste vereinzelte Infektionen in Berlin bekannt, jedoch wurden umfangreiche Beschränkungen (Schließung Kindergärten und Schulen, Kontaktbeschränkungen) erst ca. eine Woche später eingeführt. Das ermittelte Verkehrsaufkommen kann daher (mit Einschränkung Baustelle Ringstraße) als normal angesehen werden. <p>Eine spätere Erhebung war aus verschiedenen Gründen nicht möglich (u.a. war absehbar, dass die erste Corona-Welle anläuft). Die Bedingungen der Erhebung wurden aufgelistet und die Sperrung der Ringstraße wurde modellhaft nachgebildet und „korrigiert“.</p> <p>Eine Nacherhebung ist auch aufgrund des Abrisses des Bauarkts nicht mehr möglich, da es zu einer Verzerrung/Verfälschung in Bezug auf die bereits erhobenen Daten kommen würde.</p> <p>Die Kamera zählt die Fahrzeuge, die im Erhebungszeitraum den Knotenpunkt passiert haben. Über den gesamten Erhebungszeitraum ist die Anzahl an Fahrzeugen stimmig. Zu den Spitzenstunden können Fahrzeuge im Stau nicht erfasst werden (das geht mit keiner Erhebungsmethode), sie sind aber in der Untersuchung berücksichtigt.</p> <p>Eine Sperrung der Tejastr. ist seitens des Straßenbaulastträgers nicht geplant. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die Einteilung der Straßenverkehrsflächen nicht Gegenstand der Bauleitplanung ist, sondern verkehrlichen Anordnungen des Straßenbaulastträgers unterliegen. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die leichte Zunahme der Verkehrsmengen an der Attilastr. nicht auf das Vorhaben zurückzuführen ist, da der Entfall bestehender Verkehre des Bauarkts größer ist als die Anzahl der neu induzierten</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					Verkehre. Die leichte Zunahme ist soweit nicht auf den vorhabeninduzierten Verkehr, sondern auf die allgemeinen Prognosedaten der Senatsverwaltung zurückzuführen.
6	Bürger*in 6 04.05.2022	6.1	Auswirkungen auf das Klima	Der Stadtentwicklungsplan Klima von 2016 prognostiziert für Tempelhof und Mariendorf heute schon eine Hitzeinsel, die sich bis 2050 deutlich ausweiten wird. Das Plangebiet stellt eine Rinne dar, die zwischen den beiden Erhebungen Marienhöhe und Insulaner liegt und in Nord-Südrichtung verläuft. Durch die geplanten hohen Baukörper werden Hindernisse in diese Rinne gestellt, die den Luftaustausch vor allem aber nicht nur in Längsrichtung der Rinne behindern werden. Diese Auswirkungen auf das lokale sowie das Stadtklima im größeren Maßstab wurden nicht ausreichend untersucht. Um die Auswirkung auf das Stadtklima zu begrenzen, schlage ich vor, auf die beiden Hochhäuser zu verzichten.	<p>Kenntnisnahme Die im Klimagutachten prognostizierten Verbesserungen der stadtklimatischen Situation gegenüber dem Bestandsszenario, sind durch die Dichte der Bebauung, den Versiegelungsgrad und den Einfluss von Grünflächen bedingt. Neben der vorgesehenen Bebauungsdichte und der Stellung der Gebäude werden im Bebauungsplan auch Festsetzungen zur Dachbegrünung getroffen, was im Fall der intensiven Begrünung der Tiefgaragendächer auch eine stadtklimatisch wirksame Maßnahme ist. Der Versiegelungsgrad, die Grünflächen und die geplanten Baumpflanzungen werden durch die Freianlagenplanung als Anlage 9 zum städtebaulichen Vertrag gesichert. Darüber hinaus ist das Entwässerungskonzept Bestandteil des städtebaulichen Vertrages (Anlage 14), wodurch weitere Maßnahmen wie die Anlage einer Zisterne für die Bewässerung der Grünflächen mit Niederschlagswasser und die vollständige Versickerung der Niederschläge im B-Plangebiet zur Förderung der Vegetation und damit zur Minderung stadtklimatischer Belastung beitragen.</p> <p>Unter den Bedingungen eines sich weiter verstärkenden Klimawandels zeichnet sich gemäß Klimagutachten im Plangebiet jedoch ab, dass die Zunahme der Belastung durch die Grünplanung in den Baufeldern nicht komplett kompensiert werden kann. Allerdings kann festgehalten werden, dass auch zukünftig eine relativ hohe Aufenthaltsqualität vor allem im Übergangsbereich zwischen Nordpark und Quartiersplatz behalten wird. Durch die vorgesehenen Maßnahmen – insbesondere zur Verschattung von rd. 200 zu pflanzenden Bäumen – lässt sich hier, wie auch kleinräumig verteilt im gesamten Quartier, sogar für den Zeitschnitt 2040 eine geringere Wärmebelastung als im Basisszenario feststellen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Für die Bestimmung der klimatischen Auswirkungen des Planvorhabens wurden im Klimagutachten 3 Szenarien untersucht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Basisszenario: Heutige Bestandssituation, ohne Realisierung weiterer Flächenentwicklungsräume. Diesem Szenario liegen die gegenwärtigen klimatischen Bedingungen zugrunde. - Planszenario 1: Umsetzung des Planvorhabens „Marienhöfe“, ohne Realisierung weiterer Flächenentwicklungsräume. Diesem Szenario liegen die gegenwärtigen klimatischen Bedingungen zugrunde. - Planszenario 2: Umsetzung des Planvorhabens „Marienhöfe“, ohne Realisierung weiterer Flächenentwicklungsräume. Simuliert werden die Rahmenbedingungen des Szenarios „nahe Zukunft“ für den Raum Berlin analog zum STEP Klima 2.0 (Stand 28.12.2020) <p>Für die Umgebung konnte im Rahmen der klimatologischen Expertise festgestellt werden, dass die Beeinflussung des nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes bei austauscharmen sommerlichen Hochdruckwetterlagen vor allem innerhalb des Plangebietes selbst zu einer Abschwächung der Kaltluftlieferung führt. Vereinzelt sind auch die südlich angrenzenden Siedlungsbereiche betroffen, die jedoch auch im Planszenario 2 unter Beachtung des Klimawandels weiterhin über einen mäßigen und somit klimatisch wirksamen Kaltluftvolumenstrom verfügen. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde im Ergebnis der Modellierung nicht festgestellt. Für die Wärmebelastung am Tage sind keine Wechselwirkungen mit angrenzenden Siedlungsbereichen zu erwarten. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung auf die vorhandene Gewerbenutzung quantitativ gesehen zwar als hohe aber gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Hinzu kommt die verminderte Bedeutung von Gewerbeflächen für die Erholungsfunktion des Menschen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischlufte auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Weiter schlage ich vor, das Gebäude des Baumarktes zu erhalten und dieses Gebäude als Raum für Handwerksbetriebe umzunutzen. Die Handwerksbetriebe könnten sich dort mit kleinen Einbauten einrichten – unten Werkstatt, darüber Büro. Die Kosten für die Herstellung der dann entstehenden Flächen für Handwerker werden weit unter den Kosten liegen, die für den Bau eines Hochhauses anfallen würden. Die Wiederverwendung des erst wenige Jahre alten Gebäudes spart CO2. Die Einsparung von CO2, hier die im Bestandsgebäude</p>	<p>Im Planszenario 2 ist die von einer relativen Abnahme des Kaltluftvolumens betroffene Flächenkulisse etwas erhöht, allerdings nicht spezifisch dem Bauvorhaben zuzuordnen. Vielmehr ist die erhöhte Flächenkulisse auch auf die klimawandelbedingten klimatischen Veränderungen zurückzuführen. Obwohl es nach der VDI 3787 Blatt 5 zu hohen vorhabenbedingten Auswirkungen mit Werten über der Erheblichkeitsschwelle von 10 % kommt, ist die Nutzungsänderung in Planszenario 1 in diesem konkreten Gebiet als vertretbar einzuordnen. Die Planungshinweiskarte Klima für Berlin weist den betroffenen Siedlungsraum als "ungünstig" aus. Das begründet sich aus der gewerblichen Nutzung, einhergehend mit einem sehr hohen Anteil versiegelter Flächen. Durch die thermische Vorbelastung kann durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, dass keine signifikante Verschlechterung der Situation eintritt. Aufgrund der gewerblichen Nutzung am Tage kommt der betroffenen Blockfläche für die Erholungsfunktion des Menschen in der Nacht jedoch eine untergeordnete Bedeutung zu.</p> <p>Ansatzpunkte für eine mögliche Kompensation sind bereits in den Ziel- und Maßnahmenkatalogen von Programmen der Stadterneuerung (Soziale Stadt, Nachhaltige Erneuerung), die diesen Bereich überdecken, enthalten. Im Einzelfall sind sie Gegenstand vorbereitender bzw. konkreter Planungs- und Bauvorhaben.</p> <p>Kenntnisnahme Die Bebauungsdichte und die Stellung der Gebäude werden über die Festsetzungen im Bebauungsplan geregelt. Zudem werden Festsetzungen zur Dachbegrünung getroffen, was im Fall der intensiven Begrünung der Tiefgaragendächer auch eine stadtklimatisch wirksame Maßnahme ist. Der Versiegelungsgrad, die Grünflächen und die geplanten Baumpflanzungen werden durch die Freianlagenplanung als Anlage zum städtebaulichen Vertrag gesichert. Darüber hinaus ist das Entwässerungskonzept Bestandteil des städtebaulichen Ver-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>gebundene graue Energie, liegt im allgemeinen, öffentlichen Interesse, Berlin hat offiziell den Klimanotstand erklärt. Den Vorschlag, das Bestandsgebäude des Baumarktes zu erhalten und umzunutzen habe ich schon bei der frühzeitigen Auslegung des Bebauungsplans gemacht. In der in der Begründung enthalten Darstellung der Abwägung vermisste ich jedoch die Antwort auf meine damalige Stellungnahme.</p>	<p>trages, wodurch weitere Maßnahmen wie die Anlage einer Zisterne für die Bewässerung der Grünflächen mit Niederschlagswasser und die vollständige Versickerung der Niederschläge im B-Plangebiet zur Förderung der Vegetation und damit zur Minderung stadtklimatischer Belastung beitragen. Das Nutzungskonzept wurde im intensiven Austausch mit dem Bezirk, sowie dem Ausschuss für Stadtentwicklung sowie dem Baukollegium auf Grundlage eines Projektentwurfs und einer Machbarkeitsstudie abgestimmt. Die Um- bzw. Weiternutzung des Baumarkts war nicht Thema dieser Abstimmungen und auch nicht vom Eigentümer gewünscht. In Übereinstimmung mit den Planungszielen des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg sieht das vorliegende Nutzungskonzept auf dem nördlichen Bereich des Geländes eine überwiegende Wohnnutzung, ergänzt durch Einzelhandelnutzungen, Gewerbe sowie soziale Einrichtungen (Kita, Unterkunft für Geflüchtete) vor. Der südliche Bereich soll als ein Standort für Gewerbe und Handwerk entwickelt werden. Es sollen insgesamt rd. 84.370 m² Geschossfläche Gewerbe, davon rd. 21.590 m² im nördlichen Bereich, sowie insgesamt rd. 84.140 m² Wohnfläche, wobei eine Geschossfläche von 7.360 m² als Unterkunft für Geflüchtete verwendet werden. Insgesamt können so rd. 840 neue Wohneinheiten geschaffen werden.</p> <p>Der bereits im Abbau befindliche Baumarkt wird zudem nicht einfach abgerissen, sondern demontiert und zur Firmenzentrale nach Dortmund transportiert, um die Baumaterialien zu einem späteren Zeitpunkt an einem anderen Ort wiederverwenden zu können.</p> <p>Die Inhalte der Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurden in der Begründung in Kapitel V.3 thematisch zusammengefasst und abgewogen. Erst bei der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit ist gemäß Baugesetzbuch (§ 3 Abs. 2 BauGB) das Ergebnis der Abwägung der Stellungnahmen dem/ der jeweiligen Bürger*in mitzuteilen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
7	Bürger*in 7 05.05.2022	7.1	Verkehrsaufkommen, Landschaftsbild	<p>Meine Stellungnahme entspricht der von xx. Ergänzend möchte ich aber noch einmal die Auswirkungen auf den Verkehrsknotenpunkt Röbling-, Attila-, Ringstraße und Steglitzer Damm zur Sprache bringen, die z.Zt. schon durch den Bau der Dresdner Bahn überlastet und chaotisch zu den Hauptverkehrszeiten sind. Die Bauzeit bei der Bahn soll entsprechend nach Aussage eines Poliers bis 2027 dauern und lange eingeschränkt bleiben. Beide Bauprojekte müssen aufgrund der nicht ausreichenden Infrastruktur auch nach den Baubeendigungen gemeinsam betrachtet werden. z.B. die Mengen an Lieferungen für die Baumaterialien mit den LKWs würden die schmalen Zufahrtswege und eine anspruchsvolle Ampelregelung an diesem Knotenpunkt überfordern.</p> <p>Zu dem 10-stöckigen Hochhaus bin ich überrascht, dass man dafür eine Genehmigung bekommt. Mir wurden Vorschriften in Höhe etc. gemacht, damit die Harmonisierung des Viertels/Landschaft nicht gestört wird, was jetzt wohl egal ist.</p>	<p>Kenntnisnahme An der Attilastraße ergibt sich der Effekt der leichten Zunahme der Verkehrsmengen, obwohl der Entfall bestehender Verkehre größer ist als die Anzahl der neu induzierten Verkehre. Die leichte Zunahme ist soweit nicht auf den vorhabeninduzierten Verkehr, sondern auf die allgemeinen Prognose- daten der Senatsverwaltung zurückzuführen. Die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungsplanung geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans. Die Minimierung der Auswirkungen von Großbaustellen ist darüber hinaus nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern unterliegt den verkehrslenkenden Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Kenntnisnahme Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Begleitung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukollegium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Zudem gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukollegiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier. Ferner ist anzumerken, dass die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung der subjektiven Meinungsbildung unterliegt. Grundsätzlich ist das Handwerkerhaus ein wertvoller Beitrag für das Angebot preisgünstiger Gewerbeflächen im Plangebiet. Es handelt sich zwar um ein relativ neues Konzept, jedoch zeigen Neuvermietungen in Gewerbeparks eine zunehmend enge Verzahnung von Arbeitsprozessen, Technologi-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>en und Kommunikationswegen. Das steht einer herkömmlichen Funktionstrennung deutlich entgegen. Die Folge ist ein starker Bedeutungszuwachs von Flex Space, also einer Fläche, die flexibel entweder – und im zeitlichen Wandel – für Schreibtischarbeit, Ausstellung, Lager oder leichte Produktion genutzt werden kann. Geeignete Gebäude zeichnen sich durch flexible Raumaufteilung, hohe Deckenhöhen und einen leistungsfähigen Datenanschluss aus. Dieser Trend sollte auch vermehrt in mehrgeschossigen Konzepten berücksichtigt werden.</p> <p>Das „Handwerkerhaus“ ging als geeignetes Nutzungskonzept an diesem Standort aus der Machbarkeitsstudie zur Gewerbenutzung und Städtebau im Plangebiet von 2019 hervor. Die empfohlene Flächenaufteilung sah u.a. ca. 10.000 m² Gewerbeflächen im mehrstöckigen Handwerkshaus mit hohen Deckenhöhen, Lastenaufzügen und Ladehof (als markantes, standortprägendes Element) vor. Diese Empfehlung entsprach der Zielstellung des Bezirkes hier preisgünstige Mieten für Handwerkende und Gewerbetreibende anbieten zu können.</p> <p>Die Projektplanung wurde in laufender Abstimmung mit den Gutachtern erstellt und entspricht den Empfehlungen aus Workshop und vorliegender Machbarkeitsanalyse. Auch das Verkehrskonzept für das Handwerkshaus ist aus Sicht der Gutachter städtebaulich und funktional richtig adressiert. Aus den o.a. Gründen wurde das Konzept als Grundlage in das Bebauungsplanverfahren aufgenommen.</p> <p>Grundsätzlich ist das Handwerkerhaus ein wertvoller Beitrag für das Angebot preisgünstiger Gewerbeflächen im Plangebiet.</p>
8	Bürger*in 8 06.05.2022	8.1	Grundwasser	<p>Seit dem 11. April liegt der Entwurf zum Bebauungsplan für das Neubaugebiet "Marienhöfe" zur Bürgerbeteiligung aus. Hiermit gebe ich dazu folgende Stellungnahme ab: Wir als Anwohner und Grundstückseigentümer auf der dem Baugrund direkt angrenzenden Marienhöhe haben uns die Gutachten angeschaut.</p>	<p>Kenntnisnahme Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deut-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Das Hydrologische Gutachten für das Baugrundstück weist auf Seite 12 aus, dass dort in der Senke beim geplanten Baugrund (heutiger HELLWEG und Güterbahnhof) der Grundwasserspiegel bei nur teilweise 4-5 m unter Geländeoberfläche liegt.</p> <p>Wenn man aber genau dort in der Senke eine tiefe Baugrube aushebt, um die riesige Tiefgarage für das Bauprojekt " Marienhöfe" (O-Ton Bauherr: So groß wie der Potsdamer Platz) aushebt, so muss das eindringende Grundwasser massiv abgepumpt und abgeleitet werden. Das dürfte man mit oberirdischen Leitungen in den Teltowkanal geplant haben.</p> <p>Das Hydrologische Gutachten im Rahmen des B-Plan-Entwurfs geht aber in keiner Weise auf die Grundwasser-Situation der nahen Umgebung und somit bei uns in der Röblingsstraße, der Attilastraße, der Wolframstraße oder auf der Siedlung Marienhöhe ein!</p> <p>Weder als Zustandsanalyse (dabei lägen die erforderlichen Daten seitens der Senatsverwaltung hinsichtlich Bodenschichtungen und Grundwassertiefen vor), noch mit einer Baufolgenabschätzung.</p> <p>Das Hydrologische Gutachten ist damit als unvollständig zu werten.</p>	<p>lich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserspiegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebiet bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist.</p> <p>Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwasser vorgesehen werden.</p> <p>Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt.</p> <p>Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Aus den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplanentwurf beteiligt wurden, gingen keine Bedenken oder Einwände gegen das Gutachten hervor.</p>
		8.2	Grundwasser	<p>Welche Situation stellt sich uns dar:</p> <p>Ich erwarte, wie auch meine Nachbarn, folglich bei den prognostizierten Baudimensionen ein massives Abpumpen durch den Bauherrn und in Folge eine spürbare Absenkung des örtlichen Grundwasserspiegels während der Baumaßnahmen auch in unserem Bereich. Damit einher geht dann als ursächli-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deut-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>che Folge eine Schädigung unserer grünen Gärten hier auf der Marienhöhe und Umgebung.</p> <p>Ihr dem B-Plan beigefügtes Gutachten enthält sich auch jeglicher Stellungnahme und Empfehlung, wie mit einer möglichen Grundwasserabsenkung als Baufolge in der Umgebung zu verfahren ist, was dies für Folgen für die betroffenen Grundstücks-Eigentümer (St. Matthias Friedhof Röblingstraße; Bezirk Tempelhof für die Grünflächen; Land Berlin für das Gartendenkmal Marienhöhe; für uns Grundstückseigentümer) haben könnte und wie der Bauherr dieses technisch verhindern müsste.</p> <p>Ich fordere deshalb den Bezirk Tempelhof-Schöneberg auf, den offensichtlichen Mangel des Gutachtens durch ein weiteres Gutachten zu heilen, welches untersuchen müsste, zu welchen Auswirkungen ein solches Abpumpen an der Grundwasserschicht führt. Ferner fordere ich eine Machbarkeitsstudie zur Vermeidung Schädigung Dritter durch das geplante Bauprojekt zu erstellen und dem Bauherrn solche Maßnahmen verpflichtend aufzuerlegen, die eine Schädigung Dritter erfolgreich abwenden.</p> <p>Bis dahin müsste das B-Plan Verfahren ruhen.</p> <p>Geeignete Maßnahmen könnten sein, dass man bspw. das Wasser nicht in den Teltowkanal wegführt, sondern hoch auf die Marienhöhe pumpt und dort an geeigneter Stelle (über Tiefenbohrungen) wieder versickern lässt. Durch eine solche verpflichtende Maßnahme ließe sich das Wasser wieder dem nahen Grundwasserspiegel zuführen.</p>	<p>lich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Wie bereits erläutert liegt der Grundwasserpegel im überwiegenden Teil des Plangebiet bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist.</p> <p>Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwasser vorgesehen werden.</p> <p>Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht im Zuge des Bebauungsplanverfahrens. Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt.</p> <p>Aus den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplanentwurf beteiligt wurden, gingen keine Bedenken oder Einwände gegen das Gutachten hervor.</p>
9	Bürger*in 9 09.05.2022	9.1	Grundwasserspiegel	<p>folgende Stellungnahmen möchte ich zum Bebauungsplans 7-95 abgeben. Bitte informieren Sie mich, dass meine Stellungnahme bei Ihnen eingegangen ist und über der Bearbeitungsfortschritt dieser Stellungnahme. Herzlichen Dank.</p> <p>A. Meines Erachtens sind sowohl der Untersuchungsumfang als auch die Darstellung der hydrogeologischen Situation unzureichend. Es ist nicht geklärt, ob die Grundwasserspiegelmessungen einen durchgehenden Wasserkörper wieder spie-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>geln oder auf Schichtenwässer hinweisen. Vor einer Grundwasserabsenkung muss das geklärt sein, da Schichtenwasser die Gefahr birgt, dass kein Wasser nachgeliefert werden kann. Was weg ist, ist dann weg. Bei einem durchgehenden Wasserkörper läuft Grundwasser nach und füllt sich wieder auf.</p> <p>Hinweise auf nicht durchgehende Wasserkörper sind in folgenden Gutachten zu finden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Geotechnischer Vorbericht: im Zuge der Baugrunderkundung [...] sind Grund- bzw. aufstauendes Sicker- und Niederschlagswasser sowie [...] gering durchlässige Böden festgestellt worden sind. 2. Entwässerungskonzept: Im gesamten Bereich mit Ausnahme des unbebauten Nordparks kann es aufgrund der ermittelten Schichtenfolge und Durchlässigkeiten zu Stauwasserbildung kommen) <p>Ich beantrage deshalb eine Vervollständigung der hydrogeologischen Darlegung in Form eines hydrogeologischen Profilbildes (grafischer Querschnitt) mit Angaben zu Hauptgrundwasserleitern, Schichtenwässern sowie möglichen Austauschprozessen/Verbindungszone sowie Untersuchungen zur Festlegung des Entnahmebereiches (capture Zone) bei einer notwendigen Grundwasserhaltung während der Bauphase.</p>	<p>Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebiet bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist.</p> <p>Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwasser vorgesehen werden.</p> <p>Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt.</p> <p>Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Aus den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplanentwurf beteiligt wurden, gingen keine Bedenken oder Einwände gegen das Gutachten hervor. Die Auswirkungen der Umsetzung der Planung ist nicht Bestandteil der Festsetzungen des Bebauungsplans, sondern werden durch gesetzliche Regelungen wie dem Landesimmissionsschutzgesetz geregelt.</p>
		9.2	Altlasten	<p>B. Meines Erachtens ist die Altlastensituation nicht abschließend geklärt. Die Schadstoffuntersuchungen wurden weitestgehend im Teilgebiet C durchgeführt und beziehen sich ausschließlich auf die Feststoffkonzentrationen im Boden, der Wirkungspfad Boden-Grundwasser wurde bisher ganz außer Acht gelassen. Der Fokus der Untersuchungen liegt auf der</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich gemäß § 12 Abs. 3 des städtebaulichen Vertrags alle bestehenden Bodenbelastungen im Zuge der Aushubarbeiten aufzunehmen und vollständig zu entsorgen, so dass keine Kontaminationen auf dem Gelände verbleiben. Ferner wurde im städtebaulichen Ver-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Belastung des Aushubs und seiner Entsorgungs- und Wiederverwertungsmöglichkeiten. Parallel liegt ein sehr komplexes und aufwendiges Entwässerungskonzept vor, dass in die natürliche Wasserdynamik in der ungesättigten Bodenzone eingreift und eine Mobilisierung von Schadstoffen zur Folge haben kann. Zur Abklärung fehlen auch hier Untersuchungen in der ungesättigten Bodenzone bezüglich Wirkungspfad Boden-Grundwasser. Zudem wurden die vom Bezirksamt als altlastenverdächtig eingestuften Grundstücke BBK 10458 Röblingstr. 90, gewerbliche Nutzung Schrotthandel/Steinmetz, BBK 14807 Röblingstr.144, Aufzugsbau/Spedition, Ablagerung, BBK 10843 Röblingstr.148, Fernmeldebau, Betriebstankstelle in Altlastenthematik bisher nicht einbezogen. Eine Beurteilung aktueller Schadstoffbelastung und möglicher Mobilisierung durch neue Entwässerungswege und Grundwasserabsenkung liegt nicht vor. Ich beantrage deshalb ein vollständiges Altlastengutachten, dass die altlastenverdächtigen Flächen im Grenzbereich Röblingstr einbezieht und eine Darstellung und Einordnung des Belastungspfades Boden-Wasser, insbesondere im Hinblick auf die zu erwartende Wasserdynamik durch die Entwässerung und einer möglichen Grundwasserabsenkung während der Bauphase.</p>	<p>trag die Verpflichtung ergänzt, die geforderten Konzepte und Berichte zur Sanierung, Deklaration, Behandlung und Entsorgung sowie zum Wiedereinbau von Boden in Abstimmung mit dem Umwelt- und Naturschutzamt Tempelhof-Schöneberg anzufertigen. Zudem ist über den städtebaulichen Vertrag gesichert, dass Bodenuntersuchungen im Bereich der geplanten Versickerungsanlagen in Abstimmung mit dem Umwelt- und Naturschutzamt erfolgen. Die Anforderungen, die vom bezirklichen Umwelt- und Naturschutzamt im Rahmen der parallel durchgeführten förmlichen Beteiligung an den Bodenschutz/ die Altlastenbeseitigung gestellt wurden, wurden somit vollständig in den städtebaulichen Vertrag übernommen.</p>
		9.3	Niederschlagsentwässerung, Starkregen	<p>C. Meines Erachtens ist die Machbarkeit der Regenentwässerung und der Überflutungsnachweis auf der Basis von Klimadaten aus dem Jahr 2010 nicht aussagekräftig, da sie auf veralteten Klimadaten beruhen und die aktuelle Klimasituation mit Extremregenfällen nicht wiedergeben. Die berechnete Machbarkeit ist demnach nicht realistisch. Ich beantrage deshalb eine Berechnung der Machbarkeit der Regenentwässerung und des Überflutungsnachweises auf der Basis aktueller Klimadaten.</p>	<p>Kenntnisnahme Das Regenwasserkonzept wurde durch die obere Wasserbehörde geprüft. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass das vorliegende Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung (Regenentwässerungskonzept, Stand 18.02.2022) plausibel erscheine und den maßgeblichen Regeln der Technik entsprechen würde. Weiterführende oder zusätzliche Berechnungen wurden seitens des Fachamtes nicht gefordert und werden daher als nicht erforderlich betrachtet.</p>
		9.4	Niederschlagsentwässerung,	<p>D. Meines Erachtens wird im Entwässerungskonzept die natürliche Infiltrationsfähigkeit von Böden zu wenig berücksich-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>tigt und deshalb aufwendig technisch erhöht. Ansätze zur Erhöhung des natürlichen Porenvolumens von Böden sind nicht zu finden, obwohl dies eine messbar erhöhte Aufnahmefähigkeit von Wasser zu Folge hat. Solche Böden stellen zusätzlich lokale, wirksame CO2 Senken dar, da sie verstärkt CO2 aus der Luft aufnehmen, und bilden die Basis für innerstädtische Biodiversität. Mit Rigolen wird die Aufnahmefähigkeit von Regenwasser steuerbar erhöht und ist berechenbar, nachvollziehbar, dass sie den Vorrang erhalten. Trotzdem sollte in einem Neubaugebiet auf die natürliche Ressource eines Bodens als CO2-Senke, Wasser-Speicher und Biodiversitätspool nicht verzichtet werden, vor allem deswegen, weil wir uns in einer Zeit des rapiden Klimawandels, extremen Artensterbens, von Trockenperioden und Überflutungsereignissen befinden.</p> <p>Ich beantrage deshalb ein Konzept zum Aufbau natürlicher Bodenbereiche, die Trockenheit, Überflutungen und Artenverlust entgegenwirken und zu CO2-Senken werden.</p>	<p>Das Regenwasserkonzept wurde durch die obere Wasserbehörde geprüft. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass das vorliegende Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung (Regenentwässerungskonzept, Stand 18.02.2022) plausibel erscheine und den maßgeblichen Regeln der Technik entsprechen würde. Die zusätzliche Erarbeitung eines Konzepts zum Aufbau natürlicher Bodenbereiche wurden seitens des Fachamtes nicht gefordert und wird daher als entbehrlich betrachtet.</p>
10	Bürger*in 10 09.05.2022	10.1	Parkplätze	<p>Die Notwendigkeit von Parkplatzschaffung wird nicht annähernd abgedeckt, durch die andauernden Bauvorhaben an der Schule Tejastraße/Ringstraße und auf der Attilastraße ist dort bereits in den vergangenen 2 Jahren massiver Parkdruck entstanden, der sich in regelmäßigem Falschparken auf Wendeflächen etc. darstellt. Wenn zusätzlich noch hunderte Haushalte im Gebiet dazu kommen und nur ein Kleinteil der Parkplätze unterirdisch geplant ist, ist es für Pendler, Ältere und andere Leute die auf das Kfz angewiesen sind unmöglich werden, einen Parkplatz in Nähe der Wohnung zu bekommen. Bitte bedenken Sie die Notwendigkeit von Parkmöglichkeiten für die entstehenden Gewerbegebiete, aktuell ist es ja schon so, dass z.B. die Kfz-Werkstatt Dobberkau in der Attilastraße täglich 10-15 Straßenparkplätze blockiert trotz vorhandener eigener Parkplätze. Elektriker, Handwerker etc. im Gebiet verhalten sich ebenso, Röblingstraße steht abends zu mit Geschäftswagen div. Firmen.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Bitte erweitern Sie die Planung der Parkmöglichkeiten hin zu einem realistischen Wert und nicht zu den anscheinend maßgeblichen Wunschtraumwelten, die die Verkehrspolitik der letzten 10 Jahre in Berlin treiben. Planen Sie das aktuelle Verkehrsaufkommen unterzubringen und freuen Sie sich, wenn es in Zukunft weniger werden sollte, weil die Alternativen gut sind und angenommen werden, nicht andersherum die Möglichkeiten einzuschränken und dann die Menschen dazu nötigen sich zu fügen.</p> <p>Bedenken Sie ebenfalls, dass E-mobilität Lademöglichkeiten benötigt, wenn wir schon bei Wunschträumen sind, davon lese ich sehr wenig in den Planungen. Es scheint wie so oft in Kollektivistischen Maßstäben gedacht zu werden und weniger an die Möglichkeiten der Individuellen Mobilität.</p> <p>Ich mache mir keine Illusionen, dass diese Bürgerbeteiligung auch nur im Geringsten etwas bringen wird, ich möchte dennoch zeigen, dass es interessierte Bürger mit berechtigten Anliegen gibt, auch wenn der Senat, wie schon bei irregulär abgelaufenen Wahlen im letzten Jahr einfach weitermachen wird, was interessiert schon der Wille der Bürger, siehe Mantuffelstraße, Te-Damm, Friedrichstraße oder ähnliches. Nur bitte dann nicht über Politikverdrossenheit wundern.</p>	<p>Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Die Erschließung des Handwerkerhauses wird über Festsetzungen im Bebauungsplan und ergänzende vertragliche Regelungen planungsrechtlich gesichert. Während gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 im gesamten Plangebiet Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig sind, wird für den Ladehof des Handwerkerhauses oberirdische Stellplätze zugelassen. Ferner verpflichtet sich die Vorhabenträgerin hier eine Lieferzone einzurichten, in der Parken verboten ist, um die Zugänglichkeit zu Rampen und Parkplätzen für die im Handwerker-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>haus ansässigen Handwerkenden und Gewerbetreibenden dauerhaft gewährleisten zu können.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden.</p> <p>Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht und innerhalb der Stellungnahme bestehende verkehrliche Probleme angeführt werden, die außerhalb des Plangebiets begründet sind.</p>
11	Bürger*in 11 09.05.2022	11.1	Klimatische Belastungen	<p>KLIMAÖKOLOGIE</p> <p>Teil I: Die Expertise zur Klimaökologie der Firma GEO-NET Umweltconsulting GmbH hatte zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans 7-95 "Attilastraße" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Die Abweichung des Volumenstroms in Prozentpunkten des Planszenario 1 gegenüber dem Istzustand wird in Abb. 3.16 dargestellt. In Bezug auf die klimaökologischen Auswirkungen wurden auf Grundlage der im Modell simulierten Klimaparameter folgende Ergebnisse zusammengefasst:</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Ergebnis der klimatologischen Studie konnte auch festgestellt werden, dass auch zukünftig eine relativ hohe Aufenthaltsqualität vor allem im Übergangsbereich zwischen Nordpark und Quartiersplatz behalten wird. Durch die vorgesehenen Maßnahmen – insbesondere zur Verschattung von rd. 200 zu pflanzenden Bäumen – lässt sich hier, wie auch kleinräumig verteilt im gesamten Quartier, sogar für den Zeitschnitt 2040 eine geringere Wärmebelastung als im Basiszenario feststellen.</p> <p>Im Rahmen der klimatologischen Expertise wurden auch die Auswirkungen auf die Umgebung untersucht. Hier konnte festgestellt werden, dass die Beeinflussung des nächtlichen</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>a. Es zeigt sich, dass im Planszenario 1 starke Abschwächungen des Kaltluftstromes innerhalb des Geltungsbereichs 7-95 auftreten.</p> <p>b. Außerhalb des Plangebietes sind zwei Blockflächen mit minus 10 bis minus 15 bzw. mehr als minus 15 Prozentpunkten direkt südwestlich angrenzend an den Geltungsbereich betroffen (siehe braune Farbe Abb. 3.16). Eine Reduktion der Abflussvolumina um mehr als 10 Prozent im Umfeld von bioklimatisch belasteten Siedlungsgebieten ist dabei als "hohe vorhabenbedingte Auswirkung" ausgewiesen.</p> <p>c. Die Reduzierung des Kaltluftvolumens im betroffenen Siedlungsraum aus Planszenario 1 erhöht sich in Szenario 2 auf minus 30,4 %.</p> <p>d. Unter den Bedingungen eines sich weiter verstärkenden Klimawandels zeichnet sich ab, dass die Zunahme der Belastung durch die Grünplanung in den Baufeldern nicht komplett kompensiert werden kann.</p> <p>Frage: Durch welche Maßnahmen (wie sie bereits in den Ziel- und Maßnahmenkatalogen von Programmen der Stadterneuerung dargestellt werden) wird sichergestellt, dass keine derartige signifikante Verschlechterung des Kaltluftstroms im Baugebiet eintritt?</p> <p>Teil II: Die Klimasimulationen des Gutachtens beziehen sich lediglich auf den lokalen Bereich der zukünftigen Marienhöhe und gehen nur wenig über die zu bebauende Fläche hinaus. Die Marienhöhe und die umliegenden Flächen sind jedoch laut Klimaforschungsinstitut Potsdam als Frischluftschneise maßgeblich verantwortlich für die Frischluftzufuhr in Richtung Potsdamer Platz und Innenstadt. Im Gutachten wird nicht deutlich, inwieweit die übergeordneten Strömungen bzw. Flurwinde in Richtung Potsdamer Platz und Innenstadt durch die hohe Bebauung gestört werden.</p> <p>Frage: Welche Untersuchungen gibt es bislang zu den Auswirkungen der Veränderungen der Kaltluftströme auf die Berliner Innenstadt?</p>	<p>Kaltluftströmungsfeldes bei austauscharmen sommerlichen Hochdruckwetterlagen vor allem innerhalb des Plangebietes selbst zu einer Abschwächung der Kaltluftlieferung führt. Vereinzelt sind auch die südlich angrenzenden Siedlungsbereiche betroffen, die jedoch auch im Planszenario 2 unter Beachtung des Klimawandels weiterhin über einen mäßigen und somit klimatisch wirksamen Kaltluftvolumenstrom verfügen. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde im Ergebnis der Modellierung nicht festgestellt. Für die Wärmebelastung am Tage sind keine Wechselwirkungen mit angrenzenden Siedlungsbereichen zu erwarten. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung auf die vorhandene Gewerbenutzung quantitativ gesehen zwar als hohe aber gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Hinzu kommt die verminderte Bedeutung von Gewerbeflächen für die Erholungsfunktion des Menschen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt.</p> <p>Im Planszenario 2 ist die von einer relativen Abnahme des Kaltluftvolumens betroffene Flächenkulisse etwas erhöht, allerdings nicht spezifisch dem Bauvorhaben zuzuordnen. Vielmehr ist die erhöhte Flächenkulisse auch auf die klimawandelbedingten klimatischen Veränderungen zurückzuführen. Obwohl es nach der VDI 3787 Blatt 5 zu hohen vorhabenbedingten Auswirkungen mit Werten über der Erheblichkeitsschwelle von 10 % kommt, ist die Nutzungsänderung in Planszenario 1 in diesem konkreten Gebiet als vertretbar einzuordnen. Die Planungshinweiskarte Klima für Berlin weist den betroffenen Siedlungsraum als "ungünstig" aus. Das begründet sich aus der gewerblichen Nutzung, einhergehend mit einem sehr hohen Anteil versiegelter Flächen. Durch die thermische Vorbelastung kann durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, dass keine signifikante Verschlechterung der Situation eintritt. Aufgrund der gewerblichen Nutzung am Tage kommt der betroffenen Blockfläche für die Er-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					holungsfunktion des Menschen in der Nacht jedoch eine untergeordnete Bedeutung zu.
		11.2	Altlasten	<p>SCHADSTOFFBELASTUNG Die Auswirkungen des geplanten umfangreichen Entwässerungskonzeptes auf eine mögliche Schadstoffmobilisierung müssen abgeklärt werden. Die Schadstoffuntersuchungen wurden hauptsächlich im Teilgebiet C durchgeführt und beziehen sich ausschließlich auf die Feststoffkonzentrationen im Boden, der Wirkungspfad Boden-Grundwasser wurde bisher ganz außer Acht gelassen. Zur Abklärung fehlen Untersuchungen in der ungesättigten Bodenzone bezüglich Wirkungspfad Boden-Grundwasser.</p> <p>Zudem wurden die vom Bezirksamt als altlastenverdächtig eingestuft Grundstücke BBK 10458 Röblingstr. 90, gewerbliche Nutzung Schrotthandel/Steinmetz, BBK 14807 Röblingstr.144, Aufzugsbau/Spedition, Ablagerung, BBK 10843 Röblingstr.148, Fernmeldebau, Betriebstankstelle in Altlastenhematik bisher nicht einbezogen. Eine Beurteilung aktueller Schadstoffbelastung und möglicher Mobilisierung durch neue Entwässerungswege und Grundwasserabsenkung liegt nicht vor.</p> <p>Forderung: Es sollte ein vollständiges Altlastengutachten erstellt werden, dass die altlastenverdächtigen Flächen im Grenzbereich Röblingstraße einbezieht und eine Darstellung und Einordnung des Belastungspfades Boden-Wasser, insbesondere im Hinblick auf die zu erwartende Wasserdynamik durch die Entwässerung und einer möglichen Grundwasserabsenkung während der Bauphase untersucht.</p>	<p>Berücksichtigung Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich gemäß § 12 Abs. 3 des städtebaulichen Vertrags alle bestehenden Bodenbelastungen im Zuge der Aushubarbeiten aufzunehmen und vollständig zu entsorgen, so dass keine Kontaminationen auf dem Gelände verbleiben. Ferner wurde im städtebaulichen Vertrag die Verpflichtung ergänzt, die geforderten Konzepte und Berichte zur Sanierung, Deklaration, Behandlung und Entsorgung sowie zum Wiedereinbau von Boden in Abstimmung mit dem Umwelt- und Naturschutzamt Tempelhof-Schöneberg anzufertigen. Zudem i über den städtebaulichen Vertrag gesichert, dass Bodenuntersuchungen im Bereich der geplanten Versickerungsanlagen in Abstimmung mit dem Umwelt- und Naturschutzamt erfolgen.</p> <p>Die Anforderungen, die vom bezirklichen Umwelt- und Naturschutzamt im Rahmen der parallel durchgeführten förmlichen Beteiligung an den Bodenschutz/ die Altlastenbeseitigung gestellt wurden, wurden somit vollständig in den städtebaulichen Vertrag übernommen.</p>
		11.3	Grundwasser	<p>GRUNDWASSER Teil 1: Aufgrund der deutlichen Anzeichen für eine sehr dynamische Grundwassersituation muss eine mögliche Veränderung der Grundwasserversorgung durch die anstehende Bebauung mit Tiefbauten geklärt werden. Umliegende Feuchtgebiete (z.B. in der Lindenhofsiedlung) wie auch schon heute trockene Höhenzüge (Marienhöhe und Insulaner) müssen vor</p>	<p>Kenntnisnahme Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydro-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Trockenheitsschäden durch eine Grundwasserveränderung geschützt werden. Forderung: Es soll ein hydrogeologisches Profilbild (grafischer Querschnitt) mit Angaben zu Hauptgrundwasserleitern, Schichtenwässern sowie möglichen Austauschprozessen/Verbindungszone erstellt werden. Teil 2: Der Untersuchungsumfang als auch die Darstellung der hydrogeologischen Situation sind als unzureichend zu bezeichnen, da nicht ausreichend geklärt wurde, ob es sich bei den im Geotechnischen Vorbericht sowie im Entwässerungskonzept erwähnten Wasserfunden um durchgehenden Wasserkörper oder um Schichtenwässern handelt. Nur bei einem durchgehenden Wasserkörper läuft Grundwasser nach und füllt sich wieder auf, Schichtenwasser versiegt schlichtweg. Forderung: Vor einer Grundwasserabsenkung in der Bauphase muss somit geklärt werden, um welche Wasserkörper es sich handelt, um zu vermeiden, dass Schichtenwasser unwiederbringlich verschwindet. Teil 3: Durch Veränderungen an der insgesamt sehr fragilen Grundwassersituation steht zu befürchten, dass die angrenzenden Naherholungsgebiete als auch die Feuchtbiootope irreversible ökologische Schaden erleiden werden und ihrer Funktion nicht mehr gerecht werden können. Forderung: Aufgrund der fragilen Grundwassersituation sollte auf jegliche Art der Grundwassersenkung verzichtet werden, d.h. die Tiefbauteile in der Trogbauweise durchgeführt werden.</p>	<p>logische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebiet bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist. Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwasser vorgesehen werden. Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt. Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Aus den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplanentwurf beteiligt wurden, gingen keine Bedenken oder Einwände gegen das Gutachten hervor.</p>
		11.4		<p>ARTENSCHUTZ Der große Abendsegler und die Zwergfledermaus haben ihr Jagdhabitat auf dem Baugelände. Beide stehen auf der Roten-Liste als streng geschützt (§ 7 BNatSchG). Durch die Baumaßnahmen kann eine Zerstörung der potenziellen Fortpflanzungs- und Ruhestätten erfolgen.</p>	<p>Kenntnisnahme Im Zuge des Abrisses des Baumarktes und der Baumfällungen wurden bzgl. der Fledermausfauna keine Ausnahme genehmigungen erforderlich Gemäß dem Bericht zur Artenschutzfachlichen Gebäudekontrolle wurden an und in den untersuchten Gebäuden keine Nachweise von Fledermäusen gefunden (NATUR + TEXT)</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Die Zauneidechse, die ebenfalls als streng geschützt gilt, wurden ebenfalls im Wirkraum festgestellt. Ihr Lebensraum wird voraussichtlich durch die bau-, anlage- und betriebsbedingte Flächeninanspruchnahme vollständig und dauerhaft beeinträchtigt. In Bezug auf die geplanten Maßnahmen wird nicht geklärt, wie weit die nächste Population entfernt ist und ob ein Austausch über möglicherweise große Entfernungen realistisch ist. Somit besteht hier die Gefahr der Verinselung und damit der Inzucht bedingten Aussterbens. Frage: Welche Untersuchungen und Schutzmaßnahmen sind diesbezüglich noch geplant?</p>	<p>GMBH, November 2021), sondern wurden lediglich potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten festgestellt. Dennoch sind im Artenschutzbeitrag für die gemeinschaftsrechtlich geschützten zwei Fledermausarten (Großer Abendsegler, Zwergfledermaus) zwei konfliktvermeidende Maßnahmen 1 V, jahreszeitliche Beschränkung der Fällung und von Gebäudeabbrissen, und 3 V, Integration von Quartiershilfen für Fledermäuse in den Neubauten, vorgesehen. Mit den vorgenannten Vermeidungsmaßnahmen 1 V und 3 V des Artenschutzfachbeitrags Seite 56/57 kann das Hineinplanen in die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände vorsorglich vermieden und ausgeschlossen werden. Die Umsetzung der erforderlichen Quartiershilfen ist im Rahmen des städtebaulichen Vertrages verbindlich festgesetzt. Die Vorgehensweise wurde vom bezirklichen Umwelt- und Naturschutzamt betätigt.</p> <p>Kenntnisnahme Für die Zauneidechsenpopulation wurde ein Ersatzhabitat entsprechend des Umsiedlungs- und Entwicklungskonzepts von Natur+Text auf der ehemaligen Deponie am Schönefelder Kreuz (Gemarkung Kiekebusch, Flur 6, Flurstück 126, 127 und 300) hergestellt. Teilflächen des Ersatzhabitats wurden hinsichtlich Ihrer Aufnahmefähigkeit am 02.05.2022 abgenommen. Die Umsetzung des Umsiedlungs- und Entwicklungskonzepts wird im städtebaulichen Vertrag vereinbart und ist darüber hinaus neben weiteren Anforderungen zur Entwicklung der Zauneidechsenpopulation durch die Ordnungsverfügung der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verkehr und Klima (SenUMVK) vom 17. Mai 2022 verpflichtend. Die bisher nicht aufnahmefähigen Bereiche werden sich unterstützt durch geeignete Maßnahmen weiterentwickeln, so dass sich die zur Besiedlung durch Zauneidechsen geeignete Fläche graduell vergrößert und über die Dauer der Umsied-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>lung ausreichend Lebensraum für Zauneidechsen zur Verfügung steht. Mauereidechsen werden nicht mit umgesiedelt, sondern nach Abstimmung mit der obersten Naturschutzbehörde Berlin wie andere Beifänge an einen Ort außerhalb des Plangebietes verbracht. Der Abfang erfolgt entsprechend dem Umsiedlungs- und Entwicklungskonzept durch einen Methodenmix aus Handfang, Reptilienfallen, Fangeimern und ggf. Kescher oder Fangrinnen.</p>
12	Bürger*in12 10.05.2022	12.1	Immissionsschutz	<p>Seit 1997 bin ich in der Leitung der BI Dresdener Bahn PFA 1 aktiv tätig. Wir haben es geschafft den Bau dieser Strecke für die Bürger so erträglich wie möglich zu machen. Die DB ist uns, dank gut begründeter Forderungen, weit entgegengekommen. Sie wollen nun in einem Bereich bauen, der auf Grund der damals fehlenden Wohn-Anrainer nicht schutzmäßig berücksichtigt wurde. Hier donnern Fern- und Regionalzüge mit 160km/h ohne Schutz vorbei Bei Hochhäusern ist ein Schutz kaum möglich, ich verweise auf das Hochhaus in Lichterfelde Süd an der Anhalter Bahn. Das stand vorher da, Sie wollen nun viele Häuser neu hinstellen. Ich erwähne noch Jena, hier blieb die einzige Lösung für den Schutz der Hochhäuser die Einhausung der Autobahn. Meine Bekannte wohnt an der Stadtbahn, Berlin Hansaviertel, nahe Bellevue. Sie hat sich dort eine Eigentumswohnung gekauft. Die DB fährt dort mit höchstens 80km/h, sie fühlt sich schon dadurch erheblich belastigt. Da kann man, wenn man zur Bahn hin wohnt, nachts nicht die Fenster öffnen Sie wollen in den Marienhöfen Menschen wohnen lassen, für diesen Schutz müssen Sie und der Bauherr vorab sorgen.</p>	<p>Kenntnisnahme Die im Plangebiet vorgesehenen Hochhäuser (10 Geschosse), welche eine Höhe von 35m überschreiten und somit zu einer Anwendung des Berliner Hochhausleitbildes der SenSBW vom 25.02.2020 führen, befinden sich innerhalb der Gewerbegebiete und enthalten keine sensiblen Wohnnutzungen. Das Handwerkerhaus an der Attilastrasse liegt nicht mehr direkt an der Bahntrasse und ist somit weniger davon betroffen. Gemäß Arbeitsstättenverordnung ist jedoch ein kurzzeitiges Überschreiten der Lärmpegel zum Zweck des Stoßlüftens hinzunehmen. Die im Plangebiet vorgesehenen Wohngebäude, die entlang der Bahntrasse errichtet werden sollen, verfügen über ein Lärmschutzkonzept, die gesunde Wohnverhältnisse gewährleisten. Das Lärmschutzkonzept sieht eine phasenweise Realisierung der Bebauung gemäß textlicher Festsetzungen Nr. 4.1-4.3, besondere Fensterkonstruktionen gemäß textlicher Festsetzung Nr. 4.4 sowie verglaste Außenwohnbereiche gemäß textlicher Festsetzung Nr. 4.5 vor. Dieses ist ebenfalls in Teilen vertraglich gesichert, z.B. die besonderen Fensterkonstruktionen. Schutz vor Erschütterungen wird über die schwingungsentkoppelte Bebauung gemäß textlicher Festsetzung Nr. 4.8 sichergestellt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Die Interessenten von Wohn- und Gewerberaum müssen vorab über die Lärm- und Erschütterungs- Emissionen und die dann geplanten Schutzmaßnahmen informiert werden. Meines Erachtens muss die Fern-Bahnstrecke in diesem Bereich, wenn Hochhäuser gebaut werden sollten, eingehaust werden. Lärmschutzwände reichen hier nicht. Das Gutachten zeigt Überschreitungen der Richtwerte für mehrere bahnahe Gebäude. Erschütterungsmäßig muss sofort veranlasst werden, dass der erschütterungsmindernde Gleisbau BSO in diesem Bereich vom Abschnitt 4, für die Dresdner Bahnstrecke (Fernbahn), nun wahrscheinlich zu Ihren Lasten, eingebaut wird. Das anerkannte Verfahren heißt genau "Beton-Schotteroberbau mit Masse-Körper" (BSO/MK), wie es im PFA 1 bereits geplant ist. Ansonsten gehen Sie die Gefahr ein, dass wesentlich Schutzmaßnahmen nicht getroffen worden sind, die die Gesundheit der zukünftigen Anwohner der Marienhöfe beeinträchtigt. Eine Entkopplung durch Schwingungsdämpfende Elemente in den Gebäuden ist im Gutachten angeregt, aber nicht in ihrer Wirksamkeit belegt. Das war der Teil zum Lärm und Erschütterungsschutz.</p>	<p>Schwingungsentkoppelte Gleise kommen nicht in Frage, da die im Rahmen der Planfeststellung bestimmten Maßnahmen sich auf die Bestandsbebauung beziehen. Neu geplante Baumaßnahmen müssen selbst Vorsorge gegen negative Auswirkungen des Bahnverkehrs treffen.</p>
		12.2	Baukultur	<p>Nun zur gesamten Situation. Sehen Sie sich die Heidestrasse an, ein schrecklicheres Neubauviertel kann man sich nicht vorstellen. So etwas wollen sie in einen freundlich aussehenden Bezirk mit wenig hoher Bebauung setzen?? Da sind sicherlich 5 Stockwerke denkbar aber bitte nicht mit einer 0-8 15 Bebauung, hier müssen klar unterschiedliche Bauten entstehen, die ein schon optisches wohlfühlen ermöglichen.</p>	<p>Kenntnisnahme Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Begleitung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukollegium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Zudem gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukollegiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					Ferner ist anzumerken, dass die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung der subjektiven Meinungsbildung unterliegt.
		12.3	Verkehr	<p>Die Verkehrssituation Röblingstr. muss grundsätzlich überdacht werden, hier muss die ganze Straße ausgebaut werden, die Einmündung von den Marienhöfen muss eine Ampelregelung erhalten.</p> <p>Die Bausituation ist kritisch, wenn diese zeitlich in den Ausbau der Dresdner Bahn trifft.</p> <p>Die Brückensituation Fernbahn, S-Bahn, ist im Bereich S-Bahnhof Attilastrasse sehr kritisch, hier steht zusätzlich noch eine Tieferlegung der Straße unter der Brücke an.</p> <p>Zusätzlich sind die Abwasser- bzw. die Wasserrohre unter der Brücke sehr störanfällig.</p> <p>Hier sind nur punktuelle Flickarbeiten ausgeführt worden.</p> <p>Jede Sperrung verursacht für den ÖPNV und die Fahrzeuge chaotische Zustände.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche sowie deren Ausbau ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans, sondern obliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Zur Entlastung der Röblingstraße sollen die aus dem Mobilitätsgesetz Berlin resultierenden Flächenbedarfe bzgl. Rad- und Fußverkehr alternativ durch das Plangebiet geführt werden. Die Verkehrssituation in der Umgebung des Plangebiets wurde gutachterlich untersucht. An der Attilastrasse ergibt sich der Effekt der leichten Zunahme der Verkehrsmengen, obwohl der Entfall bestehender Verkehre größer ist als die Anzahl der neu induzierten Verkehre. Die leichte Zunahme ist soweit nicht auf den vorhabeninduzierten Verkehr, sondern auf die allgemeinen Prognosedaten der Senatsverwaltung zurückzuführen.</p> <p>Die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden durch den Bauherrn unter Berücksichtigung der Vorgaben des Immissionsschutzes geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans. Die Überwachung der Baustellen obliegt der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK).</p> <p>Die weiteren Hinweise betreffen nicht das Plangebiet bzw. die hier vorliegende Planung.</p>
		12.4	Immissionsschutz	<p>Zu 4.2.1 + Anhang B S.14 Die in der Planung angedachte Lärmschutzwand vor den Häusern ist wenig zielführend.</p> <p>Sie muss, wenn Sie überhaupt eine Wirkung haben soll, direkt vor der Dresdener Bahn Schiene stehen. Wie ich bereits</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Generell ist es zutreffend, dass sich die Wirkung einer Lärmschutzwand erhöht, je näher sie an der Lärmquelle verortet wird. Ziel der Lärmschutzwand ist hier der Schutz einer Kita-Außenfläche. Die besonders zu schützenden Nutzungen Ki-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				ausführte ist das Verantwortungsvollste die Einhausung der Strecke vor den angedachten hohen Häusern.	<p>ta-Spielplatz weisen eine Geräuschbelastung von $\leq 62 \text{ dB(A)}$ auf und sind gemäß Berliner Lärmleitfaden mit der Errichtung der Lärmschutzwand ausreichend geschützt.</p> <p>Die Gemeinde, hier der Bezirk Tempelhof-Schöneberg, verfügt über keine Planungshoheit auf planfestgestellten Flächen wie Bahnflächen der Deutschen Bahn, da diese der Bauleitplanung nicht zugänglich sind.</p> <p>In Bezug auf Trassenlage, Lärmschutzwände sowie das „besonders überwachte Gleis“ (büG) als Lärminderungsmaßnahmen ist der Planfeststellungsbeschluss für den betreffenden Planfeststellungsabschnitt aus dem Jahr 2017 in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt worden; d.h. auch vorhandene sowie künftige Lärmschutzwände auf der Bahnfläche aus dem v.g. Beschluss.</p>
		12.5	Immissionsschutz	<p>Zu 4.2.1 S.42 Den Lärm der Tempelhofer Kurve nicht zu berücksichtigen, halte ich für falsch, das Quietschen und Quengeln der Züge ist eine zusätzliche Belastung, dies muss in den Gutachten mitberücksichtigt werden. Den Lärm der Tempelhofer Kurve, bezüglich der Güterzüge, sollte man direkt davor, durch eine ca. 3m hohe Lärmschutzwand reduzieren, die Zugfrequenzen sind ja hier gering, die Kesselwagen sind aber sehr schwer und klappern, ganz zu schweigen von der Taiga Trommel, die diese gelegentlich zieht. BSO Gleis wäre auch hier angebracht!!!</p>	<p>Kenntnisnahme Die Hinweise beziehen sich auf lärmschützende Maßnahmen auf planfestgestellten Flächen. Die Gemeinde, hier der Bezirk Tempelhof-Schöneberg, verfügt über keine Planungshoheit auf planfestgestellten Flächen, da diese der Bauleitplanung nicht zugänglich sind.</p>
		12.6	Planfeststellung	Zu 4.2.1 Das von Ihnen angegebene besonders überwachte Gleis BüG endet mit dem PFA 1, im Bereich 4 ist mir davon nichts bekannt.	<p>Kenntnisnahme Das im Rahmen der Untersuchung berücksichtigte besondere überwachte Gleis befindet sich im Bereich des S-Bahnhofs Attilastraße, welcher noch Bestandteil des Planfeststellungsabschnitts 1 ist.</p>
		12.7	Immissionsschutz	<p>Begründung zum Bebauungsplan Zu 3.5.6.7 S.171 einen Teil der betroffenen Häuser zu entkoppeln kann nur eine Notlösung sein. Das von mir auf Seite 2</p>	<p>Kenntnisnahme Die Gemeinde, hier der Bezirk Tempelhof-Schöneberg, verfügt über keine Planungshoheit auf planfestgestellten Flä-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>angeführte erschütterungsmindernde Gleisbau BSO, ist ein Schutz für den gesamten Bereich und ist zu bevorzugen!!! Das ist meine Stellungnahme, ich bin kein Ingenieur, habe aber lange Erfahrung mit den Emissionen von Bahnstrecken.</p> <p>Ich sehe es, wie Sie, als wichtig an Wohnraum zu schaffen, dabei sollte man aber die Optik im Auge behalten. 50% der Wohnungen müssen für Geringverdiener bereitgehalten werden, ansonsten ist es alles nur für die Ober- und Mittelschicht. Das bringt auf Dauer Unruhe!!! Schul- und Kindergartenplätze müssen für eine solch großen Bevölkerungszuwachs rechtzeitig bereitgehalten werden.</p>	<p>chen, da diese der Bauleitplanung nicht zugänglich sind Daher wird der Schutz vor Erschütterungen über eine schwingungsentkoppelte Bebauung gemäß textlicher Festsetzung Nr. 4.8 sichergestellt.</p> <p>Schwingungsentkoppelte Gleise kommen nicht in Frage, da die im Rahmen der Planfeststellung bestimmten Maßnahmen sich auf die Bestandsbebauung beziehen. Neu geplante Baumaßnahmen müssen selbst Vorsorge gegen negative Auswirkungen des Bahnverkehrs treffen.</p> <p>Kenntnisnahme Wie oben bereits erwähnt durchlief die Projektplanung mehrfach verschiedene Gremien und steht in enger Abstimmung mit dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg. Die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung unterliegt der subjektiven Meinungsbildung.</p> <p>Aufgrund der mit der Umsetzung des geplanten Stadtquartiers verbundenen Geschossfläche Wohnen von mehr als 5.000 m² ist das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung anzuwenden. Demnach ist ein Anteil von 30 Prozent der durch den Bebauungsplan zulässigen Geschossfläche mit Mitteln der Wohnraumförderung des Landes als mietpreis- und belegungsgebundener Wohnraum zu realisieren. Darüber hinaus übernimmt die Vorhabenträgerin die Kosten des Mehrbedarfs an Grundschul- und Kindergartenplätzen entsprechend den Regelungen des Modells der kooperativen Baulandentwicklung.</p>
13	Bürger*in 13 10.05.2022	13.1	Immissionsschutz, Gewerbelärm	<p>Hiermit zeigen wir an, dass uns Frau xxx, Eigentümerin des Grundstücks Röblingstraße xx, 12105 Berlin, mit ihrer rechtlichen Vertretung in Zusammenhang mit dem im Betreff genannten Bebauungsplanverfahren beauftragt hat. Die ordnungsgemäße Bevollmächtigung versichern wir anwaltlich.</p> <p>Im Hinblick auf den Entwurf befürchtet unsere Mandantin insbesondere erhebliche Beeinträchtigungen durch die unmittel-</p>	<p>Kenntnisnahme Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der AttilasträÙe aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>bar neben seinem Grundstück geplante Tiefgarageneinfahrt und dem in diesem Zusammenhang zu erwartenden erhöhten Verkehrsaufkommen, insbesondere auch durch Lastkraftwagen.</p> <p>Außerdem gehen wir nach den uns bekannt gemachten Planungsunterlagen davon aus, dass als Folge der Gründungsmaßnahmen mit erheblichen Beeinträchtigungen des Grundstücks unserer Mandantin zu rechnen ist.</p> <p>Wir möchten Sie bitten, das Interesse unserer Mandantin an einer durch Emission möglichst wenig beeinträchtigten Wohnsituation während und auch nach Abschluss der Bauarbeiten zu berücksichtigen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund regen wir insbesondere an, die Einfahrt zu den Marienhöfen an eine andere Stellung zu legen.</p>	<p>das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen.</p> <p>Während Anwohner-Kfz-Stellplätze, soweit sich deren Zahl aus der unmittelbaren Wohnnutzung ergibt, noch als privilegiert gelten dürfen, kann dies für zentrale Quartiersparkhäuser bzw. -tiefgaragen, zumal sie auch den gewerblichen Verkehr (zum Beispiel aus den Gewerbegebieten) aufnehmen, nicht mehr gelten. Sie sind daher eher den gewerblichen Quellen zuzuordnen und unterliegen damit den Regularien der TA Lärm. Vorsorglich wurde daher die Geräuschbelastung an den maßgeblichen Immissionsorten an der Röblingstraße bzw. an der Attilastraße aus der Nutzung von unterstellten Tiefgaragenzufahrten ermittelt.</p> <p>Entsprechend den Ergebnissen der lärmtechnischen Untersuchung liegen die Geräuschbelastungen mit dem Beurteilungspegel (zeitlicher Mittelwert) am Tag bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - IO Friedhof (IRW 55 dB(A)): Lr = 31 dB(A), - IO Röblingstr. 119 (IRW 55 dB(A)): Lr ≤ 25 dB(A), - IO Attilastr. 119 (IRW 55 dB(A)): Lr ≤ 39 dB(A) <p>Damit wird der Immissionsrichtwert der TA Lärm um mindestens 16 dB unterschritten. Eine Anordnung der Zufahrten zu Tiefgaragen entsprechend dem städtebaulichen Konzept stellt daher einen sinnvollen Ansatz dar und lässt am Tag zusätzliche Geräuschimmissionen durch weitere auf den jeweiligen Immissionsort einwirkenden Gewerbelärmquellen zu.</p> <p>In der Nacht liegt die Geräuschbelastung mit dem Beurteilungspegel (zeitlicher Mittelwert) bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - IO Röblingstr. 119 (IRW 40 dB(A)): Lr ≤ 15 dB(A), - IO Attilastr. 119 (IRW 40 dB(A)): Lr ≤ 28 dB(A). <p>Damit wird der Immissionsrichtwert der TA Lärm um mindestens 12 dB unterschritten, sodass auch zur Nachtzeit eine</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Verträglichkeit der Tiefgaragenzufahrten mit den umliegenden schutzbedürftigen Wohnnutzungen gegeben ist. Zu der Verträglichkeit gehört aber auch die Minimierung der Geräuschemissionen aus den Tiefgaragenportalen, zumindest soweit sie nennenswert auf Wohnnutzungen einwirken. Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 4.7 wird daher die schallabsorbierende Auskleidung von Tiefgaragenportalen im Sondergebiet SO 1 vorgesehen.</p> <p>Ferner ist darauf hinzuweisen, dass die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungsplanung geregelt werden und nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans betreffen.</p>
14	Bürger*in 14 11.05.2022	14.1	Verkehr	<p>Wir, als langjährige Anwohner des Marienhöher Weges, sind hochgradig verunsichert über die großenteils beschönigende Darstellung in den vorliegenden Gutachten insbesondere in Bezug auf die Verkehrssituation (viele neue Anwohner, viele zusätzliche Autos bei zu wenig Tiefgaragenplätzen, viel Verkehrsbewegung durch Lieferfahrzeuge, Kita etc.)</p> <p>Das Verkehrsaufkommen in der Röblingstraße und die damit einhergehende Lärmbelästigung und Luftverschmutzung ist schon heute sehr beträchtlich. Tägliche Rückstaus zum Teil bis zur Arnulfstraße sind Tatsache. Auch jetzt schon verursachen die Zufahrten zum Aldi Markt und Getränke Hoffmann zusätzliche Rückstaus aus der Gegenrichtung, da die Autos von der Attilastr. kommend links abbiegen müssen und damit den Gegenverkehr ausbremsen. Einfahrten zum neuen Wohngelände von der Röblingstr. werden diese Staus immens verschlimmern.</p> <p>Das gleiche gilt für die Parkplatzsituation. Schon heute ist der Marienhöher Weg tagtäglich zugesperrt von nicht zu Anwohnern gehörigen Fahrzeugen (Gewerbe Röblingstr./Anwohner Gerdsmeierweg und Attilastr.)</p> <p>Das Bauprojekt halten wir daher in der geplanten Größe für total überdimensioniert. Die Kalkulation der dadurch zu erwar-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Verkehrssituation in der Umgebung des Plangebiets wurde gutachterlich untersucht. Die bestehenden Knotenpunkte der Attilastrasse und der Knotenpunkt / Röblingstraße sind teilweise bereits im betrachteten Analysezustand überlastet. An der Attilastrasse ergibt sich der Effekt der leichten Zunahme der Verkehrsmengen, obwohl der Entfall bestehender Verkehre größer ist als die Anzahl der neu induzierten Verkehre. Die leichte Zunahme ist soweit nicht auf den vorhabeninduzierten Verkehr, sondern auf die allgemeinen Prognosedaten der Senatsverwaltung zurückzuführen.</p> <p>Durch Anpassungen an die Signalsteuerung (Umlaufzeiterhöhung, Freigabezeitverteilung) können in Prognose-Null und Planfall trotz höherer Verkehrsbelastungen teilweise Verbesserungen gegenüber der Analyse erreicht werden.</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastrasse somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von et-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>tenden erhöhten Verkehrs-, Luft und Lärmbelastigung scheint unzureichend berechnet. Wir sind der Meinung, dass es dringend erforderlich ist, neue, zeitgemäße und auf realistischen Annahmen beruhende Gutachten erstellen zu lassen. Darüber hinaus unterstützen wir ausdrücklich die von unseren Nachbarn aufgeführten Argumente und Forderungen.</p>	<p>wa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich sowie vertraglich gesichert.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p>

lfd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden.</p> <p>Die immissionschutzrechtlichen und klimatischen Auswirkungen der Planung wurden gutachterlich untersucht. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass durch das Vorhaben keine erheblich negativen Umweltbelastungen auf die Umgebung ausgelöst werden.</p>
15	Bürger*in 15 11.05.2022	15.1	Sachverhaltsdarstellung	Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 7-95 wurde bereits im April übersendet. Erneute Übersendung heute per Briefpost	Kenntnisnahme Die Stellungnahme hat keinen abwägungsrelevanten Inhalt.
16	Bürger*in 16 11.05.2022	16.1	Erschließung	<p>Teilbereich Ladezonen, deren geplante Funktion und die Auswirkungen</p> <p>Betroffenheit von der geplanten Maßnahme: Ich bin Anwohner und Grundstückseigentümer im Marienhöher Weg und somit durch die benachbarte Baumaßnahme und deren Planungen direkt betroffen.</p> <p>Die im vorliegenden Verkehrs-Gutachten aufgezeigten Ladezonen am Haus 10 (Nordeinfahrt Tiefgarage) und Ladebereich Süd (Handwerkerhaus 20) weisen hinsichtlich ihrer Kon-</p>	Kenntnisnahme Die Abschätzung der durch die neuen Nutzungen zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgt getrennt für jede Teilnutzung im Gebiet u.a. mit dem Programm Ver_Bau (Bosserhoff, 2020). Das Programm berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt daher in Anlehnung an die Methodik und den Kennwerten des Programms Ver_Bau sowie den zugehörigen Richt- und Erfahrungswerten gemäß Regelwerk der For-

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>zeption und Funktion schwerwiegende Mängel auf. Zudem geht das dazu gefertigte Verkehrsgutachten von nicht realistischen, sondern von idealistischen Betriebsabläufen aus.</p> <p>1. Ladezone Nord Schaut man sich die Ladezone Nord unter Haus 10 an, dann wird diese durch eine nur einspurige Abfahrt in die Tiefgarage, die sich LKW, Transporter und PKW (Mieter) und Transporter (Mieter Handwerkerhaus 20) teilen müssen, erreicht. Diese Ladezone unter Haus 10 zweigt auf Ebene 1 ab, während die PKW der Mieter oder Transporter der Handwerker dann nach dem vorliegenden Verkehrskonzept (nach einer Magnetschranke) die Ebene 2 (Parkzone) erreichen sollen. Die Ladezone für Anlieferungen in Haus 10 ist geprägt durch einen schwierigen Wendebereich, der durch eine tragende Mittelstütze herum angelegt ist. LKW und Sattelschlepper sollen nach den Schleppkurvenberechnungen des Gutachtens diese Säule zu 270° umfahren können, um dann rückwärts an die Laderampe zu stoßen. Ferner sind für kleinere Fahrzeuge 2 weitere Laderampen geplant. Das Gutachten von LK ARGUS geht aber in der täglichen Belastung dieser Ladezone von vollkommen idealistischen Wunschbelastungen aus.</p>	<p>schungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006[a]) sowie Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006). Die Gutachten wurden von den zuständigen Fachämtern geprüft, wobei die Ermittlung des Verkehrsaufkommens nicht beanstandet wurde.</p> <p>Kenntnisnahme Über den Ladehof im Norden im Gebäude 10 wird die Anlieferung und Entsorgung für die Märkte in den Häusern 11 und 12 sowie für die Paketstation in Gebäude 13 abgewickelt. Der Ladehof wird über eine Rampe von der Röblingstraße aus angefahren, über die auch die nördliche Tiefgarage für die Pkw zu erreichen ist. Der Ladehof soll für einen Sattelzug befahrbar sein. Gleichzeitig sollen noch kleinere Lieferfahrzeuge den Ladehof anfahren können (siehe Anlagen). Im Ladehof Nord wird auch Müll gesammelt, sodass auch dort ein Müllfahrzeug in den Ladehof ein- und ausfährt. Die Realisierbarkeit der Erschließung wurde gutachterlich geprüft. Warum die Annahmen der Gutachter unrealistisch seien, konnte anhand der Stellungnahme nicht nachvollzogen werden..</p>
		16.2	Erschließung	<p>Denn diesen Bereich teilen sich weitere Nutzer und Fahrzeuge! Hier unter Haus 10 soll nach Willen der Planer auch zentral der Müll abgeholt werden. Welche Müllarten gibt es und welche Unternehmen holen also in Berlin Müll ab? Dazu zählen Hausmüll (BSR), Papiermüll (Berlin Recycling oder Bartscherer), Biomüll (BSR), Grüner Punkt (ALBA) und Glasmüll (versch. Recycler). Also fünf</p>	<p>Kenntnisnahme Entgegen der Aussage der Stellungnahme stehen für Lieferfahrzeuge sowohl die Tiefgaragenzufahrt als auch die oberirdische Zufahrt zur Verfügung. Wenngleich die Zufahrt über das Haus 10 erfolgt, ist der gesamte Bereich unter Haus 10, 11, 12, 13 und sogar teilweise unter den Häusern 8 und 9 durch eine Tiefgarage unterbaut. Aufgrund der umfangrei-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>unterschiedliche Unternehmen mit fünf Fahrzeugen und mindestens einer Ladetour pro Woche. Wahrscheinlich sind bei der avisierten Anwohnerzahl im Wohnbereich NORD der "Marienhöfe" sogar 2 Touren pro Woche pro Unternehmen notwendig.</p> <p>Wer sich mal etwas mit der Logistik von Entsorgungsunternehmen beschäftigt hat, der wird schnell merken, dass das alleine räumlich vorne und hinten nicht klappen kann. Denn Mülltouren starten um 6:00 auf dem Betriebshof und enden in der Regel gegen 13:00/14:00 Uhr im Müllverbrennungswerk Gradestraße. Für diese Zeit werden die Touren so disponiert, dass die Fahrzeug ALLE Aufnahmepunkte an der Strecke abfahren. Es wird also keine Extratouren zu "Wunschurzeiten" nur für die "Marienhöfe" geben, sondern nur eine wirtschaftliche Tour durch den Bereich Tempelhof mit bspw. Ladestellen in "Marienhöfe", Marienhöhe, Lindenhof und Arnulfstraße.</p> <p>Dadurch kommt es schon alleine durch die Müllentsorger an Spitzentagen zu einem Ladestau im Ladehof 10, was dazu führt, dass auch keine weiteren Sattelschlepper oder Transporter mehr diese Fläche in dieser Zeit ansteuern können! Denn legt man die dem Gutachten beigefügten Schleppkurven (LKW bzw. Müllwagen) einmal übereinander, dann sieht man, das auch ein Vorbeifahren aneinander dort räumlich für diese Fahrzeugtypen vollkommen ausgeschlossen ist, wenn Müllwagen dort laden. Als weitere Nutzer dieser Ladeflächen sollen Lieferanten der Paketdienste kommen. Diese sollen, so Wunsch der Planer, Warensendungen extern bündeln und auf Transportwagen den "Marienhöfe"-Adressaten bereitstellen. Das wäre mir neu, dass HERMES, GLS oder andere Paket-Dienstleister neuerdings siedlungsweise auf Rollwagen anliefern würden.</p> <p>Aber wenn sie es denn würden oder eventuell in Zukunft einmal werden, müssen auch diese Transporter diese Fläche befahren und dort erst ein be-/entladen, damit diese Sendungen unterirdisch (so die Planer) in Haus 13 (Mobilitätszentrum1)</p>	<p>chen Platz-Kapazitäten ist generell nicht von einem Rückstau auszugehen.</p> <p>Die Leistungsfähigkeit des Gebietsanschlusses an der Rößlingstraße wurde berechnet. Sowohl in der Frühspitze wie auch in der Spätspitze wird für die Ausfahrt aus der Tiefgarage die Qualitätsstufe B erreicht und ein Rückstau von (rechnerisch) unter einem Fahrzeug ermittelt.</p> <p>Der ÖPNV befährt die Hauptrichtung, daher ist, auch aufgrund der Aufstellbereiche für Linksabbieger, keine Wartezeit in spürbarem Ausmaß zu erwarten.</p> <p>Im Zuge der förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange äußerte sich die BSR dahingehend, dass Belange der Abfallbeseitigung nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt werden. Auch aus reinigungstechnischer Sicht bestehen keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme. Die BSR nutzte die Gelegenheit, um in ihrer Stellungnahme auf die baulichen Erfordernisse zur ordnungsgemäßen Leistungserbringung der Müllabfuhr und Straßenreinigung hinzuweisen. Auch wenn ihre Hinweise nicht in die Abwägung einfließen sollten, bat sie, diese an den Vorhabenträger bzw. Fachplaner weiterzuleiten, damit sie bei der konkreten Bauplanung Berücksichtigung finden können.</p> <p>Die darauffolgenden Hinweise zur Ausgestaltung von Standplätzen und Transportwege für die Müllabfuhr und zur Gestaltung der Fahrbahnen und Gehwege der BSR betreffen das dem Bebauungsplanverfahren nachgeordnete Genehmigungsverfahren. Änderungen und Ergänzungen der Planung ergeben sich daraus nicht.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>verbracht werden können. Wobei der Tunnel dafür zum Haus 13 wohl noch gar nicht in den Planunterlagen zu finden ist? Hinzu kommen Lieferungen der Speditionen für den Lebensmittelmarkt. Logistikzentren der Lebensmittelbranche liegen im Berliner Umland, bspw. Großbeeren. Die Belieferung dieses einen großen Lebensmittelmarktes ließe sich aufgrund logistisch und wirtschaftlich notwendiger Belieferungsketten (mehrere Märkte als Colli auf einem LKW) gar nicht auf feste Uhrzeiten limitieren. Was passiert dann? Der Laster vom bspw. REWE Logistikzentrum kommt "zu spät" und darf nicht mehr rein: Also der Markt kann an diesem Tag nicht beliefert werden? Ich glaube kaum, dass sich ein Mieter aus dem Lebensmittelbereich auf solche Regularien wie feste Zeitfenster einlassen kann und würde.</p> <p>Was ist die Folge, wenn Sattelschlepper von REWE und Co., Müll-LKW, mittelgroße Pakettransporter oder andere Lieferanten die Ladezone unter Haus 10 zeitgleich ansteuern? Bei Blockade der Lieferfläche unter Haus 10 stehen alle miteinander im Stau!</p> <p>Zuerst die Transporter + LKW auf der Rampe in die Tiefgarage, die nicht auf die Ladefläche abbiegen können, im Stau. Dahinter stehen die Mieter, die eigentlich in die Tiefgarage eine Ebene tiefer fahren wollten. Und noch schlimmer sind dann die Auswirkungen oberirdisch auf der Röblingstraße, welche durch die gegebene Fahrbahnbreite schon jetzt keine Abbiegespuren zulässt. Die Abbiegeproblematik kann man heute schon im täglichen Verkehrsfluss bei Abbiegevorgängen zu ALDI oder Getränke Hoffman sehen: Der Verkehr staut sich zurück, bis der Einfahrende weg ist.</p> <p>Genau so und mit schlimmeren Auswirkungen wird sich die Lage an der Einfahrt Tiefgarage NORD darstellen: Der Verkehr, der nicht in die Tiefgarage/Ladehof abfließen kann, blockiert dann in beide Fahrtrichtungen die sowieso schon lt. Gutachten stark belastete Röblingstraße (> jetzige und pro-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Norden wird das Gebiet über einen Vorfahrtsknoten an die Röblingstraße erschlossen. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts wurde gutachterlich untersucht. Der Knotenpunkt erreicht in der Frühspitze die Qualitätsstufe B und in der Spätspitze die Qualitätsstufe C. Die Qualitätsstufe C bezieht sich dabei auf die Ausfahrt des Friedhofs, die Qualitätsstufe B wird knapp nicht erreicht. Alle anderen Ströme weisen mindestens die Qualitätsstufe B auf.</p> <p>Die genaue Ausgestaltung des Knotenpunkts wird in den anhängigen Erschließungsverträgen zwischen der Vorhabenträgerin und den zuständigen Fachbehörden getroffen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				gnostizierte Belastungen siehe "Äußere Erschließung" im gleichen Verkehrs-Gutachten).	
		16.3	Auswirkungen auf den ÖPNV	<p>Ebenso wird der ÖPNV mit den Bussen M76 und X76 ausgebremst und die Takte zwischen Steglitz und Mariendorf sind nicht mehr zu halten. Denn auch die BVG-Busse können nicht an den Wartenden vorbeifahren. Das tangiert nicht nur die zukünftigen Mieter der "Marienhöfe", sondern alle ÖPNV Nutzer im weiten Umfeld, die auf diese wichtige Querverbindung angewiesen sind.</p> <p>Selbst dem Gutachter schwante wohl nicht Gutes, als er folgenden Satz in das Gutachten schrieb: "Um eine Überlastung des Ladehofs zu vermeiden, sollten Lieferzeiten für die Märkte (z.B. 6 bis 9 Uhr) und die Paketdienste (z.B. 9 bis 12 Uhr) festgelegt werden."</p> <p>Es bleibt also festzuhalten: Der Ladehof unter Haus 10 ist in der derzeitigen Konzeption eine Fehlplanung und führt zu unkalkulierbaren Rückstaurisiken in der Röblingstraße. Dies tangiert den Individualverkehr, den ÖPNV und auch den Berufskraftverkehr auf dieser wichtigen Nord-Süd-Achse.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Norden wird das Gebiet über einen Vorfahrtsknoten an die Röblingstraße erschlossen. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts wurde gutachterlich untersucht. Der Knotenpunkt erreicht in der Frühspitze die Qualitätsstufe B und in der Spätspitze die Qualitätsstufe C. Die Qualitätsstufe C bezieht sich dabei auf die Ausfahrt des Friedhofs, die Qualitätsstufe B wird knapp nicht erreicht.</p> <p>Sowohl in der Frühspitze wie auch in der Spätspitze wird für die Ausfahrt aus der Tiefgarage die Qualitätsstufe B erreicht und ein Rückstau von (rechnerisch) unter einem Fahrzeug ermittelt.</p> <p>Der ÖPNV befährt die Hauptrichtung, daher ist, auch aufgrund der Aufstellbereiche für Linksabbieger, keine Wartezeit in spürbarem Ausmaß zu erwarten</p> <p>Die genaue Ausgestaltung des Knotenpunkts wird in den anhängigen Erschließungsverträgen zwischen der Vorhabenträgerin und den zuständigen Fachbehörden getroffen.</p> <p>Die Festlegung von Lieferzeiten für die geplanten Märkte und Paketdienste können nicht im Rahmen eines Bebauungsplanes bzw. städtebaulichen Vertrages geregelt werden, sondern ggf. im nachgelagerten Genehmigungsverfahren.</p>
		16.4	Auswirkungen des Ladehofs (Haus 10)	<p>Hinzu kommen in Folge erhöhte Lärm- und Abgasbelastungen für alle Anwohnende. Und Anwohnende sind in diesem Fall nicht nur Altanwohner in der Röblingstraße, sondern auch die Neumieter in den Häusern 10, 11 und 12 der "Marienhöfe".</p> <p>Die Planungen des Bauherrn für den Ladehof unter Haus 10 sind in dieser Ausführung und Konzeption nicht genehmigungsfähig und müssen zusammen mit den idealistischen Annahmen des Verkehrsgutachtens zurückgewiesen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ohne weitere Informationen ist die Stellungnahme, warum die Fachgutachter "idealistische" Annahmen getroffen haben, nicht nachzuvollziehen. Die Abschätzung der durch die neuen Nutzungen zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgt getrennt für jede Teilnutzung im Gebiet u.a. mit dem Programm Ver_Bau (Bossert, 2020). Das Programm berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen. Die Ermittlung</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Das B-Plan Verfahren ist in Folge solange auszusetzen, bis hierzu die Umplanungen erfolgt sind und dazu dann ein neues Verkehrsgutachten vorliegt.</p>	<p>des Verkehrsaufkommens erfolgt daher in Anlehnung an die Methodik und den Kennwerten des Programms Ver_Bau sowie den zugehörigen Richt- und Erfahrungswerten gemäß Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006[a]) sowie Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006). Die Gutachten wurden von den zuständigen Fachämtern geprüft, wobei die Ermittlung des Verkehrsaufkommens nicht beanstandet wurde.</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich und vertraglich gesichert.</p> <p>Im Norden wird das Gebiet über einen Vorfahrtsknoten an die Röblingstraße erschlossen. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts wurde gutachterlich untersucht. Der Knotenpunkt erreicht in der Frühspitze die Qualitätsstufe B und in der Spätspitze die Qualitätsstufe C. Die Qualitätsstufe C bezieht sich dabei auf die Ausfahrt des Friedhofs, die Qualitätsstufe B wird knapp nicht erreicht. Alle anderen Ströme weisen mindestens die Qualitätsstufe B auf.</p> <p>Aufgrund der geringen Zunahme des Mehrverkehrs ist nur mit geringen Umweltauswirkungen zu rechnen. Die Lärmbelastung an der Bestandbebauung der Röblingstraße steigt um 0,1-0,2 dB und ist damit nicht wahrnehmbar. Das gleiche trifft für die in der Stellungnahme genannten erhöhten Abgasbelastungen zu. Aufgrund der geringen Zunahme des Verkehrsaufkommens, welches nur teilweise Vorhaben induziert ist, ist nicht mit erheblichen Umweltbelastungen zu rechnen.</p>
		16.5	Ladezone (Handwerkerhof)	<p>2. Ladezone Süd am Handwerkerhaus</p> <p>Kommt man nun zum Ladebereich des Handwerkerhauses, ergibt sich hier durch falsch geplante Kapazitäten ein ähnliches Bild. Man mag zwar den Gedanken favorisieren, Handwerker in der Höhe zu stapeln und so viel Platz an einem Standort zu schaffen. Aber dadurch erübrigt sich nicht der Handwerker-Zulieferverkehr, damit diese Gewerke arbeiten und produzieren können.</p> <p>Als Ladepositionen sind für größere LKW (siehe Schleppkurvenberechnungen) als Platz nur 2 Ladepositionen geschaffen worden. Von denen ist eine aber wohl auch gleichzeitig als Ladeposition für die Müllentsorgung vorgesehen (Pos. 1)!</p> <p>Auch hier gilt das bereits schon zuvor in Punkt 1. analysierte Abholverhalten der Müllentsorger: Es kommen auch zum Ladepunkt SÜD Müllfahrzeuge mehrerer Unternehmen. Und auch diese lassen sich nicht auf feste Zeitfenster terminieren</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Grundsätzlich wurde der Ladehof durch Fachgutachten entsprechend der Regelwerke untersucht und im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft.</p> <p>Das Handwerkerhaus soll kleinen- und mittelständigen Betrieben vorbehalten sein und nicht größeren Speditionsbetrieben mit internationalen Lieferketten. Auch ist das Handwerkerhaus mit ca. 10-15 Betrieben nicht mit der Anlieferung eines Baumarktes vergleichbar. Zur Erschließung des Gebäudes sind 7 oberirdische Stellplätze mit einem zusätzlichen Stellplatz für mobilitätseingeschränkte Personen sowie eine Anlieferzone vorgesehen,</p> <p>Für das Handwerkerhaus werden in der Tiefgarage 49 PKW und 3 Stellplätze für den Wirtschaftsverkehr vorgesehen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>oder davon ausschließen, sonst wird der Müll einfach stehen gelassen und erst in der Folgewoche wieder abgeholt. Hinzu kommt, dass in dem Fall einer durch LKW besetzten Ladeposition 1 gar kein Müll geladen werden kann. Ein Beispiel: Kommt also ein LKW und liefert für den Tischlerbetrieb XY Holzplatten oder Fenster für den Glaser XY auf Pos. 1 an, dann entlädt der LKW erst einmal eine Stunde die Paletten-Ware. Da die Warenbewegungsflächen der Laderampe in meinen Augen recht klein konzipiert sind, muss die Ware so schnell als möglich auch mit dem Lastenfahrstuhl auf die Mieteretage verbracht werden. Auch dies kostet Zeit. In dieser Zeit kann LKW von internationalen Zulieferern kommen, wenn sie die Strecke über die Autobahn endlich geschafft haben, zum Kunden und warten dort in einer Schlange am Entlade-punkt, bis die belegte Entladeposition wieder frei ist. Die Fahrer drehen nicht ab und kommen dann auf Verdacht zwei Stunden später noch einmal neu, um es zu probieren. Denn sie müssen den LKW schnell freihaben für die anstehende Folgetour. Diese Speditions- Touren sind eng getaktet. Aktuell kann man das schon beispielhaft beim BAUHAUS Schöneberg in der Eresburgstraße sehen. Dort stehen LKW an LKW, Stoßstange an Stoßstange, und warten werktags darauf, dass sie an der einzigen Entladeposition des BAUHAUS Baumarktes (in meinen Augen für so einen großen Baumarkt übrigens auch eine Fehlplanung des damaligen Gebietsentwicklers) entladen werden.</p> <p>Wo aber bitte stehen dann wartende LKW aus bspw. Litauen und Spanien, also Fernfahrer, bei den "Marienhöfen"? Sie stehen dann, zusammen mit Transportern (bspw. Paketdienste) und den Müllwagen auf der Quartierstraße Süd neben der Einfahrt Tiefgarage. Das ist laut Verkehrsgutachten eine Gebietserschließungsstraße, die in dem Süd-Bereich nach den vorliegenden Planungen auch noch von Radfahrern (Nord-Süd-Radtrasse) mitgenutzt werden soll!</p>	<p>Im Zuge der förmlichen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange äußerte sich die BSR dahingehend, dass Belange der Abfallbeseitigung nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt werden. Auch aus reinigungstechnischer Sicht bestehen keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme. Die BSR nutzte die Gelegenheit, um in ihrer Stellungnahme auf die baulichen Erfordernisse zur ordnungsgemäßen Leistungserbringung der Müllabfuhr und Straßenreinigung hinzuweisen. Auch wenn ihre Hinweise nicht in die Abwägung einfließen sollten, bat sie, diese an den Vorhabenträger bzw. Fachplaner weiterzuleiten, damit sie bei der konkreten Bauplanung Berücksichtigung finden können. Die darauffolgenden Hinweise zur Ausgestaltung von Standplätzen und Transportwege für die Müllabfuhr und zur Gestaltung der Fahrbahnen und Gehwege der BSR betreffen das dem Bebauungsplanverfahren nachgeordnete Genehmigungsverfahren. Änderungen und Ergänzungen der Planung ergeben sich daraus nicht.</p> <p>Kenntnisnahme Eine gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen durch verschiedene Verkehrsteilnehmer ist nicht ungewöhnlich. Zur Gewährleistung einer höheren Rücksichtnahme und Vorsicht aller Teilnehmer soll die Verkehrsflächen als verkehrsberuhigter Bereich im B-Plan festgesetzt werden. Ferner ist dar-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Die Folgeeffekte: Die später einmal geplante einspurige Ausführung der Attilastraße (1 Fahrspur je Richtung; dazu 1 Radspur je Seite, teilweise Abbiegespuren) führt dazu, das sich durch Rückstau aus dem "Marienhöfen" der Stau in die sowie bis an die Grenze belastete Attilastraße hineinziehen kann (siehe Skizze). Der Verkehrsfluss Tempelhof-Lankwitz ist damit behindert, wenn nicht gar unterbrochen. Damit ist nicht nur der Lieferverkehr und Individualverkehr betroffen, sondern auch der ÖPNV mit der Buslinie 184!</p>	<p>auf hinzuweisen, dass die südlichen Erschließungsflächen nur vereinzelt durch Radfahrende genutzt werden wird, da der übergeordnete Radverkehr in Höhe des Marienhöher Wegs nicht in südlicher, sondern in westlicher Richtung (entlang der Bahntrasse) weitergeführt wird. Für den Bus steht in der Attilastraße aus Richtung Westen kommend ein Sonderfahrstreifen zur Verfügung, der allerdings in der Zufahrt (direkt vor dem Signalgeber) endet. Der abfahrende Bus muss sich in den fließenden Kfz-Verkehr einordnen. Der ÖPNV in dieser Zufahrt wird aufgrund des Sonderfahrstreifens mit anderen Grenzwerten betrachtet als der Kfz-Verkehr. Der ÖV erreicht hier in der Früh- und Spätspitze die Qualitätsstufe C. An den anderen Zufahrten fährt der Bus im Mischstrom mit den übrigen Kfz mit. Die Verkehrsqualität des ÖPNV ist damit identisch mit denen des Kfz-Verkehrs.</p>
		16.6	Verkehre im Nebennetz	<p>Eine weitere Folge: Die Stellplatzmieter der "Marienhöfe", ebenfalls dann bereits auf Höhe Chlodwigstraße im Stau stehend, werden versuchen, über Ausweichrouten die Tiefgarageneinfahrt Nord (und so ihren Stellplatz) zu erreichen. Denn lt. Aussage des Stadtplanungsamtes ist die Tiefgarage ja für durchgehende Befahrung geplant, also Mieter der südlichen Stellplatzbereiche können auch in der Einfahrt Nord einfahren. Diese Umfahrungsversuche erfolgen dann zu Lasten der umliegenden kleinen Siedlungsstraßen wie Wolframstraße und Marienhöher Weg. Damit einher gehen Abgas- und Lärmbelastungen und Gefährdungen durch Ausweichmanöver in den engen Siedlungsstraßen.</p>	<p>Kenntnisnahme Ohne weitere Informationen kann nicht nachvollzogen werden, warum die durchgehend befahrbare Tiefgarage zu einer erhöhten Verkehrsbelastung im Nebennetz führen sollte. Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren. In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Das Ausführen von Schleppkurven im Gutachten für einzelne Individualbewegungen von Lieferverkehr/Müllfahrzeugen auf dem Handwerkerhof des Hauses 20 kann nicht darüber hinwegtäuschen, dass die konzipierten Lade- und Bewegungsflächen im Bereich Süd (Handwerkerhaus 20) im richtigen Vollbetrieb des Ladehofes mit mehreren Lieferwagen und mehreren Müllentsorgern plus Ladevorgängen der Mieter massive Problemfelder bergen.</p> <p>Wegen ihrer dann in Folge starken Auswirkungen auf a) den fließenden Verkehr der Attilastraße, (und damit in Folge auch mit zusätzlich verstärkten Abgas- und Lärmbelastungen für die Anwohnenden) und b) einer zusätzlichen Gefährdung der Radfahrer auf der Quartierstraße Süd sind diese Planungen in der vorliegenden Form so nicht umsetzbar.</p> <p>Die Planungen des Bauherrn für den Handwerkerhof sind folglich in dieser Ausführung und Konzeption nicht genehmigungsfähig und müssen zusammen mit den idealistischen Annahmen des Verkehrsgutachtens zurückgewiesen werden.</p> <p>Das B-Plan Verfahren ist in Folge solange auszusetzen, bis auch hierzu die Umplanungen erfolgt sind und dazu dann ein neues Verkehrsgutachten vorliegt.</p> <p>Die komplette Stellungnahme erhalten Sie auch noch per E-Mail oder Post, da leider das Beifügen von Anhängen und Dokumenten hier im Formular nicht ermöglicht wurde.</p>	<p>Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Warum die Planung daher nicht genehmigungsfähig sein sollte, ist ohne weitere Angaben daher nicht nachvollziehbar.</p> <p>Kenntnisnahme Grundsätzlich wurde der Ladehof durch Fachgutachten entsprechend der Regelwerke untersucht und im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft. Es wurden keine Bedenken geäußert.</p> <p>Kenntnisnahme Aus dem bisherigen Verfahrensverlauf, der damit verbundene Weiterentwicklung der Planung, den vorliegenden Gutachten und Untersuchungen sowie den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind keine grundlegenden Bedenken gegen die Planung oder Umsetzung bzw. das Stadtquartier Marienhöfe eingegangen. Ein Aussetzen des Verfahrens oder eine Nachbearbeitung von Gutachten wurde von den Fachämtern nicht gefordert und ist grundsätzlich nicht erforderlich. Über die Festsetzungen des</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					Bebauungsplanes, den Vereinbarungen im städtebaulichen Vertrag, dem Erschließungsvertrag sowie den nachgelagerten Genehmigungsverfahren ist eine Steuerung der Entwicklungen im Plangebiet und der angrenzenden umgebenden Straßenflächen gewährleistet.
17	Bürger*in 17 11.05.2022	17.1	Grundwasserpegel	<p>Ich habe Einwände bezüglich des Bebauungsplans zu den Marienhöfen: Uns liegt ein Baugrundgutachten vom 14.04.2015 vor, in welchem uns "...unterlagernde Sande weisen bis 4,50m (RS1) sowie 3,70 m (RS") Tiefe eine ebenfalls nur lockere Lagerung auf. Erst darunter sind die Sande als mitteldicht gelagert einzustufen." " Erfahrungsgemäß kann von einem HGW-Stand ausgegangen werden, der bis zu 1,00 m über dem festgestellten Grundwasseranschnitt liegt. Es ist somit nicht zu erwarten, dass der HGW die Gründungssohle erreicht." Sollte der Grundwasserspiegel bei dem Bau der Marienhöfe (insbesondere wegen der Tiefgarage) jedoch gesenkt werden, sehe ich eine ernsthafte Gefahr, dass sich unser Haus mitsamt des Anbaus absenkt. Ich fordere Sie daher auf, dies zu prüfen und mir diesbezüglich eine Rückmeldung zu geben. Ebenso sehe ich einen erheblich höheren Wasserverbrauch meinerseits, um die Pflanzen im Garten zu erhalten und frage einen Ausgleich an.</p>	<p>Kenntnisnahme Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebietes bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist. Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwasser vorgesehen werden. Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden in den nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt. Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		17.2	Parkdruck	Die Parkplätze für die Anzahl der Wohnungen reichen nicht aus, aktuell gibt es bereits mehrere Anzeigen von Anwohner_innen, die parkende PKW's selbst vor ihren Einfahrten abschleppen lassen mussten.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Eine Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt und vertraglich gesichert, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
		17.3	Auswirkungen auf den Verkehr	<p>Die Röblingstraße und der Marienhöher Weg können den ankommenden Verkehr nicht auffangen. Bereits jetzt staut sich die Röblingstraße insbesondere Richtung Süden in den Stoßzeiten von der Attilastraße bis zum Friedhof Röblingstraße. Die Feinstaubbelastung für die Röblingstraße und den Marienhöher Weg würde erheblich steigen. Ich bitte um eine Prüfung sowie Stellungnahme zu meinen aufgeführten Bedenken.</p>	<p>Kenntnisnahme . Die Verkehrssituation in der Umgebung des Plangebiets wurde gutachterlich untersucht. Die bestehenden Knotenpunkte der Attilastraße und der Knotenpunkt / Röblingstraße sind teilweise bereits im betrachteten Analysezustand überlastet. An der Attilastraße ergibt sich der Effekt der leichten Zunahme der Verkehrsmengen, obwohl der Entfall bestehender Verkehre größer ist als die Anzahl der neu induzierten Verkehre. Die leichte Zunahme ist soweit nicht auf den vorhabeninduzierten Verkehr, sondern auf die allgemeinen Prognosedaten der Senatsverwaltung zurückzuführen. Durch Anpassungen an die Signalsteuerung (Umlaufzeiterhöhung, Freigabezeitverteilung) können in Prognose-Null und Planfall trotz höherer Verkehrsbelastungen teilweise Verbesserungen gegenüber der Analyse erreicht werden. Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren. In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich sowie vertraglich gesichert.</p>
18	Bürger*in 18 11.05.2022	18.1	Grundwasser	<p>Ich bin Anwohner und Grundstückseigentümer im Marienhöher Weg und somit durch die benachbarte Baumaßnahme und deren Planungen direkt betroffen.</p> <p>das Hydrologische Gutachten im Rahmen des B-Plan Entwurfes weist aus (siehe Seite 12), dass dort auf dem Baugrundstück, einer Senke unterhalb der Marienhöhe, der Grundwasserspiegel bei nur teilweise 4 m liegt.</p> <p>Nach den uns vorliegenden Unterlagen will der Bauherr dort unter anderem eine Tiefgarage für das Bauprojekt " Marienhöfe" (O-Ton Bauherr: Bauprojekt so groß wie der Potsdamer Platz) ausheben.</p> <p>Dies geht notwendigerweise einher mit Abpumpmaßnahmen, um so das eindringende Grundwasser massiv abzusenken, abzupumpen und überhaupt betonieren zu können. Bei einer Tiefgarage dieser Dimension ist mit einer 10-12 m tiefen Baugrube und damit einer temporären Grundwasser-Absenkung um mindestens zusätzlich 8 m (!) zu rechnen. Das Grundwas-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebietes bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>ser wird dann sicher nach jetzigen Vorplanungen einfach oberirdisch in den nahen Teltowkanal abgepumpt. Was auffällt ist, dass das dem B-Plan Verfahren beigefügte Hydrologische Gutachten in keiner Weise auf die Grundwasser-Situation im Umfeld, also der nahen Umgebung mit Rößlingstraße, der höher gelegenen Siedlung Marienhöhe und den weiteren Bereichen wie Attilastraße eingeht. Es gibt im Gutachten keine Erhebung der relevanten Daten zu Bodenschichtungen und Grundwassertiefen der Umgebung, obwohl diese bei der zuständigen Senatsverwaltung verfügbar wären. Es gibt somit weder eine Analyse des Ist-Zustandes, noch gibt es im Gutachten eine Abschätzung der Veränderungen durch Baufolgen. Ich werte damit das hydrologische Gutachten als unvollständig! Für uns Anwohner steht eine massive Beeinträchtigung unserer Grundstücke und Schädigung unserer Gärten, insbesondere des alten Baumbestandes, im Raume. Und dies als ursächliche Folge eines massiven Abpumpens durch den Bauherrn und einer damit zu befürchtenden spürbaren und massiven Absenkung des örtlichen Grundwasserspiegels um viele Meter auch in unserem Bereich. Das Gutachten lässt auch jegliche Stellungnahme oder Empfehlung vermissen, inwieweit (aufgrund der jeweils örtlichen Gegebenheiten und Bodenschichten) mit einer möglichen Grundwasserabsenkung als Baufolge hier bei uns zu rechnen ist und was man dagegen tun könnte.</p>	<p>Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwasser vorgesehen werden. Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt. Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
		18.2	Grundwasser	<p>Hinzu kommen für uns alle als Grundstückseigentümer auch noch finanzielle Folgen. Der Fachbereich Grün pflanzt einfach auf Steuerzahlerkosten eingegangene Bäume in den Randgebieten oder an den Straßen nach. Das Land Berlin (Landesdenkmalamt) fordert dann Geld für die Renaturierung eines trocken gefallenen Gartendenkmals "Marienhöhe" und bedient sich dafür auch aus Steuergeldern.</p>	<p>Kenntnisnahme Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteili-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Wir als Privateigentümer müssten die Folgen (Baumfällungen, Nachpflanzungen) aus eigener Tasche zahlen. Das kann so nicht sein. Und es ist ja nicht nur der materielle Schaden, der hier droht zu entstehen. Sondern im Zweifel sind auch wichtige Naturbereiche in einer grüne Oase, die hier oben seit 80 Jahren als Siedlung Marienhöhe samt der großen Gärten besteht und liebevoll gepflegt wird, in Gefahr.</p> <p>Ich fordere deshalb den Bezirk Tempelhof-Schöneberg auf, das B-Plan Verfahren solange auszusetzen, bis der Mangel des Gutachtens, nämlich die fehlende Umfeldbetrachtung des Grundwassersituation, hinreichend durch ein ergänzendes Gutachten untersucht wurde.</p> <p>Dazu gehört auch, dass dann verbindliche Empfehlungen und Auflagen an den Bauherrn gestellt werden, um jegliche dieser Folgeschäden zu vermeiden.</p> <p>In diesem Zusammenhang fordere ich als Vorbedingung für eine Baugenehmigung eine Machbarkeitsstudie, die untersuchen muss, mit welchen technischen Maßnahmen (beispielsweise Einbringung Abpumpwasser anstatt in den Teltow Kanal dann über Leitungen in höhere Lagen der Marienhöhe/Park Marienhöhe) eine Schädigung Dritter und Ihres Eigentums (also uns) durch solche massive Grundwasserabsenkungen zuverlässig verhindert werden kann.</p> <p>Sie erhalten diese Stellungnahme samt Anlagen noch per Post/E-Mail, da hier im Formular leider keine Anlagen mitgeschickt werden können.</p>	<p>gung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebiet bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist.</p> <p>Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwassers vorgesehen werden. Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt.</p> <p>Ferner ist anzumerken, dass der Ersatz von Straßenbäumen nicht auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Aus den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplanentwurf beteiligt wurden, gingen keine Bedenken oder Einwände gegen das Gutachten hervor.</p>
19	Bürger*in 19 11.05.2022	19.1	Verkehrsbelastung	<p>Der Bebauungsplan nimmt keine Rücksicht auf die Anwohner des Marienhöher Weges, die befürchten, dass in ihrer bisher ruhigen aber nur einspurig zu befahrenden Straße, die von der Röblingstrasse abzweigt, zunehmender Autoverkehr entsteht.</p> <p>Der Marienhöher Weg hat eine unebene Pflasterung, so dass beim Befahren starker Lärm entsteht sowie Gebäudevibrationen, die zu Beschädigungen der dicht an dem Weg stehenden Wohnhäuser führen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es ist nicht davon auszugehen, dass das Vorhaben eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Marienhöher Weg verursacht, da es sich um eine einspurige Straße handelt, die durch parkende Kfz weiter eingeschränkt wird und eine unebene Pflasterung enthält und somit für eine Umfahrung gänzlich ungeeignet ist. Ferner liegen keine Hinweise vor, dass aufgrund eines marginal erhöhten Verkehrsaufkommens, Schäden an der Bausubstanz der umliegenden Gebäude zu befürchten ist. Grundsätzlich ist darauf hinzuwei-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Außerdem liegt am Marienhöher Weg ein Kindergarten. Beim Betreten und Verlassen des Kindergartens und der angrenzenden Grundstücke werden Kinder und Erwachsene durch rasende Autofahrer gefährdet. Aus diesen Gründen ist der KFZ-Verkehr durch den Marienhöher Weg auf rücksichtsvolle Anwohner zu beschränken.</p>	<p>sen, dass gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich sowie vertraglich gesichert.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		19.2	Verkehrsbelastung	<p>Außerdem sind folgende Aspekte bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein Verkehrskollaps in der Röblingstrasse und im Marienhöher Weg durch zunehmenden Anliegerverkehr aus dem geplanten Neubaugebiet ist zu verhindern. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Verkehrssituation in der Umgebung des Plangebiets wurde gutachterlich untersucht. Die bestehenden Knotenpunkte der Attilastraße und der Knotenpunkt / Röblingstraße sind teilweise bereits im betrachteten Analysezustand überlastet. An der Attilastraße ergibt sich der Effekt der leichten Zunahme der Verkehrsmengen, obwohl der Entfall bestehender Verkehre größer ist als die Anzahl der neu induzierten Verkehre. Die leichte Zunahme ist soweit nicht auf den vorhabeninduzierten Verkehr, sondern auf die allgemeinen Prognosedaten der Senatsverwaltung zurückzuführen.</p> <p>Durch Anpassungen an die Signalsteuerung (Umlaufzeiterhöhung, Freigabezeitverteilung) können in Prognose-Null und Planfall trotz höherer Verkehrsbelastungen teilweise Verbesserungen gegenüber der Analyse erreicht werden.</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		19.3	Stellplätze	<ul style="list-style-type: none"> - Es sind dort genügend Parkplätze auch für Nutzer des geplanten Handwerkerhauses vorzusehen. 	<p>Kenntnisnahme Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben. Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt und vertraglich gesichert, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
		19.4	Schulstandort	<ul style="list-style-type: none"> - In dem geplanten Neubaugebiet ist ein Schulstandort vorzusehen, so dass der ökologisch unsinnigen Bedrohung 	<p>Kenntnisnahme</p>

lfd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				der an die Marienhöhe grenzende Kleingartenanlage die planerische Grundlage entzogen wird.	Das Land Berlin beabsichtigt, die Grundschule Johanna-Eck-Schule zu erweitern. Die geplante Grundschulerweiterung dient auch der Deckung des durch weitere Vorhaben ausgelösten Bedarfs. Die Vorhabenträgerin übernimmt die Kosten der Erweiterung anteilig für den von ihrem Vorhaben ausgelösten Bedarf im Umfang von 82 Plätzen. Der in der Stellungnahme angesprochene Schulneubau hat keinen Bezug zur vorliegenden Planung.
		19.5	Radwegeverbindung	<ul style="list-style-type: none"> - Das Neubaugebiet ist an den geplanten Fahrradweg entlang der S-Bahn bzw. der Bahn nach Dresden anzuschließen, um den Autoverkehr zu reduzieren. - Über eine der vorhandenen Brücken ist eine Verbindung für Fußgänger und Radfahrer zum S-Bahnhof Priesterweg zu schaffen. Bisher müssen diese eine gefährliche Straße überqueren, die mit Kfz-Verkehr stark belastet ist. 	Berücksichtigung Der in der Stellungnahme angesprochene Fahrradweg entlang der S-Bahn ist bereits geplant. Der innerhalb des Plangebiets vorgesehene Radweg in Nord-Süd-Richtung wird über den Geltungsbereich hinaus bis hin zu den S-Bahnhöfen Priesterweg bzw. Attilastraße verlängert. Die Anbindung des Radwegs erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden. Die hierfür erforderlichen Regelungen gehen über die Möglichkeiten der Bauleitplanung hinaus und werden daher vertraglich gesichert.
		19.6	Immissionsschutz	<ul style="list-style-type: none"> - Parallel zu den Bahntrassen ist eine Lärmschutzwand zu errichten. 	Kenntnisnahme Generell ist es zutreffend, dass sich die Wirkung einer Lärmschutzwand erhöht, je näher sie an der Lärmquelle verortet wird. Die besonders zu schützenden Nutzungen Kita-Spielplatz weisen eine Geräuschbelastung von <u>< 62 dB(A) auf und sind gemäß Berliner Lärmleitfaden mit der Errichtung der Lärmschutzwand ausreichend geschützt.</u> Die Gemeinde, hier der Bezirk Tempelhof-Schöneberg, verfügt über keine Planungshoheit auf planfestgestellten Flächen wie Bahnflächen der Deutschen Bahn, da diese der Bauleitplanung nicht zugänglich sind.
20	Bürger*in 20 11.05.2022	20.1	Sachverhaltsdarstellung	Stellungnahme von Bürger*in 16, zusätzlich per Post mit Bildern/Plänen mit Anmerkungen	Kenntnisnahme s. Abwägung der Stellungnahme 16

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				"Simulation Ladebereich Nord Haus 10 (Gutachten S. 382)" sowie " Simulation Ladebereich Süd am Handwerkerhaus"	
21	Bürger*in 21 11.05.2022	21.1	Sachverhaltsdarstellung	Stellungnahme von Bürger*in 18, zusätzlich per Post mit Bildern/Plänen mit Anmerkungen Handzeichnung Grundwassermenge 2022 und bei Baubeginn.	Kenntnisnahme s. Abwägung der Stellungnahme 18
22	Bürger*in 22 11.05.2022	22.1	Verkehrszunahme	Die zum vorliegenden Bebauungsplan vorhandenen Gutachten bzw. festgelegten Bebauungsziele werfen bedauerlicherweise mehr Fragen auf als sie beantworten. Grundsätzlich sind entscheidende Faktoren nicht untersucht worden, darüber hinaus finden sich zahlreiche mehr als zweifelhafte Grundannahmen, auf deren Basis insbesondere das Verkehrsgutachten zu seinen Ergebnissen kommt. Darüber hinaus widerspricht sich das Verkehrsgutachten inhaltlich an mehreren Punkten selbst. Abschließend sei festgehalten, dass das Gutachten – selbst, wenn man die oben erwähnten Punkte ignorieren würde – zu dem Ergebnis kommt, dass z.B. auf der bereits jetzt stark staubelasteten Röblingstraße eine Zunahme des Verkehrs um bis zu 7 % zu erwarten sei. Dass im selben Gutachten Maßnahmen vorgeschlagen werden (Ampelanlage auf Höhe Marienhöher Weg, Abbiegen von der Röblingstraße in die Tiefgarage der Marienhöfe mit erwartbarem zusätzlichem Rückstaurisiko der Abbiegenden), die den Verkehrsfluss zusätzlich behindern werden zeigt, wie widersinnig es ist, das geplante Bauvorhaben in seinen bisher vorgesehenen Dimensionen umzusetzen. Ferner ist anzumerken, dass in zwei zentralen Punkten in Bezug auf das Mobilitätsgutachten bisher keine Planungs- bzw. Umsetzungssicherheit besteht. Im Einzelnen Nicht untersucht wurden:	Kenntnisnahme Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren. In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %). Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich gesichert.
		22.2	Verkehrszunahme im weiteren Umfeld	1. Die zu erwartende Verkehrszunahme in der weiteren Umgebung, also z. B. im Marienhöher Weg, der wegen des lauten Gutachtens (wenn auch in geringem Maße) zunehmenden Verkehrs und dem dadurch verursachen noch größer als bisher ausfallenden Rückstau auf der Attilastraße Richtung Röblingstraße als Umgehungsstrecke zur Erreichung der Röblingstraße und damit der nördlichen (Anwohner-)Tiefgaragenzufahrt genutzt werden wird.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastraße auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastraße/ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastraße die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastraße von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen,</p>

lfd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					dass es dort zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.
		22.3	Verkehrsaufkommen	2. Die – möglicherweise geringen, aber doch nicht auszuschließenden – motorisierten Verkehre durch die erwarteten 300 Bewohner der MUF, und seien es auch nur Arztbesuche, Besuche von Betreuern usw. Insbesondere angesichts der hohen Zahl ukrainischer Geflüchteter, die zum Teil sehr wohl mit einem eigenen Kfz nach Berlin gekommen sind, ist dieser Punkt zu beachten.	Kenntnisnahme Eine wie in der Stellungnahme selbst genannte und angenommene geringe Anzahl an motorisierten Geflüchteten und eventuellen Besucher_innen hat keine/kaum Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen. Die Belegung der MUF (in Bezug auf die Herkunftsländer) und der Motorisierungsgrad der Geflüchteten kann nicht als gesicherte/verlässliche Angabe in ein Verkehrsgutachten eingehen zw. erfasst werden. Bei der Berechnung der Stellplatzanzahl wurde eine spätere Nutzung der Flüchtlingsunterkunft als traditionelle Wohnungen berücksichtigt. Hierbei ergab sich ein Bedarf an 24 Stellplätzen, die so auch umgesetzt werden. Die Anzahl wurde mit dem Träger bereits abgestimmt und als ausreichend angesehen. Nach Aussage des Betreibers verfügen die 300 Geflüchteten über kein eigenes PKW.
		22.4	Verkehrsaufkommen Kita	3. Die – möglicherweise geringen, aber nicht auszuschließenden – motorisierten Verkehre durch Eltern, die ihre Kinder in die im Quartier entstehende Kita bringen. Das Gutachten geht davon aus, dass kein relevanter externer Verkehr durch die Kindertagesstätte erzeugt wird, weil die Kinder ausschließlich aus dem Quartier oder der Umgebung kommen (S. 13). Die Vergabe der Kitaplätze aber ist keineswegs ausschließlich an die unmittelbare Wohnortnähe gekoppelt, sodass durchaus der Fall eintreten kann, dass Eltern mit einem Wohnsitz in der Umgebung ihre Kinder mit dem Auto in die Kita bringen und abholen.	Kenntnisnahme Mit dem Bau der Kindertagesstätte soll der durch die Planung ausgelöste Bedarf an Plätzen der Kindertagesbetreuung gedeckt werden. Die Einschätzung, dass hierdurch kein relevanter Quell- und Zielverkehr ausgelöst wird ist daher folgerichtig. Selbst wenn vereinzelt Quell- und Zielverkehre durch die Kindertagesstätte ausgelöst werden würde, sind hierdurch keine erheblichen Umweltauswirkungen, bzw. Auswirkungen auf die Belange des Verkehrs zu befürchten.
		22.5	Verkehrsbelastungen im Rahmen von Baumaßnahmen	4. Die während der mehrjährigen Bauzeit anfallenden Bauverkehre, die bei einem Projekt "größer als der Potsdamer Platz" (Investor Semer) erhebliche Umfänge entwickeln werden und	Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden im Rahmen der

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				auf den bereits jetzt lt. Gutachten überlasteten Straßen abgewickelt werden müssen.	nachgelagerten Genehmigungsplanung geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans.
		22.6	Verkehrsbelastungen im Rahmen von Baumaßnahmen	5. Auch zusätzliche Belastungen/Überschneidungen durch weitere im Umfeld avisierte Baumaßnahmen und damit eingehende Verkehre (Neubau Grundschule auf dem Gebiet der Eschenallee, Sanierung des Gartendenkmals Marienhöhe, im erweiterten Umfeld Neue Mitte Tempelhof mit wohl einem Baubeginn der ersten Abschnitte (z. B. Polizeiwache) ca. 2023/24 und der Sanierung (neue Leitungen und Rohre) des Tempelhofer Damms (zwischen 2022 und 2025) sowie der Abriss und anschließende (größere) Neubau des Aldi-Marktes an der Röblingstraße wurden nicht untersucht.	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Realisierung der Planung und von Baumaßnahmen in der Umgebung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungsplanung geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans.</p>
		22.7	Mobilitätskonzept, Erschließung	<p>Fehlende Planungssicherheit/Umsetzungsgarantien Das Gutachten selbst betont mehrfach, dass das in ihm enthaltene Mobilitätskonzept als zwingende Voraussetzung dafür anzusehen ist, dass vom geplanten neuen Quartier eine beherrschbare Zunahme der Verkehrsströme und des Parkdrucks in der Umgebung ausgeht. Eine zentrale Rolle spielt hier die Schaffung einer Radverbindung Prellerweg – Attilastrasse. Dafür sind Grundstücke der DB Netz AG erforderlich. Bisher gibt es allerdings diesbezüglich nur Vorgespräche, es ist also nicht garantiert, dass die Grundstücke zur Verfügung gestellt werden. Hier besteht also keinerlei Rechtssicherheit. Im Städtebaulichen Vertrag wird die Vorhabenträgerin in § 14 verpflichtet, das Mobilitätskonzept entsprechend des Gutachtens umzusetzen. Für nähere Details wird auf den Entwurf des Erschließungsvertrages vorgesehen, der als Anlage 11 beigefügt ist. Dabei handelt es sich allerdings um einen Mustervertrag mit Stand 16.12.2015, der keinesfalls die Einzelheiten der Umsetzung des Mobilitätskonzepts regelt und ohnehin noch nicht unterzeichnet ist. In diesem im Gutachten selbst als zentral bezeichneten Teil (Mobilitätskonzept) fehlt also in Bezug auf die Pflicht der Vorhabenträgerin zur Umsetzung ebenfalls Rechtssicherheit.</p>	<p>Kenntnisnahme Zwischenzeitlich erfolgte zwischen der Eigentümerin und der Deutschen Bahn eine Einigung zur Realisierbarkeit des Fahrradwegs. Ferner wurde die Deutsche Bahn an der Planung beteiligt und hat der Realisierbarkeit des Radwegs nicht widersprochen. Gemäß § 14 Abs. 1 des städtebaulichen Vertrags verpflichtet sich die Eigentümerin zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts gemäß Anlage Nr. 12). Die Regelungen innerhalb der Erschließungsverträge dienen ausschließlich der Umgestaltung der Gebietsanschlüsse an die Röbling- bzw. Attilastrasse. Es handelt sich hierbei um parallelaufende Verhandlungen mit dem bezirklichen Straßen- und Grünflächenamt und der Senatsverwaltung. Die Rechtssicherheit zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes ist somit gewährleistet.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		22.8	Grundannahmen	<p>Zweifelhafte Grundannahmen Zweifelhafte Grundannahmen finden sich im Gutachten an diversen, auch zentralen Stellen. Es ist zu betonen, dass es sich im Folgenden lediglich um exemplarische Beispiele handelt, die deutlich machen, dass eine entsprechende Prüfung der Annahmen in allen Bereichen des Gutachtens notwendig ist.</p> <p>Beispiel Einwohnende Es wird von ca. 850 neu entstehenden Wohneinheiten ausgegangen (S. 2) die von 1695 Menschen (ohne die Bewohner der MUF und des betreuten Wohnens) bewohnt werden sollen. Da es sich vor allem bei den 30 % geförderten Wohnungen, also 255 Einheiten (§ 1 Städtebaulicher Vertrag) kaum um kleine Wohnungen für 2 Personen handeln wird, wird in dieser Berechnung hier beispielhaft von 3-Personen-Haushalten (Familien mit einem Kind) ausgegangen. In diesen würden dann 765 Personen leben. In den verbleibenden ca. 600 Wohnungen dürften dann aber nur noch 930 Menschen leben (also ca. 1,5 Personen pro Wohnung), um die genannte Zahl von 1695 Einwohnenden zu erreichen. Bereits diese Beispielrechnung in Bezug auf die zentrale Kenngröße (Einwohnerzahl) des gesamten Vorhabens wirft Fragen auf.</p> <p>Beispiel Paketverkehre Beim Paket-Lieferverkehr werden pro Einwohner 0,025 Fahrten pro Tag angenommen (Verkehrsgutachten S. 3). Dies bedeutet, dass jeder der 1695 Einwohnenden (plus 120 im betreuten Wohnen) lediglich 1x in 40 Tagen Empfänger einer Lieferfahrt ist. Auch, wenn hier auf Kopplungseffekte verwiesen wird, erscheint dies unrealistisch, zumal sich eventuell große Lieferdienste wie DHL, Hermes und Co eventuell in gewissem Maß koordinieren lassen, nicht aber beispielsweise Essenslieferdienste, die zwingend individuell zum einzelnen Kunden hin erfolgen. Der gleiche Wert wird übrigens auch für die Beschäftigten der geplanten Büros angesetzt. Auch die dürften also höchstens einmal im Monat z.B. ein Mittagessen bestellen.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Gutachten wurden von den zuständigen Fachämtern geprüft, wobei die Ermittlung des Verkehrsaufkommens nicht beanstandet wurde. Die Abschätzung der durch die neuen Nutzungen zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgt getrennt für jede Teilnutzung im Gebiet u.a. mit dem Programm Ver_Bau (Bosserhoff, 2020). Das Programm berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt daher in Anlehnung an die Methodik und den Kennwerten des Programms Ver_Bau sowie den zugehörigen Richt- und Erfahrungswerten gemäß Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006[a]) sowie Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006). Die Annahmen zu den Einwohnern pro Wohneinheit basieren auf den derzeit gültigen Planungsannahmen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen, und Wohnen gemäß dem Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung. Die Angaben zum Modal-Split basieren auf dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2018) für Berlin der TU Dresden. Auch die Annahmen bzgl. des Paket-Lieferverkehrs basieren unter Berücksichtigung der Mitnahmeeffekte auf den fachlich anerkannten Grundlagen der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006) und dem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006). Grundsätzlich ist auch zu beachten, dass ein vor allem ein Großteil der Essenslieferungen heutzutage mit dem Fahrrad zugestellt werden. Während im Süden der Lieferverkehr über den lichtsignalregulierten Knotenpunkt mit auf das Vorhabengebiet einfährt (erst nach einem Sicherheitsabstand von ca. 30 m erfolgt die</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Beispiel Hotel Das vorgesehene Hotel soll 130 Zimmer haben, aber nur 14 Pkw-Stellplätze (S. 48). Dies bedeutet, dass etwa nur jeder 10. Gast mit dem Auto anreisen darf. Dies erscheint in hohem Maße unrealistisch. Das ist deshalb von Bedeutung, da das Gutachten ja davon ausgeht, dass der gesamte Stellplatzbedarf im Quartier selbst gedeckt wird.</p>	<p>Einfahrt in die Tiefgarage), ist im Norden im Gebäude 10 die Zufahrt zum Ladehof im Untergeschoss, über den die Einzelhandelseinrichtungen im Norden beliefert werden sollen. Zusätzlich werden über den Ladehof in Haus 10 Sammellieferungen der Paketdienste abgewickelt. Kleinlieferungen können dann dort gebündelt angeliefert werden. Von dort werden die Sammelanlieferungen unterirdisch zu Haus 13 zu einer Paketstation gebracht, von wo sie abgeholt bzw. weiter verteilt werden können. Weitere Lieferverkehre oder auch Krankentransporte können das Vorhabengebiet auch oberirdisch über eine Gehwegüberfahrt zwischen Haus 10 und 11 anfahren. Diese Zufahrt ist eine Gehwegüberfahrt ohne Lichtsignalanlage. Auch bei dem Hotel wurden die bereits oben genannten gesetzliche Regelwerke genutzt, die fachlich anerkannt sind. Bei Hotelnutzungen sind hierbei Gruppen- und Busreisende zu beachten, weshalb die Annahmen zum Stellplatzaufkommen als ausreichend eingeschätzt werden.</p>
		22.9	Fachgutachten	<p>Widersprüche im Gutachten selbst Widersprüche im Gutachten selbst finden sich an diversen, auch zentralen Stellen. Es ist zu betonen, dass es sich im Folgenden lediglich um exemplarische Beispiele handelt, die deutlich machen, dass eine entsprechende Prüfung der Annahmen in allen Bereichen des Gutachtens notwendig ist.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Gutachten wurden von den zuständigen Fachämtern geprüft, wobei die Ermittlung des Verkehrsaufkommens nicht beanstandet wurde.</p>
		22.10	Stellplätze	<p>Stellplätze Sowohl im Gutachten (s. 2) als auch im Städtebaulichen Vertrag wird von einer Quote von 0,62 Kfz pro Haushalt ausgegangen. Dies ergäbe 527 Kfz. In der Tiefgarage sind ca. 405 festvermietete Wohnstellplätze vorgesehen. Selbst wenn die Reduzierung der notwendigen Stellplätze durch die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen und ein entsprechendes Angebot im Quartier (dessen Umsetzung wie bereits erwähnt keineswegs rechtssicher vereinbart ist) erfolgt, ist die Berechnung fehlerhaft. Angenommen, 5 % der Stellplätze werden mit</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Eine Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV führen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Carsharing-Fahrzeugen ersetzt und 1 Carsharing-Fahrzeug reduziert den Stellplatzbedarf um 5 normale Stellplätze (S. 46 Verkehrsgutachten), dann wären von 405 Wohnstellplätzen 5 %, also 20, Carsharingplätze. Das reduziert nach den Angaben den Bedarf um 100 Stellplätze. 405 Stellplätze plus 100 (durch Carsharing) geschaffene Stellplatzmöglichkeiten ergibt 505 rechnerische Wohnstellplätze). Es verbleibt also selbst in den Berechnungen des Gutachtens ein Defizit von 22 Stellplätzen.</p>	<p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt und vertraglich gesichert. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leih-systeme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert.. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und auch Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Atti-lastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
		22.11	Verkehrsbelastung	<p>Verkehre Einwohnende Für die 1695 Einwohnenden wird davon ausgegangen, dass sie am Tag jeweils 3,5 Wege zurücklegen, 24 % davon werden im MiV zurückgelegt (S. 10). Das wären $1695 \times 3,5 = 5932$ Wege am Tag, davon 24 % im MiV = 1432 Autofahrten bei durchschnittlichem Belegungsgrad von 1,3 Personen im Auto (siehe Seite 10) = 1095 motorisierte Wege. Das Gutachten geht allerdings auf Seite 14 von 625 Wegen aus. Es wurde also deutlich weniger motorisiert zurückgelegte Wege ausgewiesen als nach den eigenen Angaben des Gutachtens zu erwarten sind.</p>	<p>Kenntnisnahme Die MIV-Verkehre der Einwohnenden wurden erneut überprüft. Hierbei konnten keine Fehler festgestellt werden. Die Berechnung innerhalb der Stellungnahme berücksichtigt nicht die abzuziehenden Wege ohne Wohnungsbezug (Wege außerhalb des Plangebiets) von 20 % sowie den Binnenverkehrsanteil von 25 %, die zuvor in Abzug gebracht werden.</p>
		22.12	Verkehrsbelastung	<p>Verkehre Einzelhandel Beim Einzelhandel wird von 24 % MiV-Fahrten der Kunden ausgegangen (Verkehrsgutachten S. 6). Es wird ferner von 5390 Kunden am Tag ausgegangen, die am Tag 10780 Wege absolvieren (S. 14). Lt. Gutachten ist hier mit 1035 MiV-</p>	<p>Kenntnisnahme Die MIV-Verkehre der Einwohnenden wurden erneut überprüft. Hierbei konnten keine Fehler festgestellt werden. Die Berechnung innerhalb der Stellungnahme berücksichtigt nicht die abzuziehenden Wege des Mitnahmeeffekts von</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Fahrten dieser Personen zu rechnen. Wenn aber 24 % der Kunden mit dem Auto fahren, werden also 24 % der Wege mit dem Auto absolviert. Das sind dann aber nicht 1035 MiV-Fahrten, sondern 24 % von 10780 = 2587. Bezieht man den Besetzungsgrad der Fahrzeuge mit ein (1,3), verbleiben immer noch 1990 Fahrten, also fast doppelt so viele, wie das Gutachten im Widerspruch zu seinen eigenen Zahlen und Berechnungswegen ausweist.</p>	<p>20 % sowie den Verbundeffekt von 35 % die zuvor in Abzug gebracht werden.</p>
		22.13	Grundannahmen	<p>Fazit Es ist als Anwohner in hohem Maße beängstigend zu sehen, auf welch laxer Weise ein Bauprojekt, das in der Größenordnung laut Investor den Potsdamer Platz übersteigt, vorbereitet und einer politischen Entscheidung über die Feststellung der Baureife zugeleitet werden soll. Insgesamt verfestigt sich der Eindruck, dass die Marienhöfe eindeutig überdimensioniert sind. Selbst, wenn jede einzelne Annahme des Gutachtens ungefragt übernommen würde, ist zu betonen, dass das Gutachten selbst von einer massiven Verschlechterung der Zustände (bis zu 7 % mehr Verkehrsbelastung auf der Rößlingstraße bei einer gleichzeitigen Verschlechterung der Verkehrssituation in dieser Straße, massive Verschlechterung des ÖPNV im Busbereich durch diese Tatsache) ausgeht. Die noch nicht vorliegende Rechtssicherheit in einem zentralen Bereich (Umsetzung Mobilitätskonzept, Realisierung Radverbindung über Grundstücke der Bahn) verbietet es ebenfalls, zum jetzigen Zeitpunkt finale Entscheidungen zu treffen. Hinterfragt man dann aber die Annahmen des Gutachtens, was hier nur beispielhaft in den ganz zentralen Punkten ausgeführt wurde (Zahl der Einwohnenden, Zahl der Stellplätze, Zahl der Verkehre) ergibt sich ein noch dramatischeres Bild. Dazu passt, dass entsprechende Fragen an die im Auslegungsprozess benannten Ansprechpartner in der bezirklichen Stadtplanung bis kurz vor Schluss der Abgabefrist für die Stellungnahmen der Bürger nicht beantwortet wurden (Fragen per</p>	<p>Kenntnisnahme Die Gutachten wurden von den zuständigen Fachämtern geprüft, wobei die Ermittlung des Verkehrsaufkommens nicht beanstandet wurde. Die Abschätzung der durch die neuen Nutzungen zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgt getrennt für jede Teilnutzung im Gebiet u.a. mit dem Programm Ver_Bau (Bosserhoff, 2020). Das Programm berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt daher in Anlehnung an die Methodik und den Kennwerten des Programms Ver_Bau sowie den zugehörigen Richt- und Erfahrungswerten gemäß Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006[a]) sowie Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006). Die Annahmen zu den Einwohnern pro Wohneinheit basieren auf den derzeit gültigen Planungsannahmen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen, und Wohnen gemäß dem Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung. Die Angaben zum Modal-Split basieren auf dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2018) für Berlin der TU Dresden. Auch die Annahmen bzgl. des Paket-Lieferverkehrs basieren unter Berücksichtigung der Mitnahmeeffekte auf den fachlich anerkannten Grundlagen der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV,</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				E-Mail gestellt 5.5.2022 13:15 Uhr, keine Antwort bis 11.5.2022 16:30 Uhr).	<p>2006) und dem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006). Grundsätzlich ist auch zu beachten, dass ein vor allem ein Großteil der Esenlieferungen heutzutage mit dem Fahrrad zugestellt werden.</p> <p>Auch bei dem Hotel wurden die bereits oben genannten gesetzliche Regelwerke genutzt, die fachlich anerkannt sind. Bei Hotelnutzungen sind hierbei Gruppen- und Busreisende zu beachten sind, weshalb die Annahmen zum Stellplatzaufkommen als ausreichend eingeschätzt werden.</p>
		22.14	Verkehrsbelastung	<p>Zusammenfassend: Entscheidende Aspekte der Auswirkungen des Bauvorhabens sind überhaupt nicht untersucht worden. Das Verkehrsgutachten geht von einer Reihe von Annahmen aus, die nicht realistisch sind. Das Verkehrsgutachten errechnet systematisch eine geringere Verkehrsbelastung als zu erwarten, selbst, wenn man die eigenen Zahlen dieses Gutachtens zugrunde legt. Für entscheidende, im Gutachten geforderte Maßnahmen liegt keine Rechtssicherheit vor. Selbst wenn diese Punkte ignoriert werden geht das Gutachten von einer deutlichen Verschlechterung der jetzigen Situation aus, auch und gerade im Bereich des ÖPNV. Aus den genannten Gründen ist es dringend geboten, eine umfassende, auf korrekten Annahmen und zutreffenden Berechnungen basierende Einschätzung des Projekts vorzunehmen und in den entscheidenden Punkten Rechtssicherheit herzustellen, bevor eine Entscheidung über eine Feststellung der Baureife getroffen werden kann. Daraus folgt, dass das vorliegende Verkehrsgutachten zumindest in weiten Teilen zu verwerfen und neu zu erarbeiten ist sowie die genannten bisher nicht untersuchten Auswirkungen des Bauvorhabens ebenfalls gutachterlich geprüft werde.</p>	<p>Kenntnisnahme Die verkehrlichen Untersuchungen wurden nach den in derzeit gültigen Regelwerken und entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft. Im Gegensatz zur Aussage der Stellungnahme gehen die Gutachten auch nicht von einer deutlichen Verschlechterung des derzeitigen Zustands aus. Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werntag bis ca. 33.000 Kfz/Werntag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werntag bis rd. 14.400 Kfz/Werntag befahren. In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Die erstellten Gutachten wurden durch Fachämter geprüft und bestätigt
23	Bürger*in 23 11.05.2022	23.1	Parkdruck	1. Die Wohnfläche im Marienhöfeviertel soll insgesamt ca. 84.140 m2 - davon ca. 7.360 m2 für MUF betragen, so dass rund 765 WE mit ca. 76.780 m2 neu geschaffen werden. Davon sollen 30 % geförderte WE sein (ca. 23.000 m2 oder rund 230 WE) Es verbleiben damit ca. 535 frei finanzierte WE. Und gerade in diesem Segment wird erwartet, das bei hohen, zu zahlenden Mieten auch ein Parkplatz nicht nur für die Fahrräder sondern auch für das Auto zum Angebot gehört. Auch müssen externe Dienstleister (Lieferanten, Reinigungskräfte, Maler, Klempner, Elektriker, Therapeuten usw.) ausreichend Stellplätze in der Nähe der Wohnungen finden, zu denen sie wollen. Dies gilt für Wohnen und Gewerbe. Ansonsten werden die Geh- und Radwege zugesperrt, denn verständlicherweise möchten gerade Handwerker keine langen Wege zum Fahrzeug zurücklegen.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen.</p> <p>Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen un-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>terliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt und vertraglich gesichert, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		23.2	Verkehrserhöhung	<p>2. Im Verkehrsgutachten wird geschätzt, dass der Verkehr in der Röblingstrasse um bis zu 7 % durch das Projekt Marienhöfe anwachsen könnte. Schon jetzt ist diese Straße total überlastet und der Verkehr staut sich in der Hauptverkehrszeit oft über einige 100 m. Die Kreuzung mit der Attilastrasse gehört zur schlechtesten Qualitätsstufe F. Die Belastung der Röblingstrasse wird auch dadurch erhöht, dass Staus der Versorgungsfahrzeuge für die Marienhöfe auf der Röblingstrasse zu erwarten sind, da der innere Verkehrsbereich für diese Fahrzeuge nur über die Attilastrasse und damit auch überwiegend über die Röblingstraße getätigt wird.</p> <p>Ferner wurden die Straßeneinmündungen Marienhöher Weg/Röblingstraße und Marienhöher Weg/Attilastrasse sowohl bei den Verkehrszählungen als auch bei der Prognose nicht betrachtet. Diese gehören aber zum unmittelbaren Umfeld des Planungsgeländes. Der Marienhöher Weg stellt neben der Straßenkreuzung Attilastrasse/Röblingstraße eine zweite Verbindung zwischen diesen Straßen dar. Ungeachtet der angesprochenen Fehler ist eklatant, dass für diese Kreuzung für die Attilastrasse in östlicher Richtung Spitzenwerte für Rückstaulängen von 825 m ermittelt wurden, dennoch die abzusehende Benutzung des Marienhöher Weges unberücksichtigt blieb und aus dem Prognosemodell ausgeklammert wurde</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastrasse somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich sowie vertraglich gesichert.</p> <p>Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastraße auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastraße/ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastraße die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastraße von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.</p>
		23.3	Verkehrsbelastung	<p>3. Durch die Marienhöfe und den Wegfall der Straßenparkplätze wird der Verdrängungswettbewerb und Parkplatzsuchverkehr in der Umgebung der Höfe noch verstärkt. Dieser Aspekt wird im Verkehrsgutachten vollkommen vernachlässigt. Das Gutachten betrachtet einzig und allein die Belastungssituation auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten unter Verkehrsflussaspekten und lässt den ruhen-</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>den Verkehr auf diesen Straßen und den ruhenden und fließenden Verkehr auf den umliegenden Nebenstraßen ausser vor. Es wird vorausgesetzt, dass der überwiegende Teil der neuen und auch der alten Bewohner, Beschäftigten und Besucher/Kunden sich dem Mobilitätskonzept unterordnet und die Wege und Fahrten mit ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß zurücklegt und auf das Auto verzichtet bzw. es abschafft. Es gibt jedoch keine Lösungsvorschläge, wie das erreicht werden soll. Es gibt auch keine Denkansätze was passiert, wenn das Konzept nicht aufgeht. Die Folgen für die Verkehrs- und Parksituation tragen dann die alten und neuen Bewohner.</p>	<p>Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastrasse aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastrasse. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen.</p> <p>Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastrasse ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastrasse eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
24	Bürger*in 24 11.05.2022	24.1	Grundannahmen	<p>1. Im Verkehrsgutachten wird geschätzt, dass der Verkehr in der Röblingstrasse um bis zu 7 % durch das Projekt Marienhöfe anwachsen könnte. Schon jetzt ist diese Straße total überlastet und der Verkehr staut sich in der Hauptverkehrszeit oft über einige 100 m. Die Kreuzung mit der Attilastrasse gehört zur schlechtesten Qualitätsstufe F. Die Belastung der Röblingstrasse wird auch dadurch erhöht, dass Staus der Versorgungsfahrzeuge für die Marienhöfe auf der Röblingstrasse zu erwarten sind, da der innere Verkehrsbereich für diese Fahrzeuge nur über die Attilastrasse und damit auch überwiegend über die Röblingstraße getätigt wird.</p> <p>Ferner wurden die Straßeneinmündungen Marienhöher Weg/Röblingstraße und Marienhöher Weg/Attilastrasse sowohl bei den Verkehrszählungen als auch bei der Prognose</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastrasse somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 %</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>nicht betrachtet. Diese gehören aber zum unmittelbaren Umfeld des Planungsgeländes. Der Marienhöher Weg stellt neben der Straßenkreuzung Attilastraße/Röblingstraße eine zweite Verbindung zwischen diesen Straßen dar. Ungeachtet der angesprochenen Fehler ist eklatant, dass für diese Kreuzung für die Attilastraße in östlicher Richtung Spitzenwerte für Rückstaulängen von 825 m ermittelt wurden, dennoch die abzusehende Benutzung des Marienhöher Weges unberücksichtigt blieb und aus dem Prognosemodell ausgeklammert wurde</p>	<p>und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich und vertraglich gesichert.</p> <p>Die erstellten Gutachten wurden durch Fachämter geprüft und bestätigt.</p> <p>Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastraße auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastraße/ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastraße die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastraße von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.</p>
		24.2	Asuwirkungen auf den Verkehr	<p>2. Durch die Marienhöfe und den Wegfall der Straßenparkplätze wird der Verdrängungswettbewerb und Parkplatzsuchverkehr in der Umgebung der Höfe noch verstärkt. Dieser Aspekt wird im Verkehrsgutachten vollkommen vernachlässigt. Das Gutachten betrachtet einzig und allein die Belastungssituation auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten unter Verkehrsflussaspekten und lässt den ruhenden Verkehr auf diesen Straßen und den ruhenden und fließenden Verkehr auf den umliegenden Nebenstraßen außen vor. Es wird vorausgesetzt, dass der überwiegende Teil der neuen und auch der alten Bewohner, Beschäftigten und Besucher/Kunden sich dem Mobilitätskonzept unterordnet und die Wege und Fahrten mit ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß zurücklegt und auf das Auto verzichtet bzw. es abschafft. Es gibt jedoch keine Lösungsvorschläge, wie das erreicht werden soll. Es gibt auch keine Denkansätze was passiert, wenn das Konzept nicht aufgeht.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen. Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt und vertraglich gesichert, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Die Planung zur Einrichtung einer Busspur (die zwischenzeitlich aufgrund des geringen Raumprofils verworfen wurde) und die damit verbundene Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen besteht unabhängig von den Entwicklungsabsichten der Marienhöfe. Auch diese Verminderung der Qualität des Verkehrsablaufs ist somit nicht als planinduziert zu betrachten, sondern als Folge der allgemeinen verkehrspolitischen Änderungen. Zwischenzeitlich wurde die Planung seitens SenUMVK angepasst. Anstelle der 30 Schrägparkplätze ist die Einrichtung eines Radweges bei gleichzeitigem Erhalt der dortigen Bäume und des bisherigen Querschnitts geplant. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
25	Bürger*in 25 11.05.2022	25.1	Verkehrserhöhung	<p>1. Im Verkehrsgutachten wird geschätzt, dass der Verkehr in der Röblingstrasse um bis zu 7 % durch das Projekt Marienhöfe anwachsen könnte. Schon jetzt ist diese Straße total überlastet und der Verkehr staut sich in der Hauptverkehrszeit oft über einige 100 m. Die Kreuzung mit der Attilastrasse gehört zur schlechtesten Qualitätsstufe F. Die Belastung der Röblingstrasse wird auch dadurch erhöht, dass Staus der Versorgungsfahrzeuge für die Marienhöfe auf der Röblingstrasse zu erwarten sind, da der innere Verkehrsbereich für diese Fahrzeuge nur über die Attilastrasse und damit auch überwiegend über die Röblingstraße getätigt wird. Ferner wurden die Straßeneinmündungen Marienhöher Weg/Röblingstraße und Marienhöher Weg/Attilastrasse sowohl bei den Verkehrszählungen als auch bei der Prognose nicht betrachtet. Diese gehören aber zum unmittelbaren Umfeld des Planungsgeländes. Der Marienhöher Weg stellt neben der Straßenkreuzung Attilastrasse/Röblingstraße eine</p>	<p>Kenntnisnahme Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastrasse somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren. In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belas-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>zweite Verbindung zwischen diesen Straßen dar. Ungeachtet der angesprochenen Fehler ist eklatant, dass für diese Kreuzung für die Attilastraße in östlicher Richtung Spitzenwerte für Rückstaulängen von 825 m ermittelt wurden, dennoch die abzusehende Benutzung des Marienhöher Weges unberücksichtigt blieb und aus dem Prognosemodell ausgeklammert wurde</p>	<p>teten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %). Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich gesichert.</p>
		25.2	Parkdruck	<p>2. Durch die Marienhöfe und den Wegfall der Straßenparkplätze wird der Verdrängungswettbewerb und Parkplatzsuchverkehr in der Umgebung der Höfe noch verstärkt. Dieser Aspekt wird im Verkehrsgutachten vollkommen vernachlässigt. Das Gutachten betrachtet einzig und allein die Belastungssituation auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten unter Verkehrsflussaspekten und lässt den ruhenden Verkehr auf diesen Straßen und den ruhenden und fließenden Verkehr auf den umliegenden Nebenstraßen außen vor. Es wird vorausgesetzt, dass der überwiegende Teil der neuen und auch der alten Bewohner, Beschäftigten und Besucher/Kunden sich dem Mobilitätskonzept unterordnet und die Wege und Fahrten mit ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß zurücklegt und auf das Auto verzichtet bzw. es abschafft. Es gibt jedoch keine Lösungsvorschläge, wie das erreicht werden soll. Es gibt auch keine Denkansätze was passiert, wenn das Konzept nicht aufgeht. Die Folgen für die Verkehrs- und Parksituation tragen dann die alten und neuen Bewohner.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen. Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.
26	Bürger*in 26 11.05.2022	26.1	Parkdruck	1. Die Wohnfläche im Marienhöfeviertel soll insgesamt ca. 84.140 m2 - davon ca. 7.360 m2 für MUF betragen, so dass rund 765 WE mit ca. 76.780 m2 neu geschaffen werden. Davon sollen 30 % geförderte WE sein (ca. 23.000 m2 oder rund 230 WE) Es verbleiben damit ca. 535 frei finanzierte WE. Und gerade indiesem Segment wird erwartet, das bei hohen, zu zahlenden Mieten auch ein Parkplatz nicht nur für die Fahrräder, sondern auch für das Auto zum Angebot gehört. Auch müssen externe Dienstleister (Lieferanten, Reinigungskräfte, Maler, Klempner, Elektriker, Therapeuten usw.) ausreichend Stellplätze in der Nähe der Wohnungen finden, zu denen sie wollen. Dies gilt für Wohnen und Gewerbe. Ansonsten werden die Geh- und Radwege zugeparkt, denn verständlicherweise möchten gerade Handwerker keine langen Wege zum Fahrzeug zurücklegen.	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen. Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen un-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>terliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt und vertraglich gesichert, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
		26.2	Verkehrserhöhung	2. Im Verkehrsgutachten wird geschätzt, dass der Verkehr in der Röblingstrasse um bis zu 7 % durch das Projekt Marienhöfe anwachsen könnte. Schon jetzt ist diese Straße total	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der über-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>überlastet und der Verkehr staut sich in der Hauptverkehrszeit oft über einige 100 m. Die Kreuzung mit der Attilastrasse gehört zur schlechtesten Qualitätsstufe F. Die Belastung der Röblingstrasse wird auch dadurch erhöht, dass Staus der Versorgungsfahrzeuge für die Marienhöfe auf der Röblingstrasse zu erwarten sind, da der innere Verkehrsbereich für diese Fahrzeuge nur über die Attilastrasse und damit auch überwiegend über die Röblingstraße getätigt wird.</p> <p>Ferner wurden die Straßeneinmündungen Marienhöher Weg/Röblingstraße und Marienhöher Weg/Attilastrasse sowohl bei den Verkehrszählungen als auch bei der Prognose nicht betrachtet. Diese gehören aber zum unmittelbaren Umfeld des Planungsgeländes. Der Marienhöher Weg stellt neben der Straßenkreuzung Attilastrasse/Röblingstraße eine zweite Verbindung zwischen diesen Straßen dar. Ungeachtet der angesprochenen Fehler ist eklatant, dass für diese Kreuzung für die Attilastrasse in östlicher Richtung Spitzenwerte für Rückstaulängen von 825 m ermittelt wurden, dennoch die abzusehende Benutzung des Marienhöher Weges unberücksichtigt blieb und aus dem Prognosemodell ausgeklammert wurde</p>	<p>planten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastrasse somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich gesichert.</p>
		26.3	Parkdruck	<p>3. Durch die Marienhöfe und den Wegfall der Straßenparkplätze wird der Verdrängungswettbewerb und Parkplatzsuchverkehr in der Umgebung der Höfe noch verstärkt. Dieser Aspekt wird im Verkehrsgutachten vollkommen vernachlässigt. Das Gutachten betrachtet einzig und allein die Belastungssituation auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten unter Verkehrsflussaspekten und lässt den ruhenden Verkehr auf diesen Straßen und den ruhenden und fließenden Verkehr auf den umliegenden Nebenstraßen außen-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht.</p> <p>Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte,</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>vor. Es wird vorausgesetzt, dass der überwiegende Teil der neuen und auch der alten Bewohner, Beschäftigten und Besucher/Kunden sich dem Mobilitätskonzept unterordnet und die Wege und Fahrten mit ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß zurücklegt und auf das Auto verzichtet bzw. es abschafft. Es gibt jedoch keine Lösungsvorschläge, wie das erreicht werden soll. Es gibt auch keine Denkansätze was passiert, wenn das Konzept nicht aufgeht. Die Folgen für die Verkehrs- und Parksituation tragen dann die alten und neuen Bewohner.</p>	<p>Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen.</p> <p>Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
27	Bürger*in 27 11.05.2022	27.1	Mobilitätskonzept, Art der baulichen Nutzung	<p>Vielen Dank, dass Sie unsere Stellungnahme (Ihre Eingangsbestätigung vom 15.09.2020) im Dokument "Umweltbezogene Stellungnahme 7-95" unter Nr. xx im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit auf Ihrer Homepage veröffentlicht haben.</p> <p>Wir sind erfreut, dass nach Ihrer veröffentlichten Begründung zum Bebauungsplan 7-95 Marienhöfe unter 3.7 "Kfz-Verkehr und ruhender Verkehr" unsere Anmerkungen zum Car- und Bike-Sharing sowie zu E-Bike-Ladestationen im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzepts weiter untersucht und entwickelt werden.</p> <p>Leider wurden folgende Aspekte unserer ersten Stellungnahme in Ihrer Begründung nicht berücksichtigt:</p> <p>A) Wir baten um Überprüfung und Nachjustierung hinsichtlich der für viele tausend Menschen benötigten Infrastruktur, insbesondere zu Ärzten (kassenärztliche Allgemeinmediziner,</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Durch die Erstellung und vertragliche Sicherung eines Mobilitätskonzepts konnten die Auswirkungen auf den Verkehr weiter minimiert werden.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Physiotherapie, medizinische Versorgung) und Geschäften des täglichen Bedarfs (Gastronomie und Einzelhandel), auch in Hinblick auf die "geschätzten hohen" Mietpreise.</p> <p>B) Wir wiesen darauf hin, dass Freizeitangebote (Bibliothek, Jugend-Club für Indoor-Aktivitäten, etc.) bei der Planung zwingend zu berücksichtigen sind, um ein nachhaltiges nachbarschaftliches Miteinander zu gewährleisten. Wir bitten Sie um Überprüfung und um entsprechende Berücksichtigung. Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung. Mit der Bitte um eine Eingangsbestätigung.</p>	<p>Da es sich um ein Angebotsbebauungsplan handelt, kann für die Art der baulichen Nutzung nur ein planungsrechtlicher Rahmen gesichert werden. Mit der Festsetzung von Urbanen Gebieten sind soziale, gesundheitliche, kulturelle und sportliche Einrichtungen regelmäßig zulässig. In den Gewerbegebieten sind Anlagen für sportliche Zwecke regelmäßig und Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke ausnahmsweise zulässig. Seitens der Vorhabenträgerin ist ein der Versorgung des Gebiets dienendes medizinisches Zentrum, Gastronomie und Einzelhandel für die Nahversorgung geplant. Freizeitangebote sollen im geplanten Quartiershaus geschaffen werden (z.B. Bibliothek, Café, Sportmöglichkeiten).</p>
28	Bürger*in 28 10.05.2022	28.1	Verkehrsbelastung während der Realisierung	<p>Es ist zu erwarten, dass in der mehrjährigen Bauphase in der Röblingstr. bzw. den angrenzenden Straßen (Arnulfstr. und Attilastr.) ein Verkehrskollaps entstehen wird. Wenn in dieser Phase die Röblingstr. nicht gesperrt wird, wird es zu einem Ausweichmanöver durch den Marienhöher Weg kommen. Ich gebe zu Bedenken, dass der Marienhöher Weg nur einspurig zu befahren ist. Die Pflasterung ist uneben. Durch zunehmenden Verkehr wären die Kinder gefährdet, die - von den Eltern gebracht - den Marienhöher Weg überqueren müssen, um zu ihrem Kindergarten zu gelangen.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungplanung geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans. Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastr. auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastr./ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastr. die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastr. von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer eheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.</p>
		28.2	Verkehrsbelastung	<p>Sie planen ein Neubaugebiet im Areal Attilastr./Röblingstr. Und es soll ein Handwerkerhaus errichtet werden. Wie wollen Sie den zunehmenden Autoverkehr durch Mieter, Kunden etc. auffangen? Wie bereits aufgezeigt, ist der Marienhöher Weg nicht geeignet als Ausweichstraße! Für Anlieger, für Parkbesucher sowie Gäste ist der Marienhöher Weg nur als Anliegerstr. Geeignet und entsprechend zu beschildern.</p>	<p>Kenntnisnahme Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastrasse somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren. In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich sowie vertraglich gesichert.</p> <p>Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastraße auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastraße/ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastraße die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastraße von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer eheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.</p> <p>Ferner ist anzumerken, dass gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung, Kategorisierung und Beschilderung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p>
		28.3	Radwegeverbindung	<p>Ich gehe davon aus, dass parallel zu den Bahntrassen eine Lärmschutzwand geplant ist.</p> <p>Um zum S-Bahnhof Priesterweg zu gelangen, ist derzeit eine stark befahrene Straße zu überqueren. Hier ist m. E. konzeptionell eine Änderung zu schaffen.</p>	<p>Kenntnisnahme Das Schallschutzkonzept sieht nur im Bereich der Kitafreiflächen die Errichtung einer Lärmschutzwand vor. In den übrigen Bereichen werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse über besondere Fensterkonstruktionen gewährleistet.</p> <p>Kenntnisnahme Eine Variante der Radwegverbindung sieht einen Anschluss an die Radwegebrücke Prellerweg/Arnulfstraße vor. Welche Variante letztendlich umgesetzt wird, unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden. Den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes kann in beiden Varianten entsprochen werden. Ferner ist anzumerken, dass gemäß textlicher Festsetzung 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p>
		28.4	Schulstandort	<p>Dieses großzügige Neubaugebiet eignet sich hervorragend für einen Schulstandort anstelle des Standorts "Kolonie"</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Eschenallee". Denn die enge Paul- Schmidtstr.- bietet verkehrsmäßig keine Grundlage. Und die 71 Gärten sind eine Oase - auch für Besucher dieser gepflegten Anlage.</p>	<p>Bei der Fläche des Neubauvorhabens handelt es sich um Privatgrundstücke. Für die Nutzung und Enteignung privater Grundstücke für öffentliche Zwecke gelten hohe rechtliche und zeitliche Hürden und dürfen erst erfolgen, wenn geeignete öffentliche Grundstücke hierfür nicht zur Verfügung stehen. Die Planungen für die Kolonie Eschenallee stehen nicht im Zusammenhang mit diesem Bebauungsplanverfahren. Das Land Berlin beabsichtigt, die Grundschule Johanna-Eck-Schule zu erweitern. Die geplante Grundschulerweiterung dient auch der Deckung des durch weitere Vorhaben ausgelösten Bedarfs. Die Vorhabenträgerin übernimmt die Kosten der Erweiterung anteilig für den von ihrem Vorhaben ausgelösten Bedarf im Umfang von 82 Plätzen.</p>
			Grundwasserpegel	<p>Da der Grundwasserspiegel im Bereich Hellwig und Güterbahnhof nur teilweise 4 - 5 m beträgt und eine Baugrube von etwa 10 m entstehen wird, ist zu prüfen, ob das Wasser statt in den Teltowkanal auf die Marienhöhe geleitet werden kann. Denn wenn der Grundwasserspiegel am Baugrund auf mindestens 8 - 10 m gesenkt werden muss, fällt der Grundwasserspiegel auch in der Umgebung! Und das könnte Folgen für unseren uralten Baumbestand haben. Diesen möglichen Schaden in unseren Gärten muss vorgebeugt werden!</p>	<p>Kenntnisnahme Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebietes bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist. Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwassers vorgesehen werden.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt.</p> <p>Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
29	Bürger*in 29 12:05:2022	29.1	Parkdruck	<p>Im Neubaugebiet der Marienhöfe beträgt die neu geschaffene Wohnfläche insgesamt ca. 84.140 m² für ca. 840 WE - davon ca. 7.360 m² für MUF, so dass rund 765 WE mit ca. 76.780 m² neu geschaffen werden. Auch die Fläche der MUF soll später in reguläre WE umgewandelt werden können. Davon sollen 30 % geförderte WE sein (ca. 23.000 m² oder rund 230 WE) Es verbleiben damit ca. 535 frei finanzierte WE. Und gerade im diesem Segment wird doch überwiegend erwartet, das bei hohen, zu zahlenden Mieten auch ein Parkplatz nicht nur für die Fahrräder sondern auch für das Auto zum Angebot gehört. Viele Haushalte haben, obwohl sie auch ÖPNV und Fahrrad nutzen, noch ein Auto. Auch müssen externe Dienstleister (Lieferanten, Reinigungskräfte, Maler, Klempner, Elektriker, Therapeuten usw.) ausreichend Stellplätze in der Nähe der Wohnungen finden, zu denen sie wollen. Dies gilt für Wohnen und Gewerbe. Ansonsten werden die Geh- und Radwege zugeparkt, denn verständlicherweise möchten gerade Handwerker keine langen Wege von ihrem Fahrzeug und zu ihrem Fahrzeug zurück zurücklegen, um z.B. ein noch benötigtes Werkzeug zu holen oder Material zum Einsatzort zu tragen. Dazu kommt, dass ja vielfach gerade Dienstleisterfahrzeuge aufgrund der Fahrzeughöhe eh nicht in eine Tiefgarage einfahren können und somit auf dem Grundstück parken.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht.</p> <p>Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen.</p> <p>Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Fer-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Im Plangebiet sollen aber nur 841 Parkplätze für Autos errichtet. Davon werden 317 den Wohnungen zugeordnet zuzüglich 15 Carsharingplätze und 494 dem Gewerbe zuzüglich 15 Carsharingplätze. Was aber ist mit Parkplätzen für die größeren Fahrzeuge der Handwerker und Dienstleister; diese Fahrzeuge haben oftmals eine Höhe, die eine Einfahrt und/oder Durchfahrt in Tiefgaragen nicht zulässt. Hier müssten auf dem Außengelände ausreichend Parkplätze vorgesehen werden. Dem betreuten Wohnen mit ca. 60 WE und 120 Bewohner werden keine Parkplätze zugeordnet (Rückschluss, da für das betreute Wohnen kein MIV einberechnet wurde. Das kann so nicht sein – gerade auch Bewohner im betreuten Wohnen sind noch mobil und nehmen am sozialen und kulturellen Leben teil. Dafür besitzen sie Autos, um unabhängig und mobil zu bleiben. Es handelt sich hierbei ja gerade nicht schon um Pflegeheimplätze; somit besteht hier Parkplatzbedarf - auch für die Dienstleister, die von den Bewohner angefordert werden können (Reinigungsdienste, Therapeuten, Essenslieferdienste etc.).</p> <p>Das Hotel mit 120 – 130 Zimmern und ca. 65 Beschäftigten erhält 14 Stellplätze; die übrigen Gewerbeflächen erhalten 480 Stellplätze bei ca. 1910 Beschäftigten. Dazu kommen der Kunden- und der Wirtschaftsverkehr. Insgesamt geht das Verkehrsgutachten von 3.725 Kfz-Fahrten am Werktag aus. Beim Hotel mit 14 Parkplätze geht das Verkehrsgutachten von ca. 30 Kfz-Fahrten der Beschäftigten, 80 der Kunden und 15 Fahrten Wirtschaftsverkehr aus. Das steht im krassen Widerspruch zum Parkplatzangebot. Unabhängig, dass auch die Beschäftigten des Hotels irgendwo parken wollen, da nicht alle den öffentlichen Nahverkehr nutzen, werden bei 80 täglichen Kfz-Kundenfahrten eigentlich 40 Parkplätze benötigt. Damit widersprechen sich die Gutachter selber und das Gutachten muss überarbeitet werden. Da nutzen dann auch nicht freiwerdende Büroparkplätze, die eventuell ab 18 Uhr benutzt werden könnten, da sich die Hotelgäste mit ihren An- und Abreisezeiten nicht den Arbeitszeiten der im Gewerbegebiet Tä-</p>	<p>ner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Hierbei werden auch 37 Stellplätze für das betreute Wohnen vorgesehen, die entsprechend den geltenden Regelwerken ermittelt wurden. Auch bei der Planung eines Hotels wurden die bereits oben genannten gesetzliche Regelwerke genutzt, die fachlich anerkannt sind. Bei Hotelnutzungen sind hierbei Gruppen- und Busreisende zu beachten, weshalb die Annahmen zum Stellplatzaufkommen als ausreichend eingeschätzt werden.</p> <p>Darüber hinaus ist anzumerken, dass die Einfahrtshöhe der Tiefgarage entsprechend der vorgesehenen Nutzung dimensioniert wird und somit Lastkraftwagen problemlos in diese einfahren können.</p> <p>Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig eine geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt und vertraglich gesichert, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>tigen anpassen werden und somit deren nicht freien Parkplätze nutzen könnten.</p> <p>Das Ärztezentrum erhält 61 Parkplätze; davon ca. die Hälfte für die Beschäftigten. Je nach Art der Arztpraxen richtet sich die Aufenthaltsdauer der Patienten und die Anzahl derer, die mit Auto kommen, so dass ohne genauere Kenntnis über die Art der Praxen keine Aussage zum Parkplatzbedarf gemacht werden kann. Auch das Parkplatzangebot für die Wohnungen ist zu gering. Für 2,5 Wohnungen steht ein Parkplatz zur Verfügung, der fest zugeordnet werden kann. Wie der Begründung des Bezirksamtes zum Bebauungsplanentwurf zu entnehmen ist, sind in Tempelhof Schöneberg 0,62 PKW/Haushalt ermittelt worden. Bei 765 WE wären das 474 PKW, für die ein Stellplatz benötigt wird. Selbst wenn man optimistisch einen Wert von 0,5 PKW/Haushalt ansetzt, würden mindestens 382 Parkplätze benötigt. Dabei sind evtl. Parkplätze für die MUF noch nicht berücksichtigt.</p> <p>Das Mobilitätskonzept an sich ist nicht verkehrt, aber es fehlt an Lösungen für die Umsetzung. Allein das Angebot alleine reicht nicht aus. So ist zwar der Gedanke des Carsharings gut, berücksichtigt hier aber nicht, dass ein Großteil der Carsharingfahrten oneway durchgeführt wird, während die im Neubaugebiet angedachten Angebote eine Rückgabe der Fahrzeuge auf dem Gelände voraussetzen. Auch können "fremde" Carsharingfahrzeuge, die für Heimfahrten genutzt werden nicht auf dem Gelände geparkt werden, sondern müssen im öffentlichen Straßenraum, der dafür kaum Möglichkeiten bietet, geparkt werden, da ansonsten keine Möglichkeit für jedermann besteht, das Fahrzeug zu nutzen.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass die Nachfrage nach Parkplätzen das Angebot übersteigt. Es werden also wesentlich mehr Parkplätze benötigt oder die Wohn- Gewerbefläche verringert werden müssen – was auch die Überbauung senken würde. Diejenigen, die keinen Parkplatz in der Tiefgarage erhalten, werden ihre Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum abstellen. Dies führt zum Verdrängungswettbewerb bei den</p>	<p>werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Straßenparkern, da jeder bemüht ist, möglichst in Wohnungs- nähe zu parken. Zudem soll ja ein Teil der derzeit vorhande- nen Straßenparkplätze, die bisher stark ausgelastet sind, wegfallen. So sollen z.B. die Schrägparkplätze an der nördli- chen Seite der Attilastr. wegfallen, was im Verkehrsgutachten als unbedenklich für das Neubaugebiet angesehen wird. Was aber ist mit den Bewohnern der umliegenden Häuser und Wohnungen, die diese Parkplätze bisher nutzen? Schon jetzt werden die umliegenden kleinen Straßen zugeparkt. So ste- hen z.B. im Marienhöher Weg viele parkende Fahrzeuge, die nicht den Anwohner gehören, sondern den Bewohnern der umliegenden Häuser, die dort keinen Parkplatz gefunden ha- ben. Somit finden die direkten Anwohner keinen Parkplatz mehr und müssen ausweichen (Verdrängungswettbewerb). Dieser Effekt wird durch das Neubaugebiet und den Wegfall der Straßenparkplätze noch verstärkt. Dieser Aspekt wird im Verkehrsgutachten vollkommen außen vor gelassen. Das Gut- achten betrachtet einzig und allein die Belastungssituation auf den umliegenden Hauptverkehrsstraßen und Knotenpunkten unter Verkehrsflussaspekten und lässt den ruhenden Verkehr auf diesen Straßen und den ruhenden und fließenden Verkehr auf den umliegenden Nebenstraßen außen vor. Es wird ein- fach vorausgesetzt, dass der überwiegende Teil der neuen und auch der alten Bewohner, Beschäftigten und Besu- cher/Kunden sich dem Mobilitätskonzept unterordnet und die Wege und Fahrten mit ÖPNV, Fahrrad und zu Fuß zurücklegt und auf das Auto verzichtet bzw. es abschafft. Es gibt jedoch keine Lösungsvorschläge, wie das erreicht werden soll. Es gibt auch keine Denkansätze was passiert, wenn das Konzept nicht aufgeht. Die Folgen für die Verkehrs- und Parksituation tragen dann die alten und neuen Bewohner.</p>	
		29.2	Stadtbild, Baukultur	<p>Durch das im Bebauungsplan angedachte Neubaugebiet ins- besondere mit seinen Hochhäusern verändert sich das Stadt- bild in der unmittelbaren Umgebung, das eigentlich durch das Gartenbaudenkmal Marienhöhe geprägt ist, in eklatanter Wei-</p>	<p>Kenntnisnahme Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Beglei- tung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>se. Auch wenn die Marienhöhe durch jahrelange Vernachlässigung im Moment sehr verkommen ist, sollte sie nicht durch die geplanten Hochhäuser in den Hintergrund gedrängt werden, sondern die Möglichkeit erhalten, nach der hoffentlich – wie schon länger zugesagt – bald erfolgten Sanierung und Instandsetzung wieder prägend für die Umgebung sein. Jedes Neubauprojekt sollte sich – und das nicht nur gestalterisch – in die Umgebungsbebauung und Lage einpassen und einfügen und die Verhältnisse im Umfeld berücksichtigen. Die einseitige, ausschließlich auf das Neubauprojekt ausgerichtete Betrachtungsweise ist unangebracht. Wir fordern eine Neubewertung des Bebauungsplans unter den o.a. Gesichtspunkten.</p>	<p>der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukollegium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Positiv sind in diesem Zusammenhang der dringend erforderliche Wohnungsbau, die Sicherung und Entwicklung von Gewerbefläche, der Sicherung eines belegungs- und mietpreisgebundenen Handwerkerhauses, eine Flüchtlingsunterkunft, die Ansiedlung von medizinischen Angeboten sowie die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zu nennen. Zudem gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukollegiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier.</p> <p>Bei der Beurteilung, ob sich ein Vorhaben in die Umgebung einfügt, sind verschiedene Gesichtspunkte zu betrachten und abzuwägen. Ein wesentlicher Faktor ist das derzeit bestehende Planungsrecht. Für den Bereich des neuen Stadtquartiers besteht bereits nach § 34 BauGB Planungsrecht. Es ergibt sich durch den Versiegelungsgrad die Bebauung der umliegenden Grundstücke. Bereits im Bestand ist ein Einfügen der gewerblichen Nutzungen an der Röblingstraße nicht gegeben, weshalb die Röblingstraße eine Zäsur für zwei unterschiedliche Bebauungszusammenhänge darstellt. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Entfernung und der höheren Lage der Marienhöhe eine beeinträchtigende Wirkung ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Ferner ist anzumerken, dass die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung der subjektiven Meinungsbildung unterliegt.</p>
		29.3	Verkehrsbelastung	<p>Statt objektiv die Verkehrssituation in der gesamten Umgebung des Neubauprojektes zu untersuchen und zu bewerten, beschränkt sich das Verkehrsgutachten einzig auf das Neubaugebiet mit ruhenden und fließenden Verkehr sowie den Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrs-</p>	<p>Kenntnisnahme Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die At-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>straßen, die das Neubaugebiet direkt umfassen. Dabei wird unterstellt, dass alle Bewohner und die im Gewerbe Beschäftigten sich dem Mobilitätskonzept voll unterordnen. Hier sollte unbedingt der Einfluss des Neubauvorhabens im Hinblick auf den ruhenden und fließenden Verkehr auch auf die Umgebung untersucht werden. Dabei ist auch zu untersuchen, welche Auswirkung es hat, wenn das Mobilitätskonzept nicht so wie angestrebt angenommen wird.</p> <p>Es wird daher beantragt, den Bebauungsplan in seiner jetzigen Form nicht zu genehmigen, das Verkehrsgutachten zu überarbeiten und den Bebauungsplan entsprechend anzupassen.</p>	<p>tilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich sowie vertraglich gesichert.</p> <p>Das Mobilitätskonzept wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachbehörden geprüft und bestätigt.</p>
30	Bürger*in 30 12.05.2022	30.1	Stadtbild, Dichte	<p>Hiermit lege ich Widerspruch gegen den Bebauungsplan 7-95 (Marienhöfe) ein.</p> <p>Im Gegensatz zu den Vorentwürfen aus 2020, wo von ca. 700 WE einschl. 300 Plätze MUF und 58.000 m2 Gewerbefläche die Rede war, sieht der städtebaulichen Vertrag in § 1 nunmehr ca. 840 WE einschl. 300 Plätze MUF, eine Kita mit ca.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Begleitung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukol-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>75 Plätzen (für die Berechnung der Kitaplätze 800 WE), eine Pflegestelle mit 8 Plätzen sowie ca. 90.000 m2 Gewerbefläche vor. Zu den Gewerbeflächen gehören Büro, Einzelhandel, Gastronomie, Ärztezentrum, Freizeit- und Kultur, Hotel, Handwerkerhaus und betreutes Wohnen.</p> <p>Auf einer Grundstückfläche von insgesamt 105.981 m2 soll eine GF (Geschossfläche) von insgesamt 247.431 m2 errichtet werden. Die geplante Überbauung ist nicht zulässig, da damit das Gebiet völlig überbaut, verdichtet und überdimensioniert ist. Es passt – auch mit den geplanten Hochhäusern – auch überhaupt nicht in die Umgebungsbebauung und fügt sich nicht harmonisch ein.</p> <p>Ich beantrage daher, dass der Bebauungsplan überarbeitet wird und für das Gebiet nur eine der Umgebungsbebauung angepasste Flächenausnutzung zulässt. Auch sollte sich die Höhe der geplanten Bauten an der Umgebungsbebauung orientieren, um das Stadtbild um die Marienhöhe herum nicht völlig zu verändern.</p>	<p>legium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Positiv sind in diesem Zusammenhang der dringend erforderliche Wohnungsbau, die Sicherung und Entwicklung von Gewerbefläche, der Sicherung eines belegungs- und mietpreisgebundenen Handwerkerhauses, eine Flüchtlingsunterkunft, die Ansiedlung von medizinischen Angeboten sowie die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zu nennen. Zudem gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukollegiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier.</p> <p>Es ist zutreffend, dass das geplante Stadtquartier eine höhere Dichte als die Umgebung aufweist. Aufgrund der direkten Lage am S-Bahnhof und der niedrigeren Lage, wird die Entwicklung als verträglich angesehen und ein wichtiger Beitrag für den angespannten Wohnungsmarkt geleistet werden.</p> <p>Bei der Beurteilung, ob sich ein Vorhaben in die Umgebung einfügt, sind verschiedene Gesichtspunkte zu betrachten und abzuwägen. Ein wesentlicher Faktor ist das derzeit bestehende Planungsrecht. Für den Bereich des neuen Stadtquartiers besteht bereits nach § 34 BauGB Planungsrecht. Es ergibt sich durch den Versiegelungsgrad die Bebauung der umliegenden Grundstücke. Bereits im Bestand ist ein Einfügen der gewerblichen Nutzungen an der Röblingstraße nicht gegeben, weshalb die Röblingstraße eine Zäsur für zwei unterschiedliche Bebauungszusammenhänge darstellt. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Entfernung und der höheren Lage der Marienhöhe eine beeinträchtigende Wirkung ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Ferner ist anzumerken, dass die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung der subjektiven Meinungsbildung unterliegt.</p>
31	Bürger*in 31 12.05.2022	31.1	Stadtbild, Dichte	Den Bebauungsplan 7-95 lehne ich in dieser Form ab. Mit einer Wohn- und Gewerbefläche von ca. 180.000 qm auf einer Grundfläche von ca. 105.000 qm ist das Gelände mei-	<p>Kenntnisnahme Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Beglei-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>nes Erachtens völlig überbaut und verdichtet. Die geplanten Hochhäuser sind zudem nicht mit dem Stadtbild der Marienhöhe vereinbar.</p>	<p>tung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukollegium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Positiv sind in diesem Zusammenhang der dringend erforderliche Wohnungsbau, die Sicherung und Entwicklung von Gewerbefläche, der Sicherung eines belegungs- und mietpreisgebundenen Handwerkerhauses, eine Flüchtlingsunterkunft, die Ansiedlung von medizinischen Angeboten sowie die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zu nennen. Zudem gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukollegiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier.</p> <p>Es ist zutreffend, dass das geplante Stadtquartier eine höhere Dichte als die Umgebung aufweist. Aufgrund der direkten Lage am S-Bahnhof und der niedrigeren Lage, wird die Entwicklung als verträglich angesehen und ein wichtiger Beitrag für den angespannten Wohnungsmarkt geleistet werden.</p> <p>Bei der Beurteilung, ob sich ein Vorhaben in die Umgebung einfügt, sind verschiedene Gesichtspunkte zu betrachten und abzuwägen. Ein wesentlicher Faktor ist das derzeit bestehende Planungsrecht. Für den Bereich des neuen Stadtquartiers besteht bereits nach § 34 BauGB Planungsrecht. Es ergibt sich durch den Versiegelungsgrad die Bebauung der umliegenden Grundstücke. Bereits im Bestand ist ein Einfügen der gewerblichen Nutzungen an der Röblingstraße nicht gegeben, weshalb die Röblingstraße eine Zäsur für zwei unterschiedliche Bebauungszusammenhänge darstellt. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Entfernung und der höheren Lage der Marienhöhe eine beeinträchtigende Wirkung ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Ferner ist anzumerken, dass die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung der subjektiven Meinungsbildung unterliegt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		31.2	Verkehrsbelastung	<p>Das Verkehrskonzept ist nicht ausgereift. Das erstellte Verkehrsgutachten lässt wesentliche Punkte außer Acht. So wurden zwar die Auswirkungen auf den fließenden Verkehr der an das Baugebiet direkt anliegenden Hauptverkehrsstraßen betrachtet, dabei jedoch teilweise falsche Grundannahmen vorausgesetzt. Die Auswirkungen auf die umliegenden Straßen wurden völlig ausgelassen und einfach vorausgesetzt, dass es dort keine Veränderungen hinsichtlich des ruhenden und des fließenden Verkehrs geben wird. Nach dem Gutachten wird kein Verkehrsteilnehmer bei Stau einen Schleichweg suchen, sondern brav im Stau stehen bleiben. Die Realität sieht jetzt schon anders aus.</p> <p>Bei den täglichen Rückstaus zu den Stoßzeiten auf der Röblingstraße wird der Marienhöher Weg vorwiegend Richtung Attilastrasse als Schleichweg genutzt, aber auch anders herum, wenn die Attilastrasse mal wieder verstopft ist. Da der Marienhöher Weg nur einspurig befahrbar ist und kaum Ausweichmöglichkeiten, außer der Grundstücksaus- und einfahrten, bietet, kommt es immer wieder zu kritischen Begegnungen zwischen Autofahren, die oftmals mit sehr aggressivem Verhalten verbunden sind. Leider halten sich auch nicht alle Autofahrer an das vorgeschriebene Tempo 30, was sich noch verschärfend auf die Verkehrssituation auswirkt, insbesondere da in der unübersichtlichen Kurve kurz vor/kurz nach der Attilastrasse eine Kita liegt und sich direkt das Naherholungsgebiet anschließt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Leistungsfähigkeit wird nicht auf der Strecke bestimmt, sondern an den Knotenpunkten. An diesen ändert sich die Anzahl an Fahrstreifen nicht.</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastrasse somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich sowie vertraglich gesichert.</p> <p>Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastraße auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastraße/ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastraße die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastraße von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer eheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.</p> <p>Abschließend ist anzumerken, dass die Auswirkungen der Realisierung bzw. auch die teilweise Schließung von Straßen zwecks Erneuerung nicht Gegenstand der Bauleitplanung sind, sondern den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden unterliegen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		31.2	Maß der baulichen Nutzung, städtebauliche Dichte	<p>Ich beantrage daher, dass das vorliegende Verkehrsgutachten unter Berücksichtigung des Umgebungsverkehrs überarbeitet und dass der Bebauungsplan so angepasst wird, dass er nur einen an die Umgebungsbebauung angepasste Flächennutzung zulässt. Auch sollte sich die Höhe der geplanten Bauten an der Umgebung orientieren um das Stadtbild um die Marienhöhe herum nicht völlig zu verändern. Gleichzeitig müssen die bisher nicht untersuchten Auswirkungen des neuen Stadtquartiers auf das Verkehrsgeschehen in den umliegenden Straßen untersucht und beim Bebauungsplan berücksichtigt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Begleitung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukollegium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Positiv sind in diesem Zusammenhang der dringend erforderliche Wohnungsbau, die Sicherung und Entwicklung von Gewerbefläche, der Sicherung eines belegungs- und mietpreisgebundenen Handwerkerhauses, eine Flüchtlingsunterkunft, die Ansiedlung von medizinischen Angeboten sowie die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zu nennen. Zudem gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukollegiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier.</p> <p>Es ist zutreffend, dass das geplante Stadtquartier eine höhere Dichte als die Umgebung aufweist. Aufgrund der direkten Lage am S-Bahnhof und der niedrigeren Lage, wird die Entwicklung als verträglich angesehen und ein wichtiger Beitrag für den angespannten Wohnungsmarkt geleistet werden.</p> <p>Bei der Beurteilung, ob sich ein Vorhaben in die Umgebung einfügt, sind verschiedene Gesichtspunkte zu betrachten und abzuwägen. Ein wesentlicher Faktor ist das derzeit bestehende Planungsrecht. Für den Bereich des neuen Stadtquartiers besteht bereits nach § 34 BauGB Planungsrecht. Es ergibt sich durch den Versiegelungsgrad die Bebauung der umliegenden Grundstücke. Bereits im Bestand ist ein Einfügen der gewerblichen Nutzungen an der Röblingstraße nicht gegeben, weshalb die Röblingstraße eine Zäsur für zwei unterschiedliche Bebauungszusammenhänge darstellt. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Entfernung und der höheren Lage der Marienhöhe eine beeinträchtigende Wirkung ausgeschlossen werden kann.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Ferner ist anzumerken, dass die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung der subjektiven Meinungsbildung unterliegt.</p>
32	Bürger*in 32 12.05.2022	32.1	Verkehrsbelastung	<p>Ich lege hiermit Widerspruch gegen den Bebauungsplan 7-95 ("Marienhöfe") ein. Meine Ehefrau und ich leben in unserem Einfamilienhaus am Marienhöher Weg xx. Die schon seit Jahren vorherrschenden Einschränkungen durch die Sperrung der Marienhöhe aufgrund Baufähigkeit und dem damit verbundenen Vandalismus sowie der nächtlichen Ruhestörung, fühle ich mich durch das oben benannte Neubauprojekt, politisch vollständig übergangen. Aufgrund der Größe des Neubauprojektes mit geplanten 850 Wohneinheiten, einem Hotel, einem Supermarkt, einem MUF sowie der Ansiedlung von Handwerkern in einem für die Umgebung vollständig überdimensionierten und viel zu hohem "Handwerker-Hochhaus", wird sich die Lebens- & Wohnqualität extrem verschlechtern. Für den Zulieferverkehr zum Handwerker-Hochhaus fehlen in den Gutachten die passenden Abbiege-, als auch Wartespuren. Der hierdurch entstehende Rückstau auf der Attilastr., den es im Übrigen heute schon gibt, wird erheblich gesteigert. In der Folge wird das zu einer weiteren Belastung der Anwohner, der Umwelt sowie des Straßenverkehrs führen. Der Eindruck verfestigt sich schon beim Lesen der Gutachten, dass es sich ausschließlich um einen politischen Willen handelt, einen solchen Bebauungsplan zuzulassen, der die Größe des Potsdamer Platzes -nach eigenen Angaben- übertrifft. Die Gutachten weisen schon jetzt den Kollaps des Straßenverkehrs in der Umgebung aus. Nicht zuletzt hat auch die BVG erhebliche Zweifel dran, dass die Verkehrssituation zukünftig überhaupt mit dem Linienverkehr vereinbar ist. Fahrradwege entlang der Attila- & Röblingstr. fehlen ebenfalls und wurden somit in der Planung nicht berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Sperrung der Marienhöhe aufgrund von Baufähigkeit ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Die Leistungsfähigkeit wird nicht auf der Strecke bestimmt, sondern an den Knotenpunkten. An diesen ändert sich die Anzahl an Fahrstreifen nicht. An der Attilastrasse ergibt sich der Effekt der leichten Zunahme der Verkehrsmengen, obwohl der Entfall bestehender Verkehre größer ist als die Anzahl der neu induzierten Verkehre. Die leichte Zunahme ist soweit nicht auf den vorhaben-induzierten Verkehr zurückzuführen, sondern auf die allgemeinen Prognosedaten der Senatsverwaltung zurückzuführen. Für den Bus steht aus Richtung Westen kommend ein Sonderfahrstreifen zur Verfügung, der allerdings in der Zufahrt (direkt vor dem Signalgeber) endet. Der abfahrende Bus muss sich in den fließenden Kfz-Verkehr einordnen. Der ÖPNV in dieser Zufahrt wird aufgrund des Sonderfahrstreifens mit anderen Grenzwerten betrachtet als der Kfz-Verkehr. Der ÖV erreicht hier in der Früh- und Spätspitze die Qualitätsstufe C. An den anderen Zufahrten fährt der Bus im Mischstrom mit den übrigen Kfz mit. Die Verkehrsqualität des ÖPNV ist damit identisch mit denen des Kfz-Verkehrs. Die Planung zur Einrichtung einer Busspur (die zwischenzeitlich aufgrund des geringen Raumprofils verworfen wurde) und die damit verbundene Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen besteht unabhängig von den Entwicklungsabsichten der Marienhöfe seitens der Senatsverwaltung als Straßenbaulastträger. Auch diese Verminderung der Qualität des Verkehrsablaufs ist somit nicht als planinduziert zu betrachten, sondern als Folge der allgemeinen verkehrspolitischen Änderungen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Zwischenzeitlich wurde die Planung seitens SenUMVK angepasst. Anstelle der 30 Schrägparkplätze ist die Einrichtung eines Radweges bei gleichzeitigem Erhalt der dortigen Bäume und des bisherigen Querschnitts geplant.</p> <p>Darüber hinaus wird das Plangebiet für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Aufgrund des eingeschränkten Straßenraumprofils an der Röblingstraße, wird innerhalb des Plangebiets ein Radweg in Nord-Süd-Richtung mit einer zusätzlichen Querung am Marienhöher Weg vorgesehen und über den Geltungsbereich hinaus bis hin zu den S-Bahnhöfen Priesterweg bzw. Attilastrasse verlängert. Die Anbindung des Radwegs erfolgt in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden. Die hierfür erforderlichen Regelungen gehen über die Möglichkeiten der Bauleitplanung hinaus und werden daher vertraglich gesichert</p> <p>Der Rad- und Fußverkehr ist nicht beeinträchtigt.</p>
		32.2	Fachgutachten	Aus den zuvor genannten Gründen zweifel ich die nicht sorgfältig erstellten Gutachten an und lege hiermit Widerspruch gegen den Bebauungsplan 7-95 ein.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die erstellten Gutachten wurden durch Fachämter geprüft und bestätigt.</p>
33	Bürger*in 33 12.05.2022	33.1	Radwegeverbindung	Im Verkehrsgutachten ist eine Radverbindung Prellerweg – Attilastrasse vorgesehen. Dafür sind Grundstücke der DB Netz AG erforderlich. Bisher gibt es nur Gespräche aber keinen Vertrag darüber, dass die Grundstücke zur Verfügung gestellt werden. Die Baugenehmigung sollte mit der Genehmigung des Radwegs Prellerweg –Attilastrasse gekoppelt werden.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die betreffenden Grundstücke befinden sich außerhalb des Plangebietes. Die Radverbindung ist nicht Grundlage für die Erteilung jeglicher Baugenehmigungen im Plangebiet. Die Verpflichtung der Projektträgerin zur Sicherung der Weiterführung der Radverbindung in nördlicher und südlicher Richtung ist vertraglich vereinbart.</p> <p>Zwischenzeitlich erfolgte zwischen der Eigentümerin und der Deutschen Bahn eine Einigung zur Realisierbarkeit des Fahrradwegs. Ferner wurde die Deutsche Bahn an der Planung beteiligt und hat der Realisierbarkeit des Radwegs nicht widersprochen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		33.2	Verkehrsbelastung	<p>Im Verkehrsgutachten wird geschätzt, dass der Verkehr in der Röblingstrasse um bis zu 7 % durch die Marienhöfe anwachsen könnte. Schon jetzt ist diese Straße total überlastet und der Verkehr staut sich in der Hauptverkehrszeit oft über einige 100 m. Darunter leidet auch der öffentliche Busverkehr. Die Kreuzung mit der Attilastrasse gehört zur schlechtesten Qualitätsstufe F. Die Belastung der Röblingstrasse wird auch dadurch erhöht, dass die Anwohner der Marienhöfe mit ihrem KFZ die Ein/Ausfahrt in die Attilastrasse nicht benutzen können. Weiterhin sind Staus der Versorgungsfahrzeuge auf der Röblingstrasse zu erwarten, da der innere Verkehrsbereich für diese Fahrzeuge unzureichend ist. Der Bau der Marienhöfe ist für die Struktur des öffentlichen Verkehrs zu groß geplant. Eine weitere Belastung der Anwohner durch Lärm, Vibrationen und Abgase führt zu einer Verschlechterung der Lebensqualität und eine Reduzierung der Grundstücks- und Hauswerte.</p>	<p>Kenntnisnahme Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastrasse somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren. In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %). Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Entgegen der Aussage der Stellungnahme, können die zukünftigen Anwohner_innen ihren Tiefgaragenplatz sowohl über die Einfahrt an der Attilastrasse als auch an der Röblingstraße erreichen. Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich gesichert. Die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung wurde gutachterlich untersucht., Im Ergebnis kann festgestellt werden,</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					dass nicht mit erheblichen Umweltauswirkungen zu rechnen ist.
34	Bürger*in 34 12.05.2022	34.1	Verkehrsbelastung	Der Verkehr in der Röblingstrasse wird bis zu 7 % durch die Marienhöfe wachsen. Die Marienhöfe sind daher zu groß oder falsch geplant. Es muss eine Reduzierung des Verkehrs erfolgen, beispielsweise dadurch, dass die Bewohner mit ihrem Kfz auch die Ausfahrt in die Attilastrasse benutzen können. Oder dadurch, dass ein direkter Zugang aus den Marienhöfen zu Aldi oder Getränke Hoffman gebaut wird. Der bisherige Zugang ist zu weit und die Leute werden das Auto benutzen.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastrasse somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Die Tiefgarage ist neben der Zufahrt im Norden an Haus 10 auch durch eine Ein- und Ausfahrt im Süden, welche über die Attilastrasse erreichbar ist, auch für Anwohner_innen befahrbar. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen.</p> <p>Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastrasse ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich sowie vertraglich gesichert.</p>
		34.2	Parkdruck	<p>Die Zahl der Parkplätze ist zu klein, beispielsweise nur 14 Parkplätze für ein Hotel mit 130 Zimmern. Auch für die zu erwartende Zahl der Einwohner gibt es zu wenig Parkplätze. Die Bewohner der Marienhöfe werden die schon jetzt knappen Parkplätze der Röblingstrasse aufsuchen und das Verkehrschaos vergrößern.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen. Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>lung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>. Auch bei der Planung eines Hotels wurden die bereits oben genannten gesetzliche Regelwerke genutzt, die fachlich anerkannt sind. Bei Hotelnutzungen sind hierbei Gruppen- und Busreisende zu beachten, weshalb die Annahmen zum Stellplatzaufkommen als ausreichend eingeschätzt werden.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.
		34.3	Verkehrsbelastung während der Realisierung	Ich bitte um Klärung, wie der Baustellenverkehr geregelt werden kann, um die Belastung für den öffentlichen Verkehr und die Anwohner zu reduzieren. Das Verkehrschaos wird sich über Jahre hinziehen. Die Marienhöfe sind zu groß und falsch geplant.	Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungsplanung geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans.
		34.5	Städtebauliche Dichte	Die Marienhöfe sind zu groß und verkehrstechnisch falsch geplant.	Kenntnisnahme Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Begleitung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukollegium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Positiv sind in diesem Zusammenhang der dringend erforderliche Wohnungsbau, die Sicherung und Entwicklung von Gewerbefläche, der Sicherung eines belegungs- und miethpreisgebundenen Handwerkerhauses, eine Flüchtlingsunterkunft, die Ansiedlung von medizinischen Angeboten sowie die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zu nennen. Zudem gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukollegiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier. Bei der Beurteilung, ob sich ein Vorhaben in die Umgebung einfügt, sind verschiedene Gesichtspunkte zu betrachten und abzuwägen. Ein wesentlicher Faktor ist das derzeit bestehende Planungsrecht. Für den Bereich des neuen Stadtquartiers besteht bereits nach § 34 BauGB Planungsrecht. Es ergibt

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>sich durch den Versiegelungsgrad die Bebauung der umliegenden Grundstücke. Bereits im Bestand ist ein Einfügen der gewerblichen Nutzungen an der Röblingstraße nicht gegeben, weshalb die Röblingstraße eine Zäsur für zwei unterschiedliche Bebauungszusammenhänge darstellt. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Entfernung und der höheren Lage der Marienhöhe eine beeinträchtigende Wirkung ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Ferner ist anzumerken, dass die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung der subjektiven Meinungsbildung unterliegt.</p>
35	Bürger*in 35 12.05.2022	35.1	Verkehrsbelastung	<p>Im Verkehrsgutachten wurde die Auswirkung der Marienhöhe auf die Einmündung Röblingstrasse/Marienhöher Weg nicht untersucht. Der Verkehr in der Röblingstrasse wird bis zu 7 % ansteigen. Dadurch werden die täglichen Staus, die von der Attilastrasse bis zum Friedhof verlängert, so dass der Marienhöher Weg als Ausweichweg gewählt wird. Der Marienhöher Weg ist eine reine Wohnstrasse mit anliegendem Kindergarten und Kopfsteinpflaster. Außerdem ist die Fahrbahn im Marienhöher Weg so eng, dass man schon jetzt immer in Parklücken ausweichen muss bei Gegenverkehr. Der Bau der Marienhöhe ist zu groß geplant, wodurch das tägliche Verkehrschaos verschlimmert wird.</p> <p>Die geplante Zahl der Parkplätze ist zu klein, so dass die Parkplätze im Marienhöher Weg und der Röblingstrasse von Kfz-Besitzern aus den Marienhöfen benutzt werden, die jetzt schon schwer zu finden sind. Der Verkehr steigt durch das Suchen. Die Zahl der Parkplätze beim Projekt Marienhöhe ist zu erhöhen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastrasse somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöhe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastraße auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastraße/ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastraße die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastraße von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer eheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkun-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					gen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich gesichert.
36	Bürger*in 36 12.05.2022	36.1	Auswirkungen auf das Klima	<p>Die Expertise zur Klimaökologie der Firma GEO-NET Umweltconsulting GmbH zeigt die Auswirkungen des Bebauungsplans auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie auf die zu erwartende Wärmebelastung am Tage. Die Abweichung des Volumenstroms in Prozentpunkten des Planszenario 1 gegenüber dem Istzustand wird in Abb. 3.16 dargestellt. Es zeigt sich, dass im Planszenario 1 starke Abschwächungen des Kaltluftstromes innerhalb des Geltungsbereichs 7-95 auftreten:</p> <p>Außerhalb des Plangebietes sind zwei Blockflächen mit minus 10 bis minus 15 bzw. mehr als minus 15 Prozentpunkten direkt südwestlich angrenzend an den Geltungsbereich betroffen (siehe braune Farbe Abb. 3.16). Eine Reduktion der Abflussvolumina um mehr als 10 Prozent im Umfeld von bioklimatisch belasteten Siedlungsgebieten ist dabei als "hohe vorhabenbedingte Auswirkung" ausgewiesen. Die Reduzierung des Kaltluftvolumens im betroffenen Siedlungsraum aus Planszenario 1 erhöht sich in Szenario 2 auf minus 30,4 %. Unter den Bedingungen eines sich weiter verstärkenden Klimawandels zeichnet sich ab, dass die Zunahme der Belastung durch die Grünplanung in den Baufeldern nicht komplett kompensiert werden kann.</p> <p>Fazit: Im Zuge des Klimawandels ist es enttäuschend, dass eine "Grüne Regierung Tempelhofs" eine weitere Erwärmung der Innenstädte und des Klimas nicht mit allen Mitteln zu verhindern sucht.</p> <p>Des Weiteren beziehen sich die Klimasimulationen des Gutachtens lediglich auf den lokalen Bereich der zukünftigen Marienhöfe und gehen nur wenig über die zu bebauende Fläche hinaus. Da jedoch die Marienhöhe und die umliegenden Flächen als Frischluftschneise maßgeblich verantwortlich für die</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Ergebnis der klimatologischen Studie konnte auch festgestellt werden, dass auch zukünftig eine relativ hohe Aufenthaltsqualität vor allem im Übergangsbereich zwischen Nordpark und Quartiersplatz behalten wird. Durch die vorgesehenen Maßnahmen – insbesondere zur Verschattung von rd. 200 zu pflanzenden Bäumen – lässt sich hier, wie auch kleinräumig verteilt im gesamten Quartier, sogar für den Zeitschnitt 2040 eine geringere Wärmebelastung als im Basiszenario feststellen.</p> <p>Im Rahmen der klimatologischen Expertise wurden auch die Auswirkungen auf die Umgebung untersucht. Hier konnte festgestellt werden, dass die Beeinflussung des nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes bei austauscharmen sommerlichen Hochdruckwetterlagen vor allem innerhalb des Plangebietes selbst zu einer Abschwächung der Kaltluftlieferung führt. Vereinzelt sind auch die südlich angrenzenden Siedlungsbereiche betroffen, die jedoch auch im Planszenario 2 unter Beachtung des Klimawandels weiterhin über einen mäßigen und somit klimatisch wirksamen Kaltluftvolumenstrom verfügen. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde im Ergebnis der Modellierung nicht festgestellt. Für die Wärmebelastung am Tage sind keine Wechselwirkungen mit angrenzenden Siedlungsbereichen zu erwarten. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung auf die vorhandene Gewerbenutzung quantitativ gesehen zwar als hohe aber gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Hinzu kommt die verminderte Bedeutung von Gewerbeflächen für die Erholungsfunktion des Menschen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Frischlufzufuhr in Richtung Potsdamer Platz und Innenstadt sind, fehlt hier eine Simulation der Auswirkungen der Bebauung auf die Kälteströme bis hin zur Innenstadt. Die Bedeutung der Umgebung der Marienhöhe für die Kälteströme in Berlin sind im offiziellen Umweltatlas der "Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz" umfassend belegt (https://www.berlin.de/umweltatlas/klima/). Die Zusammenhänge werden ebenfalls in der Sendung Terra X des ZDF (https://www.zdf.de/wissen/terra-xpress/es-wird-heiss-wie-bleiben-unsere-staedtelebenswert-100.html) umfassend dargestellt.</p> <p>Fazit: Ein umfassendes Gutachten für die Auswirkungen der Bebauung auf die Frischluftschneisen Berlins sollte umgehend erstellt werden.</p>	<p>Im Planszenario 2 ist die von einer relativen Abnahme des Kaltluftvolumens betroffene Flächenkulisse etwas erhöht, allerdings nicht spezifisch dem Bauvorhaben zuzuordnen. Vielmehr ist die erhöhte Flächenkulisse auch auf die klimawandelbedingten klimatischen Veränderungen zurückzuführen. Obwohl es nach der VDI 3787 Blatt 5 zu hohen vorhabenbedingten Auswirkungen mit Werten über der Erheblichkeitsschwelle von 10 % kommt, ist die Nutzungsänderung in Planszenario 1 in diesem konkreten Gebiet als vertretbar einzuordnen. Die Planungshinweiskarte Klima für Berlin weist den betroffenen Siedlungsraum als "ungünstig" aus. Das begründet sich aus der gewerblichen Nutzung, einhergehend mit einem sehr hohen Anteil versiegelter Flächen. Durch die thermische Vorbelastung kann durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, dass keine signifikante Verschlechterung der Situation eintritt. Aufgrund der gewerblichen Nutzung am Tage kommt der betroffenen Blockfläche für die Erholungsfunktion des Menschen in der Nacht jedoch eine untergeordnete Bedeutung zu.</p>
37	Bürger*in 37 12.05.2022	37.1	Verkehrsbelastung	<p>gegen den Bebauungsplan 7-95 Marienhöhe mit dem entspr. Verkehrsgutachten lege ich Widerspruch ein. Gemeinsam mit meiner Ehefrau besitzen und bewohnen wir ein Einfamilienhaus in 12105 Berlin, Marienhöher Weg xx, in unmittelbarer Nachbarschaft der Röblingstraße. Ich bin vom Bebauungsplan 7-95 negativ beeinflusst und betroffen.</p> <p>Ihr "Verkehrliche Untersuchungen" von LK Argus vom 9.3.2022 ist unzureichend, teilw. widersprüchlich und falsch, z. B. schreiben Sie bei der Bewertung des Verkehrsablaufes von Marienhöfer Weg anstatt Marienhöher Weg. Unzureichend sind z. B. die Verkehrszählungen, in dem Sie u. a. von Inkonsistenzen schreiben. Der Bereich Marienhöher Weg zwischen Röbling- und Attilastraße wurde gänzlich unberücksichtigt. Dieser liegt im Einzugsgebiet des Bebauungsplans 7-95 und fehlt in der Teilbetrachtung äußere Erschließung. Der Marienhöher Weg ist beidseitig quasi eine beliebte Abkürzung</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöhe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>bei stärkerem Verkehrsaufkommen bzw. Verkehrsstau auf der Röblingstraße in südlicher Richtung und auf der Attilastraße in westlicher Richtung. Und wenn bei der neuen Bebauung das Verkehrsaufkommen sowieso verstärkt wird – Sie schreiben von bis zu 7% Steigerung auf der Röblingstraße – dann wird der bisherige Verkehrsstau bis zu 150 m zur Rushhour noch verstärkt. Die Abkürzung über den Marienhöher Weg ist somit verstärkt vorprogrammiert. Hinzu kommen die künstlichen Staus bei den beiden Einfahrten Süd wie hauptsächlich Nord der Marienhöfe. Bei der geplanten Lichtsignalanlage in der Röblingstraße wird der Verkehrsstau nochmals verstärkt (Beispielhaft ist die LSA Preller Weg/Sembritzkistraße mit entspr. Rückstau im Preller Weg bereits heute schon). Hier müsste eine Regelung getroffen werden, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Beispielhaft wäre es aus dem Marienhöher Weg eine Anliegerstraße zu installieren.</p>	<p>Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %). Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Bisher gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastraße auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastraße/ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastraße die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastraße von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergeb-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>nisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich gesichert.</p>
		37.2	Verkehrsbelastung während der Realisierung	Außer Acht gelassen wurde auch die jahrelange Baustellenphase mit dem entspr. Baustellenverkehr. Dieser beeinträchtigt die heute schon teilw. stockende Verkehrssituation im Umfeld der Marienhöfe noch mehr – es droht ein Verkehrskollaps. Hinzu wird das Umfeld verschmutzt, mit samt verstärkter Staub- und Stickoxyde Belastung.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungsplanung geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans.</p>
		37.3	Straßenraumprofil	So wie Sie im Verkehrsgutachten erwähnen, ist die Röblingstraße zu schmal um beidseitig Radspuren zu installieren. Somit gibt es auch keine extra Busspuren, die als Ausweichspur für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr Polizei dienen würden. Beim neuen und größer zu bauende ALDI-Markt ist zu befürchten, dass Personen von den Marienhöfen per Pkw zum Einkaufen fahren – noch mehr künstlicher zu vermeidbarer Verkehr. Ausweg wäre ein Zugang oder Aufzug auf die rampenähnliche Seite zu den Marienhöfen hin.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Festsetzungen bzgl. des Straßenprofils der Röblingstraße berücksichtigen sowohl die Belange des Verkehrs, als auch die privaten Belange der angrenzenden Eigentümer_innen. Eine Verbreiterung des Profils im Bestand ist kurz- bis mittelfristig nicht umsetzbar, weshalb nur an den neu geplanten Querungen (Mariendorfer Weg) sowie am neu umzusetzenden Knotenpunkt zur Erschließung des Gebiets das bestehende Straßenraumprofil aufgeweitet werden soll.</p> <p>Zur Entlastung der Röblingstraße sollen die aus dem Mobilitätsgesetz Berlin resultierenden Flächenbedarfe bzgl. Rad- und Fußverkehr alternativ durch das Plangebiet geführt werden.</p> <p>Die Zugänglichkeit des Nahversorgungszentrums soll über eine kombinierte Rampen- und Treppenanlage zwischen dem Sondergebiet SO2 und dem Gewerbegebiet GE4 sichergestellt werden. Die Realisierung der kombinierten Rampen-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					und Treppenanlage wird über den Freianlagenplan sichergestellt der als Anlage zum städtebaulichen Vertrag rechtliche Verbindlichkeit hat.
		37.4	Parkdruck	Abschließend ist auch zu bemängeln, dass die unzureichende Parkplatzsituation in den Tiefgaragen der Marienhöfe die Verkehrssituation negativ auf die äußere Erschließung wirkt. Zumal im Jahr 2020 bei der ersten Bürgerbeteiligung Sie von 700 Wohneinheiten und 300 MUF-Plätze geschrieben wurde, und jetzt steht im Städtebaulichen Vertrag 840 Wohneinheiten, 300 MUF-Plätze, 75 Kitaplätze, 8 Pflegeplätze und die 90 000 m2 große Gewerbefläche mit dem Handwerkerhaus und zusätzlichen Büros, Gastronomie, Hotel, Einzelhandel, Ärztehaus und Freizeitplätze. Es ist eine erhebliche Steigerung zu erkennen, die die Verkehrssituation noch weiter negativ beeinflusst. Die Erhöhung der Wohneinheiten mit entspr. mehr Personen ist bis Dato nicht kommuniziert. Meine Stellungnahme vom 27.08.2020 bei der ersten Bürgerbeteiligung halte ich aufrecht. Es ist heute bereits Usus und in Zukunft noch verstärkt zu befürchten, dass der Marienhöher Weg von Fahrzeugen und Gewerbe-Lkws zu geparkt wird und für die Anwohner wenig Park-Spielraum zur Verfügung stünde.	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen. Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden.</p> <p>Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
38	Bürger*in 38 12.05.2022	38.1	Verkehrsbelastung	Gegen den Bebauungsplan 7-95 Marienhöfe mit dem entspr. Verkehrsgutachten lege ich Widerspruch ein. Gemeinsam mit meinem Ehemann besitzen und bewohnen wir ein Einfamili-	<p>Kenntnisnahme Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der über-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>enhaus in 12105 Berlin, Marienhöher Weg xx, in unmittelbarer Nachbarschaft der Röblingstraße. Ich bin vom Bebauungsplan 7-95 negativ beeinflusst und betroffen. negativ beeinflusst und betroffen.</p> <p>Ihr "Verkehrliche Untersuchungen" von LK Argus vom 9.3.2022 ist unzureichend, teilw. widersprüchlich und falsch, z. B. schreiben Sie bei der Bewertung des Verkehrsablaufes von Marienhöfer Weg anstatt Marienhöher Weg. Unzureichend sind z. B. die Verkehrszählungen, in dem Sie u. a. von Inkonsistenzen schreiben. Der Bereich Marienhöher Weg zwischen Röbling- und Attilastraße wurde gänzlich unberücksichtigt. Dieser liegt im Einzugsgebiet des Bebauungsplans 7-95 und fehlt in der Teilbetrachtung äußere Erschließung. Der Marienhöher Weg ist beidseitig quasi eine beliebte Abkürzung bei stärkerem Verkehrsaufkommen bzw. Verkehrsstau auf der Röblingstraße in südlicher Richtung und auf der Attilastraße in westlicher Richtung. Und wenn bei der neuen Bebauung das Verkehrsaufkommen sowieso verstärkt wird – Sie schreiben von bis zu 7% Steigerung auf der Röblingstraße – dann wird der bisherige Verkehrsstau bis zu 150 m zur Rushhour noch verstärkt. Die Abkürzung über den Marienhöher Weg ist somit verstärkt vorprogrammiert. Hinzu kommen die künstlichen Staus bei den beiden Einfahrten Süd wie hauptsächlich Nord der Marienhöfe. Bei der geplanten Lichtsignalanlage in der Röblingstraße wird der Verkehrsstau nochmals verstärkt (Beispielhaft ist die LSA Preller Weg/Sembritzkistraße mit entspr. Rückstau im Preller Weg bereits heute schon). Hier müsste eine Regelung getroffen werden, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Beispielhaft wäre es aus dem Marienhöher Weg eine Anliegerstraße zu installieren.</p>	<p>planten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %). Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Entgegen der Aussage der Stellungnahme wird lediglich der Knotenpunkt in der Attilastraße eine Lichtsignalanlage aufweisen. Der Knotenpunkt an der Röblingstraße soll keine Lichtsignalanlage aufweisen, um den Busverkehr nicht weiter einzuschränken. Sowohl in der Frühspitze wie auch in der Spätspitze wird für die Ausfahrt aus der Tiefgarage ein Rückstau von (rechnerisch) unter einem Fahrzeug ermittelt. Der ÖPNV befährt die Hauptrichtung, daher ist, auch aufgrund der Aufstellbereiche für Linksabbieger, keine Wartezeit in spürbarem Ausmaß zu erwarten.</p> <p>Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastraße auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastraße/ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastraße die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastraße von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich gesichert.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		38.2	Verkehrsbelastung während der Realisierung	Außer Acht gelassen wurde auch die jahrelange Baustellenphase mit dem entspr. Baustellenverkehr. Dieser beeinträchtigt die heute schon teilw. stockende Verkehrssituation im Umfeld der Marienhöfe noch mehr – es droht ein Verkehrskollaps. Hinzu wird das Umfeld verschmutzt, mit samt verstärkter Staub- und Stickoxyde Belastung.	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungsplanung geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans</p>
		38.3	Straßenraumprofil	So wie Sie im Verkehrsgutachten erwähnen, ist die Röblingstraße zu schmal um beidseitig Radspuren zu installieren. Somit gibt es auch keine extra Busspuren, die als Ausweichspur für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr Polizei dienen würden.	<p>Kenntnisnahme Die Festsetzungen bzgl. des Straßenprofils der Röblingstraße berücksichtigen sowohl die Belange des Verkehrs, als auch die privaten Belange der angrenzenden Eigentümer_innen. Eine Verbreiterung des Profils im Bestand ist kurz- bis mittelfristig nicht umsetzbar, weshalb nur an den neu geplanten Querungen (Mariendorfer Weg) sowie am neu umzusetzenden Knotenpunkt zur Erschließung des Gebiets das bestehende Straßenraumprofil aufgeweitet werden soll. Zur Entlastung der Röblingstraße sollen die aus dem Mobilitätsgesetz Berlin resultierenden Flächenbedarfe bzgl. Rad- und Fußverkehr alternativ durch das Plangebiet geführt werden.</p>
		38.4	Parkdruck	Beim neuen und größer zu bauende ALDI-Markt ist zu befürchten, dass Personen von den Marienhöfen per Pkw zum Einkaufen fahren – noch mehr künstlicher zu vermeidbarer Verkehr. Ausweg wäre ein Zugang oder Aufzug auf die rampenähnliche Seite zu den Marienhöfen hin. Abschließend ist auch zu bemängeln, dass die unzureichende Parkplatzsituation in den Tiefgaragen der Marienhöfe die Verkehrssituation negativ auf die äußere Erschließung wirkt. Zumal im Jahr 2020 bei der ersten Bürgerbeteiligung Sie von 700 Wohneinheiten und 300 MUF-Plätze geschrieben wurde, und jetzt steht im Städtebaulichen Vertrag 840 Wohneinheiten, 300 MUF-Plätze, 75 Kitaplätze, 8 Pflegeplätze und die 90 000 m2 große Gewerbefläche mit dem Handwerkerhaus und zusätzlichen Büros, Gastronomie, Hotel, Einzelhandel, Ärztehaus und Freizeitplätze. Es ist eine erhebliche Steigerung	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Die Zugänglichkeit des Nahversorgungszentrums soll über eine kombinierte Rampen- und Treppenanlage zwischen dem Sondergebiet SO2 und dem Gewerbegebiet GE4 sichergestellt werden. Die Realisierung der kombinierten Rampen- und Treppenanlage wird über den Freianlagenplan sichergestellt der als Anlage zum städtebaulichen Vertrag rechtliche Verbindlichkeit hat. Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu or-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>zu erkennen, die die Verkehrssituation noch weiter negativ beeinflusst. Die Erhöhung der Wohneinheiten mit entspr. mehr Personen ist bis dato nicht kommuniziert. Meine Stellungnahme vom 15.09.2020 bei der ersten Bürgerbeteiligung halte ich aufrecht. Es ist heute bereits Usus und in Zukunft noch verstärkt zu befürchten, dass der Marienhöher Weg von Fahrzeugen und Gewerbe-Lkws zu geparkt wird und für die Anwohner wenig Park-Spielraum zur Verfügung stünde.</p>	<p>ganisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen.</p> <p>Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Um-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>gebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden.</p> <p>Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
39	Bürger*in 39 12.05.2022	39.1		Es ist beabsichtigt, mit dem Bebauungsplan 7-95 ein für das Baugrundstück völlig überdimensioniertes Wohn- und Gewerbequartier zuzulassen.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Begleitung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukollegium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Positiv sind in diesem Zusammenhang der dringend erforderliche Wohnungsbau, die Sicherung und Entwicklung von Gewerbefläche, der Sicherung eines belegungs- und miethpreisgebundenen Handwerkerhauses, eine Flüchtlingsunterkunft, die Ansiedlung von medizinischen Angeboten sowie die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zu nennen. Zudem gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukol-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>legiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier.</p> <p>Bei der Beurteilung, ob sich ein Vorhaben in die Umgebung einfügt, sind verschiedene Gesichtspunkte zu betrachten und abzuwägen. Ein wesentlicher Faktor ist das derzeit bestehende Planungsrecht. Für den Bereich des neuen Stadtquartiers besteht bereits nach § 34 BauGB Planungsrecht. Es ergibt sich durch den Versiegelungsgrad die Bebauung der umliegenden Grundstücke. Bereits im Bestand ist ein Einfügen der gewerblichen Nutzungen an der Röblingstraße nicht gegeben, weshalb die Röblingstraße eine Zäsur für zwei unterschiedliche Bebauungszusammenhänge darstellt. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Entfernung und der höheren Lage der Marienhöhe eine beeinträchtigende Wirkung ausgeschlossen werden kann.</p>
		39.2	Auswirkungen auf das Klima	<p>Unabhängig von der Größenordnung des Projektes werden auch die Auswirkungen hinsichtlich des Klimas und des Verkehrs auf das Umfeld nicht ausreichend berücksichtigt. So wird der Effekt der Kaltluftschneise auf das innerstädtische Klima, der durch die Marienhöfe und den geplanten Schulbau an der Attilastr. stark verändert wird, nicht berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die klimatischen Effekte (z.B. Erwärmung, Minderung des Luftaustausches) auf die zukünftigen Bewohner wurden durch ein gesondertes klimatologisches Fachgutachten ermittelt und in der weiteren Planung berücksichtigt. Mit der Expertise Klimaökologie: B-Plan 7-95 Attilastraße "Marienhöfe" (GEO-NET 2021) liegt ein solches Fachgutachten vor. Im Ergebnis dieses Fachgutachtens konnte festgestellt werden, dass bezüglich der Lufttemperatur und des Bioklimas die Planung (geplante Grünflächen und Anpflanzung von 400 Bäumen) zu günstigeren klimatischen Verhältnissen führt, als im Ist-Zustand herrschen.</p> <p>Die Bebauungsdichte und die Stellung der Gebäude werden über die Festsetzungen im Bebauungsplan geregelt. Zudem werden Festsetzungen zur Dachbegrünung getroffen, was im Fall der intensiven Begrünung der Tiefgaragendächer auch eine stadtklimatisch wirksame Maßnahme ist. Der Versiegelungsgrad, die Grünflächen und die geplanten Baumpflanzungen werden durch die Freianlagenplanung als Anlage zum städtebaulichen Vertrag gesichert. Darüber hinaus ist das</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Entwässerungskonzept Bestandteil des städtebaulichen Vertrages, wodurch weitere Maßnahmen wie die Anlage einer Zisterne für die Bewässerung der Grünflächen mit Niederschlagswasser und die vollständige Versickerung der Niederschläge im B-Plangebiet zur Förderung der Vegetation und damit zur Minderung stadtklimatischer Belastung beitragen.</p>
		39.3	Grundwasserpegel	<p>Die Auswirkungen durch die jahrelange beabsichtigte Grundwasserabsenkung in den umliegenden Grundstücken werden auch nicht hinreichend berücksichtigt. Was ist mit einem Ausgleich für die dabei auftretenden Schäden. Tragen das die Steuerzahler oder die betroffenen Eigentümer selber? Welche Auflagen erhält der Bauherr, um solche Schäden im Vorfeld zu verhindern bzw. auszugleichen?</p>	<p>Kenntnisnahme Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebietes bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist. Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwassers vorgesehen werden. Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt. Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.
		39.4	Parkdruck	<p>Auch hinsichtlich der Verkehrssituation findet sich in den Stellungnahmen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umgebung nichts. Zum Wegfall von Parkplätzen im Bereich der Attilastr. wird z.B. im Verkehrsgutachten lapidar angemerkt, dass dies keine Auswirkungen auf das neue Quartier hat. Unabhängig davon, dass die Annahme m.E. falsch ist, da auch im Quartier mehr Parkplatz als geplant benötigt wird, hat der Wegfall von Parkplätzen sehr wohl Nachteile für die Bewohner der umliegenden Häuser und Grundstücke. Die bisher dort parkenden werden sich andere Parkplätze in der Umgebung suchen und damit die dort bisher parkenden vertreiben usw. Das wird hier einfach so unter den Teppich gekehrt.</p> <p>Im Quartier sind rund 840 Parkplätze in eine Tiefgarage geplant Für die erwarteten ca. 2000 Bewohner (incl. 300 Flüchtlinge) stehen 330 Parkplätze zur Verfügung, für die Gewerbe mit ca. 2000 Beschäftigten 510 Parkplätze. Hierbei werden vorab für einen Supermarkt 65 Kundenparkplätze und für das Ärztezentrum 61 Parkplätze reserviert, so dass für die übrigen Gewerbe ca. 384 Parkplätze zur Verfügung stehen. Für Tempelhof-Schöneberg hat das Bezirksamt 0,62 Kraftfahrzeuge pro Haushalt ermittelt. Selbst wenn man hier eine Quote von 0,5 unterstellt, werden bei der geplanten Anzahl an 840 Wohnungen 420 Stellplätze und unterstellt, dass nur ein Viertel der Beschäftigten mit dem Auto zur Arbeit kommt, für den Gewerbebereich – unabhängig von den Firmenfahrzeugen – ca. 500 Parkplätze benötigt werden. Das sind schon 80 Parkplätze mehr als geplant. Dazu kämen noch die Besucherparkplätze vom Ärztezentrum, dem Supermarkt, den Hotelgästen und den übrigen Besuchern der Anwohner und der Gewerbe.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen. Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt und vertraglich abgesichert, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
		39.5	Verkehrsbelastung während der Realisierung	Ein Konzept für den Baustellenverkehr fehlt sowohl im Verkehrsgutachten als auch in der Stellungnahme des Bezirksamtes völlig. Wo parken die Privatfahrzeuge der Arbeiter, wo	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden im Rahmen der</p>

lfd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				sind die Aufstellräume für Baumaterialanlieferungen (z.B. bei Betonanlieferung, wo innerhalb kürzester Zeit große Mengen angeliefert und verarbeitet werden müssen). Wie wird sichergestellt, dass während der Bauzeit der "normale" Verkehr (Fuß- Rad- und Fahrzeugverkehr) ungehindert und gesichert vorgenommen werden kann?	nachgelagerten Genehmigungsplanung geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans
		39.6	Radwegeverbindung	Bezüglich des Radverkehrs fehlt die Zusicherung eines Radweges zwischen Attilastr. und Prellerweg, da die dafür notwendigen Grundstücke noch nicht gesichert sind. Ich beantrage, die Genehmigung des Bebauungsplans solange auszusetzen, bis die strittigen und offenen Fragen geklärt sind und erwarte, dass meine Einsprüche den zuständigen Ausschüssen und der Bezirksverordnetenversammlung vor einer Entscheidung über den Bebauungsplan vorgelegt werden.	Kenntnisnahme Zwischenzeitlich erfolgte zwischen der Eigentümerin und der Deutschen Bahn eine Einigung zur Realisierbarkeit des Fahrradwegs. Ferner wurde die Deutsche Bahn an der Planung beteiligt und hat der Realisierbarkeit des Radwegs nicht widersprochen. Die betreffenden Grundstücke befinden sich außerhalb des Plangebietes. Die Radverbindung ist nicht Grundlage für die Erteilung jeglicher Baugenehmigungen im Plangebiet. Die Verpflichtung der Projektträgerin zur Sicherung der Weiterführung der Radverbindung in nördlicher und südlicher Richtung ist vertraglich vereinbart. Abwägung aller eingegangenen Stellungnahmen wird grundsätzlich dem Bezirksamt, Ausschuss für Stadtentwicklung und der BVV vor Festsetzung des B-Planes vorgelegt.
40	Bürger*in	40.1	Verkehrsbelastung	Es ist zu erwarten, dass in der mehrjährigen Bauphase in den angrenzenden Straßen (Arnulfstr und Attilastr. Ein Verkehrskollaps entstehen wird. Wenn in dieser Phase die Röblingstraße nicht gesperrt wird, wird es zu einem Ausweichmanöver durch den Marienhöher Weg kommen. I Ich gebe zu Bedenken, dass der Marienhöher Weg nur einspurig zu befahren ist. Die Pflasterung ist uneben. Durch zunehmenden Verkehr wären die Kinder gefährdet, die - von ihren Eltern gebracht - den Marienhöher Weg überqueren müssen, um zu ihrem Kindergarten zu gelangen.	Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungsplanung geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans. Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastrasse somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von et-

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Sie planen ein Neubaugebiet im Areal Attilastr./Röblingstr. Und es soll ein Handwerkerhaus errichtet werden. Wie wollen Sie den zunehmenden Autoverkehr durch Mieter, Kunden etc. auffangen? Wie bereits mitgeteilt, ist der Marienhöher Weg als Ausweichstr. Nicht geeignet! Für Anlieger, für Parkbesucher sowie Gäste ist der Marienhöher Weg nur als Anliegerstr. Bzw. Einbahnstr. geeignet und entsprechend zu beschildern. .</p>	<p>wa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren. In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %). Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastr. auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastr./ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastr. die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastr. von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich sowie vertraglich gesichert.</p>
		40.2	Städtebau, Dichte	Zwei zehnstöckige Häuser nahe Attilastr. sind in der Planung. Eine derartige Gesamthöhe passt nicht in dieses drei- bis vierstöckige Areal der Attilastr.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Begleitung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukollegium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Positiv sind in diesem Zusammenhang der dringend erforderliche Wohnungsbau, die Sicherung und Entwicklung von Gewerbefläche, der Sicherung eines belegungs- und mietpreisgebundenen Handwerkerhauses, eine Flüchtlingsunterkunft, die Ansiedlung von medizinischen Angeboten sowie die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zu nennen. Zudem</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukollegiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier.</p> <p>Es ist zutreffend, dass das geplante Stadtquartier eine höhere Dichte als die Umgebung aufweist. Aufgrund der direkten Lage am S-Bahnhof und der niedrigeren Lage, wird die Entwicklung als verträglich angesehen und ein wichtiger Beitrag für den angespannten Wohnungsmarkt geleistet werden. Bei der Beurteilung, ob sich ein Vorhaben in die Umgebung einfügt, sind verschiedene Gesichtspunkte zu betrachten und abzuwägen. Ein wesentlicher Faktor ist das derzeit bestehende Planungsrecht. Für den Bereich des neuen Stadtquartiers besteht bereits nach § 34 BauGB Planungsrecht. Es ergibt sich durch den Versiegelungsgrad die Bebauung der umliegenden Grundstücke. Bereits im Bestand ist ein Einfügen der gewerblichen Nutzungen an der Röblingstraße nicht gegeben, weshalb die Röblingstraße eine Zäsur für zwei unterschiedliche Bebauungszusammenhänge darstellt. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Entfernung und der höheren Lage der Marienhöhe eine beeinträchtigende Wirkung ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Ferner ist anzumerken, dass die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung der subjektiven Meinungsbildung unterliegt.</p>
		40.3	Radwegeverbindung	<p>Ich gehe davon aus, dass parallel zur Bahntrasse eine Lärmschutzwand errichtet wird. Um zum S-Bahnhof Priesterweg zu gelangen, ist derzeit eine stark befahrene Straße zu überqueren. Hier ist m. E. konzeptionell eine Änderung zu schaffen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Plangebiet wird nur eine Lärmschutzwand für den Schutz der Kita-freifläche geplant. Eine Variante der Radwegverbindung sieht einen Anschluss an die Radwegebrücke Prellerweg/Arnulfstraße vor. Welche Variante letztendlich umgesetzt wird, unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden. Den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes kann in beiden Varianten entsprochen werden.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		40.4	Schulstandort	<p>Dieses großzügige Neubaugebiet eignet sich hervorragend für einen Schulstandort anstelle des geplanten Schulstandorts "Eschenallee". Denn die schmal Paul-Schmidt-Str. bietet verkehrsmäßig keine Grundlage. Und die 71 Gärten der Kolonie "Eschenallee" sind eine Oase - auch für Besucher dieser gepflegten Anlage.</p>	<p>Kenntnisnahme Bei der Fläche des Neubaugebietes handelt es sich um Privatgrundstücke. Für die Nutzung und Enteignung privater Grundstücke für öffentliche Zwecke gelten hohe rechtliche und zeitliche Hürden und dürfen erst erfolgen, wenn geeignete öffentliche Grundstücke hierfür nicht zur Verfügung stehen. Das Land Berlin beabsichtigt, die Grundschule Johanna-Eck-Schule zu erweitern. Die geplante Grundschülerweiterung dient auch der Deckung des durch weitere Vorhaben ausgelösten Bedarfs. Die Vorhabenträgerin übernimmt die Kosten der Erweiterung anteilig für den von ihrem Vorhaben ausgelösten Bedarf im Umfang von 82 Plätzen. Der in der Stellungnahme angesprochene Schulneubau hat keinen Bezug zur vorliegenden Planung.</p>
		40.5	Grundwasserpegel	<p>Zum Grundwasserpegel Da der Grundwasserspiegel im Bereich Hellwig und Güterbahnhof teilweise nur 4 - 5 Meter beträgt, und eine Baugrube von 10 m entstehen wird, ist zu prüfen, ob das Wasser statt in den Teltowkanal auf die Marienhöhe geleitet werden kann. Denn wenn der Grundwasserspiegel am Baugrund auf mindestens 8 - 10 m gesenkt werden muss, fällt der Grundwasserspiegel auch in der Umgebung. Und das könnte Folgen für unseren uralten Baumbestand haben. Diesen möglichen Schäden in unseren Gärten muss vorgebeugt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebietes bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist. Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwassers vorgesehen werden.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt.</p> <p>Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
41	Bürger*in 41 13.5.2022	41.1	ÖPNV	<p>Zu dem oben genannten Bauvorhaben habe ich folgende Einwände, die überprüft werden sollten: Verkehr:</p> <p><u>Anbindung an ÖPNV</u> Die Angespanntheit des Straßenverkehrs wurde im Verkehrsgutachten festgestellt und auf den geringen Beitrag des Planungsgebiets hingewiesen: Es wird angestrebt, dass die Zuzügler sich autofrei verhalten. Das heißt, dass sie nur wenig Beitrag zum Automobilverkehr leisten sollen. Dann werden also die Möglichkeiten des öffentlichen Nahverkehrs durch die Zuziehenden zu nutzen sein. Hier erfolgt keine Quantifizierung der Steigerung der zu erwartende Fahrgastzahlen. Es wird auf die gute Anbindung an den ÖPNV hingewiesen. Dies ist aber nicht ausreichend dargestellt und daher ist diese Beurteilung auch stark anzuzweifeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird nicht dargestellt, wie stark die Inanspruchnahme des ÖPNV durch das Neubauprojekt steigen wird - Genau wie die allgemeine Verkehrssituation in den Spitzenzeiten stark überlastet ist, so ist die Situation des ÖPNV, der die Knotenpunkte Attilastr./Röblingstr. sowie Röblingsstr./Prellerweg nutzt, ebenfalls stark überlastet - die Überlastung rührt nicht nur daher, dass die Busse ebenfalls im Stau stehen, sondern dass sie häufig kom- 	<p>Kenntnisnahme An der Attilastrasse ergibt sich der Effekt der leichten Zunahme der Verkehrsmengen, obwohl der Entfall bestehender Verkehre größer ist als die Anzahl der neu induzierten Verkehre. Die leichte Zunahme ist soweit nicht auf den vorhabeninduzierten Verkehr zurückzuführen, sondern auf die allgemeinen Prognosedaten der Senatsverwaltung.</p> <p>Aufgrund der Nähe zu zwei S-Bahnhöfen, Priesterweg im Norden (S2, 25 und 26) und Attilastrasse im Süden (S2), besteht eine sehr gute Anbindung des Plangebiets an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Ferner verkehren auf der Röblingstraße und auf der Attilastrasse mehrere Buslinien mit unmittelbar am Plangebiet gelegenen Haltestellen. Es wird davon ausgegangen, dass von den rd. 20.000 Wegen 5.100 mit dem ÖPNV erfolgen. Die Verkehrsqualitäten des nicht schienengebundenen ÖPNV folgen denen des Kfz-Verkehrs und sind deshalb auch im Kontext der Verkehrsqualitäten des Prognose-Nullfalls zu sehen. Verbesserungen sind nur durch effizientere Ausnutzung der Infrastruktur (ÖV-Bevorrechtigung) zu erwarten. Dieser Umstand ist losgelöst vom Vorhaben der Marienhöfe und des B-Planes zu sehen. Durch Sicherung entsprechender Flächen an der Röblingstraße und der Anlage von Mittelinseln dort kann zumindest an der Haltestelle Friedhof Röblingstraße für die ÖPNV-Nutzer</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>plett überfüllt sind und daher an den Haltestellen häufig keinen Einstieg mehr zulassen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ferner wird im Gutachten nicht die Verengung durch Radwege im Prellerweg (bereits erfolgt) und den geplanten Radweg in der Attilastr. bezuggenommen. Diese Verengungen des automobilen Verkehrs schlagen sich in selben Maß natürlich auch auf den Busverkehr nieder - Daher ist es für eine verantwortungsvolle Verkehrsplanung unerlässlich, dass die Situation in den ÖPNV gutachterlich erfasst und die Mehrbelastung durch das Neubauprojekt dargestellt wird. Es sollten auch verbindlichere Lösungsansätze als die bisher im Gutachten vage angedeuteten aufgezeigt werden. - Auch bei verstärkter Nutzung von Fahrrädern ist die Infrastruktur in der Nähe in die Betrachtung mit einzubeziehen. So sind Fahrradständer an den S-Bahnhöfen der Attilastr. kaum vorhanden und die Abstellanlagen am Priesterweg bereits jetzt komplett überlastet. <p>Es muss eine Begutachtung der Verkehrssituation im öffentlichen Nahverkehr erfolgen im Hinblick darauf, ob dieser überhaupt in der Lage ist, zusätzliche Fahrgäste aufzunehmen. Hierbei muss auch die bereits beschlossene bzw. durchgeführte Verengung im Bereich Attilastrasse bzw. Prellerweg miteinbezogen werden. Es ist ein schlüssiges Verkehrskonzept vorzulegen, dass die Versorgung des Neubaugebiets mit allen öffentlichen Leistungen (leistungsfähige Verkehrsanbindung für alle Mobilitätsformen) einbezieht. Ein fatalistisches "Es geht nicht besser!", muss zur Einstellung der Planung in der jetzigen Form führen! Ferner ist klar darzustellen, wie im Bereich des Neubaugebiets auch in Spitzenzeiten ausreichend Parkraum, Ladekapazitäten etc. bereitgestellt werden sollen.</p>	<p>eine Verbesserung gegenüber dem Bestand / Prognose-Nullfall erzielt werden.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung der S-Bahnhöfe und Bushaltestellen bzgl. Fahrradabstellanlagen kann durch die bezirkliche Bauleitplanung nicht beeinflusst werden, sondern unterliegt den jeweiligen Betreibern. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass eine Vielzahl der Einwohner und Beschäftigten fußläufig den S-Bahnhof Attilastrasse aufsuchen werden.</p> <p>Für den Bus steht aus Richtung Westen kommend ein Sonderfahrstreifen zur Verfügung, der allerdings in der Zufahrt (direkt vor dem Signalgeber) endet. Der abfahrende Bus muss sich in den fließenden Kfz-Verkehr einordnen. Der ÖPNV in dieser Zufahrt wird aufgrund des Sonderfahrstreifens mit anderen Grenzwerten betrachtet als der Kfz-Verkehr. Der ÖV erreicht hier in der Früh- und Spätspitze die Qualitätsstufe C. An den anderen Zufahrten fährt der Bus im Mischstrom mit den übrigen Kfz mit. Die Verkehrsqualität des ÖPNV ist damit identisch mit denen des Kfz-Verkehrs. Die Planung zur Einrichtung einer Busspur (die zwischenzeitlich aufgrund des geringen Raumprofils verworfen wurde) und die damit verbundene Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen besteht unabhängig von den Entwicklungsabsichten der Marienhöfe. Auch diese Verminderung der Qualität des Verkehrsablaufs ist somit nicht als planinduziert zu betrachten, sondern als Folge der allgemeinen verkehrspolitischen Änderungen.</p> <p>Zwischenzeitlich wurde die Planung seitens SenUMVK angepasst. Anstelle der 30 Schrägparkplätze ist die Einrichtung eines Radweges bei gleichzeitigem Erhalt der dortigen Bäume und des bisherigen Querschnitts geplant.</p> <p>Der Rad- und Fußverkehr ist nicht beeinträchtigt.</p> <p>Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich sowie vertraglich gesichert.
		41.2	Altlasten	<p><u>Altlasten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Gebiet ist als Altlastenfläche durch den Senat erfasst worden. Altlasten sind durch eine starke Ungleichmäßigkeit der Verteilung geprägt. Die Situation ist nur durch verstärkte Probennahme zu erfassen. In allen Bereichen außer der Versickerungsstelle im Nordbereich ist das Ausmaß der Probennahme zu gering, um Belastungshotspots zu detektieren. <p>Eine stärkere und systematische Probennahme für die bereits andiskutierten Parameter sind zu veranlassen!</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Im Rahmen der Behördenbeteiligung forderte das bezirkliche Umweltamt folgende bodenschutzrechtliche Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für das zukünftige Baufeld BBK 10845/Röblingstr.96-116 kann eine Beeinträchtigung der angestrebten Mischnutzung, Sondergebiet mit Wohnanteil, nicht ausgeschlossen werden. Die schadstoffhaltige Aufschüttung ist bauvorbereitend flächendeckend abzutragen. Ein entsprechendes Sanierungskonzept ist zu erarbeiten vorab mit dem Umwelt- und Naturschutzamt abzustimmen. Art und Umfang des Bodenabtrags ist in einem gesonderten Sanierungsbericht zu dokumentieren. Der Bericht ist dem Umwelt- und Naturschutzamt vorzulegen. - Für die übrigen Bauflächen ist ebenfalls ein tiefgründiger Bodenaushub zur Herstellung von Tiefgaragen und Kellerbereichen vorgesehen. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass partiell kontaminierter Boden anfällt. Ein entsprechendes Konzept zur Deklaration, Behandlung und Entsorgung des anfallenden Bodenaushubs ist vorzulegen und mit der Abfallbehörde SenUVK bzw. dem Umwelt- und Naturschutzamt abzustimmen. - Zur Herstellung durchwurzelbarer Bodenschichten ist Bodenmaterial (mineralische Fremddanteile < 10 Vol.%), das den Anforderungen des § 12 der BBodSchV entspricht zu verwenden. Die für den jeweiligen Nutzungsbereich geltenden Prüfwerte der BBodSchV sind einzuhalten. Für Spielplatzflächen und Außenbereiche der Kindertagesstätten sind die Vorsorgewerte der Bundesboden-

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>schutzVO einzuhalten. Dem Umwelt- und Naturschutzamt ist ein Konzept zum Wiedereinbau von Boden und die entsprechenden Qualitätsnachweise vorab vorzulegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zusätzliche Bodenuntersuchungen sind auch im Bereich der vorgesehenen Rigolen und Regenrückhaltebecken, siehe ANHANG 1/Entwässerungskonzept, vorzusehen. Hierzu ist durch flächenrepräsentative Bohrsondierungen, 1- 2 RKS/Standort nachzuweisen, dass keine Versickerung von Niederschlagswasser durch kontaminierte Bodenschichten erfolgen wird. Art und Umfang der notwendigen Untersuchungen sind vorab mit dem Umwelt- und Naturschutzamt abzustimmen. <p>Diese Forderungen wurden vollständig berücksichtigt. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich gemäß § 12 Abs. 3 des städtebaulichen Vertrags alle bestehenden Bodenbelastungen im Zuge der Aushubarbeiten aufzunehmen und vollständig zu entsorgen, so dass keine Kontaminationen auf dem Gelände verbleiben. Ferner wird im städtebaulichen Vertrag die Verpflichtung ergänzt, die geforderten Konzepte und Berichte zur Sanierung, Deklaration, Behandlung und Entsorgung sowie zum Wiedereinbau von Boden in Abstimmung mit dem Umwelt- und Naturschutzamt Tempelhof-Schöneberg anzufertigen. Zudem wird über den städtebaulichen Vertrag gesichert, dass Bodenuntersuchungen im Bereich der geplanten Versickerungsanlagen in Abstimmung mit dem Umwelt- und Naturschutzamt erfolgen.</p>
		41.3	Grundwasser	<p>Grundwasser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Grundwasser liegt in Richtung Attilastr laut hydrologischem Gutachten bei 4m unter der Oberfläche. Damit werden große Teile der geplanten unterirdischen Infrastruktur sich im Bereich oder schon unterhalb des heutigen Grundwasserspiegels bewegen. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastrasse) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydro-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<ul style="list-style-type: none"> - Zum Prellerweg hin liegt der Spiegel 6m tiefer, so dass alleine auf dem Gelände ein starkes Gefälle im Spiegel vorliegt. (Wenn es denn dieselbe Grundwasser-führende Schicht darstellt – was nicht untersucht wurde) Die Fließrichtung sowie die Beziehungen zu den benachbarten Höhenzügen wurde nicht erfasst. Es steht aber zu erwarten, dass zumindest ein signifikanter Teil des dort versickerten Wassers unterirdisch in Richtung des betrachteten Areals abfließen wird. Somit haben Änderungen des Grundwasserspiegels auch Auswirkungen auf die benachbarten Höhenzüge. - Aufgrund der deutlichen Anzeichen für eine sehr dynamische Grundwassersituation sollte die Auswirkung des Baukörpers mit seinen Tiefbauten auf die Grundwasserversorgung in den umgebenden Parks und Wohngebieten aufgeklärt werden. Denn es gibt in der Nachbarschaft sowohl Feuchtgebiete (z.B. in der Lindenhofsiedlung) als auch schon heute trockene Höhenzüge (Marienhöhe und Insulaner) Unter letzteren liegt das Grundwasser tief. In trockenen Sommern wie den letzten werden bereits ohne Eingriffe in das Grundwassersystem schon schwere Schäden im Baumbewuchs festgestellt. <p>Die Grundwassersituation ist deutlich detaillierter durch ein Gutachten zu klären, um die Fragestellungen der Wechselwirkungen mit den angrenzenden Gebieten besser verstehen und Schäden entgegenwirken zu können. Ich fordere aufgrund der fragilen Grundwassersituation, auf jegliche Art der Grundwassersenkung zu verzichten, d.h. die Tiefbauteile sollen in der Trogbauweise durchgeführt werden. Andersfalls steht zu befürchten, dass die angrenzenden Naherholungsgebiete als auch die Feuchtbiotope irreversible ökologische Schaden erleiden werden und ihrer Funktion nicht mehr gerecht werden können.</p>	<p>logische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebiet bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist.</p> <p>Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwassers vorgesehen werden.</p> <p>Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt.</p> <p>Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
42	Bürger*in 42 13.05.2022	42.1	Grundwasser	Folgende Stellungnahmen möchte ich zum Bebauungsplans 7-95 abgeben.	Kenntnisnahme

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Untersuchungsumfang und Darstellung der hydrogeologischen Situation erscheint mir unzureichend. Es ist nicht geklärt, ob die Grundwasserspiegelmessungen einen durchgehenden Wasserkörper widerspiegeln oder auf Schichtenwasser hinweisen. Vor einer Grundwasserabsenkung muss das geklärt sein, da Schichtenwasser die Gefahr birgt, dass kein Wasser nachgeliefert werden kann.</p> <p>Ich beantrage deshalb eine Vervollständigung der hydrogeologischen Darlegung in Form eines hydrogeologischen Profildes (grafischer Querschnitt) mit Angaben zu Hauptgrundwasserleitern, Schichtenwässern sowie möglichen Austauschprozessen/Verbindungszone sowie Untersuchungen zur Festlegung des Entnahmebereiches (capture Zone) bei einer notwendigen Grundwasserhaltung während der Bauphase.</p>	<p>Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebietes bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist.</p> <p>Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwassers vorgesehen werden.</p> <p>Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt.</p> <p>Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Aus den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplanentwurf beteiligt wurden, gingen keine Bedenken oder Einwände gegen das Gutachten hervor.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		42.2	Altlasten	<p>B. Meines Erachtens ist die Altlastensituation nicht abschließend geklärt. Die Schadstoffuntersuchungen wurden weitestgehend im Teilgebiet C durchgeführt und beziehen sich ausschließlich auf die Feststoffkonzentrationen im Boden, der Wirkungspfad Boden-Grundwasser wurde bisher ganz außer Acht gelassen. Der Fokus der Untersuchungen liegt auf der Belastung des Aushubs und seiner Entsorgungs- und Wiederverwertungsmöglichkeiten.</p> <p>Parallel liegt ein sehr komplexes und aufwendiges Entwässerungskonzept vor, dass in die natürliche Wasserdynamik in der ungesättigten Bodenzone eingreift und eine Mobilisierung von Schadstoffen zur Folge haben kann. Zur Abklärung fehlen auch hier Untersuchungen in der ungesättigten Bodenzone bezüglich Wirkungspfad Boden-Grundwasser.</p> <p>Zudem wurden die vom Bezirksamt als altlastenverdächtig eingestuft Grundstücke BBK 10458 Röblingstr. 90, gewerbliche Nutzung Schrotthandel/Steinmetz, BBK 14807 Röblingstr.144, Aufzugsbau/Spedition, Ablagerung, BBK 10843 Röblingstr.148, Fernmeldebau, Betriebstankstelle in Altlastenthematik bisher nicht einbezogen. Eine Beurteilung aktueller Schadstoffbelastung und möglicher Mobilisierung durch neue Entwässerungswege und Grundwasserabsenkung liegt nicht vor.</p> <p>Ich beantrage deshalb ein vollständiges Altlastengutachten, dass die altlastenverdächtigen Flächen im Grenzbereich Röblingstr einbezieht und eine Darstellung und Einordnung des Belastungspfades Boden-Wasser, insbesondere im Hinblick auf die zu erwartende Wasserdynamik durch die Entwässerung und einer möglichen Grundwasserabsenkung während der Bauphase.</p> <p>Die Machbarkeit der Regenentwässerung und der Überflutungsnachweis auf der Basis von Klimadaten aus dem Jahr 2010 erscheinen zweifelhaft, da sie auf veralteten Klimadaten beruhen und die aktuelle Klimasituation mit Extremregenfällen nicht wiedergeben.</p>	<p>Berücksichtigung Im Rahmen der Behördenbeteiligung forderte das bezirkliche Umweltamt folgende bodenschutzrechtliche Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für das zukünftige Baufeld BBK 10845/Röblingstr.96-116 kann eine Beeinträchtigung der angestrebten Mischnutzung, Sondergebiet mit Wohnanteil, nicht ausgeschlossen werden. Die schadstoffhaltige Aufschüttung ist bauvorbereitend flächendeckend abzutragen. Ein entsprechendes Sanierungskonzept ist zu erarbeiten vorab mit dem Umwelt- und Naturschutzamt abzustimmen. Art und Umfang des Bodenabtrags ist in einem gesonderten Sanierungsbericht zu dokumentieren. Der Bericht ist dem Umwelt- und Naturschutzamt vorzulegen. - Für die übrigen Bauflächen ist ebenfalls ein tiefgründiger Bodenaushub zur Herstellung von Tiefgaragen und Kellerbereichen vorgesehen. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass partiell kontaminierter Boden anfällt. Ein entsprechendes Konzept zur Deklaration, Behandlung und Entsorgung des anfallenden Bodenaushubs ist vorzulegen und mit der Abfallbehörde SenUVK bzw. dem Umwelt- und Naturschutzamt abzustimmen. - Zur Herstellung durchwurzelbarer Bodenschichten ist Bodenmaterial (mineralische Fremddanteile < 10 Vol.%), dass den Anforderungen des § 12 der BBodSchV entspricht zu verwenden. Die für den jeweiligen Nutzungsbereich geltenden Prüfwerte der BBodSchV sind einzuhalten. Für Spielplatzflächen und Außenbereiche der Kindertagesstätten sind die Vorsorgewerte der BundesbodenschutzVO einzuhalten. Dem Umwelt- und Naturschutzamt ist ein Konzept zum Wiedereinbau von Boden und die entsprechenden Qualitätsnachweise vorab vorzulegen. - Zusätzliche Bodenuntersuchungen sind auch im Bereich der vorgesehenen Rigolen und Regenrückhaltebecken,

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Ich beantrage deshalb eine Berechnung der Machbarkeit der Regenentwässerung und des Überflutungsnachweises auf der Basis aktueller Klimadaten und von Prognosen zukünftiger Entwicklungen.</p>	<p>siehe ANHANG 1/Entwässerungskonzept, vorzusehen. Hierzu ist durch flächenrepräsentative Bohrsondierungen, 1- 2 RKS/Standort nachzuweisen, dass keine Versickerung von Niederschlagswasser durch kontaminierte Bodenschichten erfolgen wird. Art und Umfang der notwendigen Untersuchungen sind vorab mit dem Umwelt- und Naturschutzamt abzustimmen.</p> <p>Diese Forderungen wurden vollständig berücksichtigt. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich gemäß § 12 Abs. 3 des städtebaulichen Vertrags alle bestehenden Bodenbelastungen im Zuge der Aushubarbeiten aufzunehmen und vollständig zu entsorgen, so dass keine Kontaminationen auf dem Gelände verbleiben. Ferner wird im städtebaulichen Vertrag die Verpflichtung ergänzt, die geforderten Konzepte und Berichte zur Sanierung, Deklaration, Behandlung und Entsorgung sowie zum Wiedereinbau von Boden in Abstimmung mit dem Umwelt- und Naturschutzamt Tempelhof-Schöneberg anzufertigen. Zudem wird über den städtebaulichen Vertrag gesichert, dass Bodenuntersuchungen im Bereich der geplanten Versickerungsanlagen in Abstimmung mit dem Umwelt- und Naturschutzamt erfolgen.</p>
43	Bürger*in 43 13.05.2022	43.1	Auswirkungen auf das Mikroklima	<p>Zu dem oben genannten Bauvorhaben habe ich folgende Einwände, die überprüft werden sollten:</p> <p>Klima: Mikroklima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abbildung 1.3 gibt auf der Planungshinweiskarte die thermische Wertigkeit der Flächen wieder. Im geplanten Bauungsgebiet fällt hier insbesondere die extrem ungünstige thermische Situation im Bereich des heutigen Baumarkts auf. Dieser Baumarkt wurde erst 2008 auf der Fläche einer Kleingartenfläche mit höchster Schutzwürdigkeit errichtet. Man bedenke die Auswirkungen auf die Anwohner der Umgebung der Attilastraße, die durch die Bau- 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der im Jahr 2008 errichtete Baumarkt verfügte bereits über Planungsrecht nach § 34 BauGB, weshalb hier kein besonderer Untersuchungsbedarf erforderlich war. Aufgrund der Neustrukturierung des Gebiets besteht nunmehr ein Planerfordernis, weshalb verschiedene Gutachten beauftragt wurden, um die Auswirkungen der Planung zu ermitteln. Die klimatologische Studie wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Im Ergebnis der klimatologischen Studie konnte auch festgestellt werden, dass auch zukünftig eine relativ hohe Aufenthaltsqualität vor allem im Übergangsbereich zwischen Nordpark und Quartiersplatz behalten wird. Durch die vorgesehe-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>maßnahme seitdem an Lebenswert und auch Immobilienwert verloren haben. Hat 2008 auch eine gleichwertige Klimaberechnung stattgefunden, denn der damalige Bauträger wird nicht unabhängig von dem jetzigen sein und hat von daher die Situation erschaffen, die er jetzt in der Gesamtsicht abmildern möchte.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der "Ist-Situation auf Abbildung 3.13 ist deutlich zu erkennen, wie dieser Baumarkt den Kaltluftstrom von der Marienhöhe in diese südlich angrenzenden Siedlungsgebiete behindert aber noch nicht komplett ausschließt - Bei dem "Planszenario 1" auf Abbildung 3.14 hingegen ist zu sehen, dass von der Marienhöhe kein gerichteter Kaltluftstrom zu erwarten ist, so dass gerade die Bereiche direkt an der stark versiegelten Attilastraße sowie dem ebenfalls stark versiegelten Einfahrtsbereich in das neue Wohnquartier eine prekäre Situation zu erwarten ist. Dies wird auch in Abbildung 4.1 im Planungsszenario 2 mit über 30% weniger Kaltluft deutlich quantifiziert. Die relativierende Bemerkung, es gäbe in diesem Bereich noch ausreichend andere Kaltluftquellen, ist nicht nachvollziehbar, da die Luft von den dem Kanal zugewandten Grünflächen nur schwer in die Straßenschlucht "springen" kann. <p>Deshalb sind für diesen Bereich Ausgleichsmaßnahmen durchzuführen, da ansonsten die thermische Belastung der bereits Anwohnenden in den gezeigten Szenarien gravierend verschlechtert wird!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Insgesamt scheint das neu entstehende Quartier in seiner jetzigen Gestaltung thermisch wenig attraktiv. Auf Abbildung 3.8 und 3.9 ist zu erkennen, dass im Planungsgebiet bei beibehaltener Gebäudestruktur nahezu jeder Kaltluftwindstrom gebrochen wird, so dass in der Nacht kaum Luftbewegung in dem neu geplanten Wohnungsareal zu erwarten ist. Wenn man bedenkt, dass gerade in sehr heißen Nächten ("Tropennächten") diese Luftbewegung benötigt wird, um den Einwohnenden über Verdunstungskälte ("Wind-chill-effekt") Erleichterung zu verschaffen, dann 	<p>nen Maßnahmen – insbesondere zur Verschattung von rd. 200 zu pflanzenden Bäumen – lässt sich hier, wie auch kleinräumig verteilt im gesamten Quartier, sogar für den Zeitschnitt 2040 eine geringere Wärmebelastung als im Basiszenario feststellen.</p> <p>Im Rahmen der klimatologischen Expertise wurden auch die Auswirkungen auf die Umgebung untersucht. Hier konnte festgestellt werden, dass die Beeinflussung des nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes bei austauscharmen sommerlichen Hochdruckwetterlagen vor allem innerhalb des Plangebietes selbst zu einer Abschwächung der Kaltluftlieferung führt. Vereinzelt sind auch die südlich angrenzenden Siedlungsbereiche betroffen, die jedoch auch im Planszenario 2 unter Beachtung des Klimawandels weiterhin über einen mäßigen und somit klimatisch wirksamen Kaltluftvolumenstrom verfügen. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde im Ergebnis der Modellierung nicht festgestellt. Für die Wärmebelastung am Tage sind keine Wechselwirkungen mit angrenzenden Siedlungsbereichen zu erwarten. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung auf die vorhandene Gewerbenutzung quantitativ gesehen zwar als hohe aber gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Hinzu kommt die verminderte Bedeutung von Gewerbeflächen für die Erholungsfunktion des Menschen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischlufte auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt.</p> <p>Im Planszenario 2 ist die von einer relativen Abnahme des Kaltluftvolumens betroffene Flächenkulisse etwas erhöht, allerdings nicht spezifisch dem Bauvorhaben zuzuordnen. Vielmehr ist die erhöhte Flächenkulisse auch auf die klimawandelbedingten klimatischen Veränderungen zurückzuführen. Obwohl es nach der VDI 3787 Blatt 5 zu hohen vorhabenbedingten Auswirkungen mit Werten über der Erheblichkeitsschwelle von 10 % kommt, ist die Nutzungsänderung in Planszenario 1 in diesem konkreten Gebiet als vertretbar einzuordnen. Die Planungshinweiskarte Klima für Berlin weist den</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>ist die Situation bedrohlich. Auch die Funktion des vom Gutachter als "Cool spot" bezeichneten Nordparks kann anhand dieser Simulationen nicht nachvollzogen werden, da von diesem kaum Luftbewegungen ausgehen, die das Gebiet mit kühlender Luft versorgen. Auch die zum Kaltluftstrom quasi querstehende Ausrichtung der Bebauung sorgt für die Brechung der Strömung und die Kaltluftunterversorgung in großen Gebieten des Quartiers. Die als Lüftungsschneise gepriesene Nord-Süd-Achse mit integrierten "Anger" wird ihrer zugeordneten Funktion in dieser Simulation klar erkennbar nicht gerecht, da über sie kaum Kaltluft in das Gebiet strömt. Der in Abbildung 3.10 und 3.11 aufgezeigte Gewinn an Strömung rührt daher, dass in der Ist-Situation hier einer der beiden großen Schuppenkomplexe stand, durch den selbstverständlich keine Zirkulation erfolgen kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die vermeintliche Verbesserung der thermischen Situation für die Bewohner in Abb.3.2 rührt lediglich daher, dass die versiegelten Gewerbeflächen heute sich bei weitem über das Maß erwärmen, das vergleichbare Wohnflächen in der Umgebung aufweisen. So ist der "Gewinn" in der Differentialdarstellung (Abb. 3.4) hauptsächlich im Bereich der Achse zwischen den langen ehemaligen Lagerschuppen zu sehen. Währenddessen wird an vielen anderen Stellen eine massive Verschlechterung der thermischen Situation in Kauf genommen. Auch die "Cool Spot"-Funktion des Nordparks ist hier nahezu nicht zu erkennen. <p>Um eine für zukünftige Einwohner adäquate Unterbringung zu gewährleisten, muss die Planung der Wohngebäude so gestaltet werden, dass sie anstatt die Luftzirkulation zu unterdrücken, diese nutzt, um möglichst viel Kaltluft im und auch außerhalb (am südlichen Rand) des Gebiets zu verteilen. Ansonsten werden in den nächsten Hitzewellen sehenden Auges vermeidbare vorzeitige Todesfälle in Kauf genommen. Ich fordere daher eine Optimierung der Ausrichtung der Gebäu-</p>	<p>betroffenen Siedlungsraum als "ungünstig" aus. Das begründet sich aus der gewerblichen Nutzung, einhergehend mit einem sehr hohen Anteil versiegelter Flächen. Durch die thermische Vorbelastung kann durch geeignete Maßnahmen sichergestellt werden, dass keine signifikante Verschlechterung der Situation eintritt. Aufgrund der gewerblichen Nutzung am Tage kommt der betroffenen Blockfläche für die Erholungsfunktion des Menschen in der Nacht jedoch eine untergeordnete Bedeutung zu.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>de, um die oben genannten Kriterien zu erfüllen. Das Werkzeug der lokalen Klimamodellierung ist dabei zu nutzen. Auswirkungen auf bezirkliches und überbezirkliches Klima</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das vorliegende Gutachten weist in Abbildung 1.1 auf übergeordnete Strömungen innerhalb der Stadt hin, sowie in Abb. 3.6 auf das große Geflecht von Umland und Stadt und den damit verbundenen Flurwinden. Die in diesem Gutachten gezeigten Klimasimulationen jedoch laufen nur im lokalen Bereich ab, die nur wenig über die zu bebauende Fläche hinausgeht. - Die ursprüngliche Intention der Stadtplaner war hingegen, die übergeordneten Strömungen zu nutzen, um in den Innenstadtbereichen ein erträgliches Sommerklima zu erreichen. Es wird daher nicht deutlich, inwieweit die übergeordneten Strömungen bzw. Flurwinde in Richtung Innenstadtbereiche durch die hohe Bebauung ebenfalls gestört werden. Auf der auf der Senatsseite aufgerufenen Karte zu Klimafunktionen wird der Bereich um die Bahntrasse weiträumig als reliefbeeinflusste Luftleitbahn ausgewiesen. (https://www.berlin.de/umweltatlas/klima/klimaanalyse/2000/karten/artikel.931726.php) Es wird auf der Senatsseite auch darauf hingewiesen, dass solche Luftleitbahnen auch ihre Breite für die Funktionalität benötigen. Die Bebauung des Gebietes zwischen den Hügelzügen des Insulaners im Westen und der Marienhöhe im Osten, die an Höhe teilweise die Hügelkuppen überragt, ist geeignet, die Reliefbedingungen nachteilig für den Luftaustausch zu gestalten. Daher muss geprüft und quantifiziert werden, inwiefern die Höhe und die Breite der geplanten Gebäude eine Beeinträchtigung für das mindestens den Bezirk betreffende regionale Klima darstellen und in der Folge sind ggf. Anpassungen am Bauvolumen vorzunehmen. 	
		43.2	Artenschutz	Zauneidechsen:	Kenntnisnahme

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Nach §44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist es verboten wildelebende Tiere einer geschützten Art zu fangen, zu verletzen oder zu töten. Ausnahmen sind unter Auflagen genehmigungsfähig, wenn die Population in ihren Erhalt dabei nicht gefährdet wird.</p> <p>Dass die Population durch die hier dargestellten Maßnahmen nicht gefährdet wird und damit die Konformität zum Umweltgesetz gegeben ist, ist nicht nachgewiesen, weil:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nicht erfasst wurde, welchen Raum die vorgefundene Population einnimmt und wieviel des ursprünglichen Verbreitungsgebiets die Baumaßnahme vernichtet. Auch wurde nicht erfasst, wie die Population im Gebiet der Bauplanung räumlich zu anderen benachbarten Populationen steht. Durch die Bebauung wird ein Korridor verbaut, durch den ein Genaustausch zurzeit noch möglich ist. Es ist nicht gezeigt, dass Teilpopulationen dieser Population sowie andere benachbarte Populationen durch die Baumaßnahmen nicht isoliert werden und somit infolge von Inzucht im Sinne des Umweltgesetzes maßgeblich bis möglicherweise zur Ausrottung geschädigt werden. - am Umsiedlungsort sind die abiotischen Faktoren nicht sicher geklärt. Der gutachterlichen Beschreibung nach ist die Deponie nicht nachvollziehbar genutzt worden. Es wurde eine Deckschicht aus Boden aufgetragen. Von einer Versiegelung ist im Gutachten keine Rede, so dass sich die Frage stellt, inwieweit es nicht zum Austritt von Deponiegasen kommen kann, die dann z.B. in unterirdischen Kammern (Schlaf- und Überwinterungsquartiere) den Sauerstoff verdrängen und so die umgesiedelten Tiere ersticken. - Für eine erfolgreiche Umsiedelung werden 180 weibliche und 140 männliche Tiere nach einschlägiger wissenschaftlicher Literatur benötigt. Die erwarteten umzusetzenden Tiere sind mit bisher 50 geschätzten Tieren viel zu wenig, um eine überlebensfähige Population aufzubauen 	<p>Seitens des bezirklichen Umweltamts wurde das Vorgehen und die Ordnungsverfügung der Senatsverwaltung nicht beanstandet. Das Ersatzhabitat wurde entsprechend des Umsiedlungs- und Entwicklungskonzepts von Natur+Text hergestellt und Teilflächen des Ersatzhabitats wurden hinsichtlich ihrer Aufnahmefähigkeit am 02.05.2022 abgenommen. Einschränkungen durch die Gegebenheiten vor Ort wurden zudem bei Ortsterminen mit den fachlichen Beteiligten besprochen und Lösungen abgestimmt.</p> <p>Die Umsetzung des Umsiedlungs- und Entwicklungskonzepts wird im städtebaulichen Vertrag vereinbart und ist darüber hinaus neben weiteren Anforderungen zur Entwicklung der Zauneidechsenpopulation durch die Ordnungsverfügung der SenUMVK vom 17. Mai 2022 verpflichtend.</p> <p>Eine Isolierung der lokalen Teilpopulation bzw. von benachbarten Populationen ist aufgrund der angrenzenden Bahnflächen nicht zu befürchten. Bahnflächen stellen in Berlin regelmäßig Verbindungskorridore zwischen den einzelnen Populationen dar.</p> <p>Anfang Mai waren 0,65 ha des Ersatzhabitats bereits funktions- und aufnahmefähig und aufgrund der Vegetationsentwicklung wird dies stetig mehr. Als Pflegemaßnahme ist u.a. eine Bewässerung vorgesehen, welche den Vegetationszuwachs sichert.</p> <p>Die beschriebenen Einschränkungen durch erfolgende Sukzession werden durch ein Pflegemonitoring und darin festgehaltenen (Gegen-)Maßnahmen ausgeschlossen.</p> <p>Ein Betreten potentieller Eiablageplätze führt nicht automatisch zu Tötungen von Zauneidechsen. Da die Mahd ausschließlich in den frühen Morgenstunden oder bei für Zauneidechsenaktivitäten nicht geeigneter Witterung (Regen, Temperaturen unter 15°C) vorgenommen wird, also zu Zeiten, wo die Zauneidechsen nicht aktiv sind, ist eine Beeinträchtigung durch das Betreten ausgeschlossen. Das Betreten offener Sandflächen, die zur Eiablage geeignet sind, sollte in diesem Zuge zum Schutz möglicher Eigelege unterbleiben.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<ul style="list-style-type: none"> - weil der zur Verfügung stehende Raum nicht ausreicht. Für eine erfolgreiche Umsiedelung braucht es unter Idealbedingungen bereits 55qm je Individuum. Dies heißt eine absolute Minimalgröße von 2ha wird benötigt! Das erfüllt die ausgesuchte Fläche nur unter der Annahme, dass die Gesamtfläche optimal geeignet ist. Auch unter dieser Annahme bietet der Standort keine weitere Fläche, damit die Population über das Mindestmaß hinaus, das zur Arterhaltung notwendig ist, wachsen kann. Ein Wachstum der Population ist somit unmöglich! - Es wird lediglich postuliert, dass über den Autobahnrandstreifen ein arterhaltender Austausch möglich sei. Wie weit die nächste Population sich aber befindet und ob ein Austausch über möglicherweise große Entfernungen realistisch ist, wird nicht ansatzweise geklärt. Somit besteht hier die Gefahr der Verinselung und damit des Inzucht bedingten Aussterbens - Wenn ein Austausch zu anderen Populationen möglich ist, ist es nicht geklärt, ob die Arten kompatibel sind. Bei früheren Umsiedelungen wurden so autochtone Arten durch Kreuzung ("Hybridisierung") zum Aussterben gebracht. - Das Umsiedlungsgelände muss künstlich zum Lebensraum ertüchtigt werden. Ohne weitere Pflege drohen die Lebensbedingungen der Eidechsen sich drastisch zu verschlechtern. Eine Verpflichtung die genannten 6 Jahre die Population zu betreuen, besteht per se wohl nicht. Und nach möglicherweise begleiteten 6 Jahren besteht die Gefahr, dass die Population dann ohne weitere Pflege ausstirbt, aber das muss ohne weiteres Monitoring dann nicht zur Kenntnis genommen werden. <p>Es müssen die offenen Punkte in ihrer Gesamtheit gutachterlich geklärt werden und ggf. ein besser geeigneter Umsiedlungsort gesucht werden, um die gesetzlichen Bestimmungen adäquat umzusetzen. Wie verträgt es sich, dass auf der Berliner Roten Liste stehende Tiere nach Brandenburg verbracht</p>	

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				werden? Damit wird schlussendlich diese Tierart in Berlin mit behördlicher Genehmigung zum Aussterben gebracht.	
44	Bürger*in 44 13.05.2022	44.1		<p>hiermit lege ich Widerspruch gegen den Bebauungsplan 7-95 ("Marienhöfe") ein. Ich beantrage Nichtfestsetzung.</p> <p>Hilfsweise beantrage ich,</p> <ul style="list-style-type: none"> - dass die vorliegende "Verkehrsuntersuchung" als Gutachten und Untersuchung zum Bebauungsplan verworfen wird, - dass ein sachgerechtes Gutachten, welches die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die umliegenden Gebiete, insbesondere den Marienhöher Weg, neutral bewertet, erstellt wird und entsprechende Untersuchungen durchgeführt werden, - dass dieses zu erstellende Gutachten bei der Abwägung von öffentlichen und privaten Belangen berücksichtigt wird, - dass die Stellungnahme des Landesdenkmalamts vom 17. Dezember 2020 veröffentlicht wird und ggf. berichtigt wird, - dass meine Stellungnahme und die vorgetragenen Argumente bei der Abwägung von öffentlichen und privaten Belangen berücksichtigt werden, - dass das zu erstellende Gutachten, meine Stellungnahme und die vorgetragenen Argumente spätestens bei der Festsetzung in der Bezirksverordnetenversammlung und in den zuständigen Ausschüssen diskutiert werden. <p>Ferner behalte ich meine im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB am 15. September 2020 schriftlich vorgebrachten Einwände aufrecht.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Abwägung der einzelnen Punkte erfolgt unten.</p>
		44.2	Grundstückswert, Qualität der Fachgutachten	<p>Begründung Ich bin als Miteigentümer des Grundstücks Marienhöher Weg xx und als Bewohner des dort gelegenen Einfamilienhauses unmittelbar von dem Bebauungsplan 7-95 betroffen. Durch</p>	<p>Kenntnisnahme Aus dem Vorhaben resultieren keine erheblichen Umweltauswirkungen auf die Umgebung, weshalb eine Minderung des Grundstückswerts nicht zu befürchten ist. Die verkehrlichen</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>das Bauvorhaben wird sowohl eine Minderung des Grundstückswerts als auch eine Verschlechterung der Wohnqualität eintreten. Mithin bin ich durch eine Festsetzung des Bebauungsplans 7-95 beschwert.</p> <p>Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials zum Bebauungsplan sind alle mehr als nur geringfügig betroffenen, schutzwürdigen Belange, deren Betroffenheit dem Bezirksamt bekannt oder zumindest hätte bekannt sein müssen, zusammenzustellen. Die verkehrlichen Untersuchungen zum Bauvorhaben sind derart unzureichend, dass auf ihrer Basis keine gerechte Abwägung von öffentlichen und privaten Belange gemäß § 1 Abs. 7 BauGB möglich ist. Die Stellungnahme des Landesdenkmalamts vom 17. Dezember 2020 zum Gartendenkmal Marienhöhe fehlt in der Zusammenstellung. Beispielhaft sei zu den verkehrlichen Untersuchungen angefügt, dass der zu erwartende Baustellenverkehr in den erstellten Gutachten, insbesondere auch in dem Verkehrsgutachten, gänzlich unbeachtet blieb. Da äußert umfangreiche Abrißarbeiten geplant sind, Erdarbeiten von erheblichem Umfang anstehen und für die zu errichtenden Gebäude Materialanlieferungen in immensem Maße anstehen, ist prima facie zu erwarten, dass es während der Bauarbeiten über mehrere Jahre hinweg zu einem Verkehrskollaps in den angrenzenden Straßen kommen wird. Diese erheblichen Auswirkungen blieben bei den bisherigen Abwägungen mangels diesbezüglichen Gutachtens folglich unberücksichtigt.</p>	<p>Untersuchungen wurden durch die zuständigen Fachämter im Rahmen der Behördenbeteiligung geprüft und betätigt. Es gibt keine Hinweise, warum an der Unabhängigkeit und fachlichen Richtigkeit gezweifelt werden sollte.</p> <p>Ferner ist die Stellungnahme des Landesdenkmalamts in Teilkapitel V.4.28 innerhalb der Begründung zum Bebauungsplan aufgeführt.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die verkehrlichen Untersuchungen wurden nach den in derzeit gültigen Regelwerken und entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft.</p> <p>Im Gegensatz zur Aussage der Stellungnahme gehen die Gutachten auch nicht von einer deutlichen Verschlechterung des derzeitigen Zustands aus. Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöhe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Ferner sei bemerkt, dass die Zählzeiten, die dem "Verkehrsgutachten" zugrunde liegen, unter anderem am 10. März 2020 im Anfangsstadium der Corona-Krise erhoben wurden. Folglich muß davon ausgegangen werden, dass diese nicht repräsentativ für die normale verkehrliche Situation in den betroffenen Straßen im und um das Planungsgebiet sind. Eine Neuerhebung des Zahlenmaterials ist unbedingt erforderlich, um die Auswirkungen des Bauvorhabens realitätsnah und neutral bewerten zu können. Eine sachgerechte und unvoreingenommene Abwägung kann aufgrund des vorhandenen Zahlenmaterials gemäß dem Grundsatz de nihilo nihil nicht erfolgt sein. Ohne sachgerechte Abwägung wesentlicher Folgen des Bebauungsplans ist das Festsetzungsverfahren verfahrensfehlerhaft. Folglich wird auf dieser mangelhaften Basis die Nichtfestsetzung des Bebauungsplans beschlossen werden müssen.</p> <p>Ungeachtet der Tatsache, dass die erhobenen Daten nicht repräsentativ sind und wegen des Erhebungszeitraums unter den Normaldaten liegen müssen, ist das "Verkehrsgutachten" methodisch und inhaltlich ungenügend. Etwa wurden die Daten der Verkehrszählungen für die verschiedenen Straßenkreuzungen an über mehrere Jahre verteilten Zeitpunkten er-</p>	<p>Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungsplanung geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans. Die Minimierung der Auswirkungen von Großbaustellen ist darüber hinaus nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern unterliegt den verkehrlenkenden Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>In Abbildung 2.6 auf Seite 20 des Verkehrsgutachtens sind die Zählungen mit dem jeweiligen Datum angegeben.</p> <p>Von der Senatsverwaltung wurden die aktuellsten Zählzeiten der das Untersuchungsgebiet umgebenden Knotenpunkte übergeben und durch die VCDB ausgewertet. Für den Knotenpunkt Attilastraße / Tejastraße lag keine Zählung vor, damit fehlten wichtige Eingangsdaten, weshalb der Knotenpunkt Attilastraße / Tejastraße am 10.03.2020 erhoben wurde. Diese Erhebung weist einige Besonderheiten auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Erhebung der Ringstraße (zwischen Attilastraße und Kaiserstraße) wurde durchgeführt, als sie aufgrund von Bauarbeiten halbseitig gesperrt war (Einbahnstraße in Richtung Attilastraße). Die Erhebung wurde aufgrund der Langfristigkeit der Baumaßnahme (bis Ende des Jahres 2020) durchgeführt. - Die Erhebung fand im Anfangsstadium der Corona-Krise statt. Zum Zeitpunkt der Erhebungen waren erste vereinzelte Infektionen in Berlin bekannt, jedoch wurden umfangreiche Beschränkungen (Schließung Kindergärten

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>hoben. Sie erstrecken sich vom 18. Juni 2016 bis zum 10. März 2020. Das "Verkehrsgutachten" spricht selbst von Inkonsistenzen, über die nur Vermutungen angestellt werden können. Wenn für die Prognosemodelle nun konsistente Modell-daten herangezogen werden, so muß deren Ursprung mindestens begründet werden. Dies ist aber wegen der unklaren Ursache der Inkonsistenzen unmöglich.</p>	<p>und Schulen, Kontaktbeschränkungen) erst ca. eine Woche später eingeführt. Das ermittelte Verkehrsaufkommen kann daher (mit Einschränkung Baustelle Ringstraße) als normal angesehen werden.</p> <p>Eine spätere Erhebung war aus verschiedenen Gründen nicht möglich (u.a. war absehbar, dass die erste Corona-Welle anläuft). Die Bedingungen der Erhebung wurden aufgelistet und die Sperrung der Ringstraße wurde modellhaft nachgebildet und „korrigiert“.</p> <p>Eine Nacherhebung ist auch aufgrund des Abrisses des Bau-markts nicht mehr möglich und da es daher zu einer Verzerrung/Verfälschung in Bezug auf die bereits erhobenen Daten kommen würde.</p> <p>Die Kamera zählt die Fahrzeuge, die im Erhebungszeitraum den Knotenpunkt passiert haben. Über den gesamten Erhebungszeitraum ist die Anzahl an Fahrzeugen stimmig. Zu den Spitzenstunden können Fahrzeuge im Stau nicht erfasst werden (das geht mit keiner Erhebungsmethode), sie sind aber in der Untersuchung berücksichtigt worden (es wurde auch mehrfach darauf hingewiesen).</p>
		44.3	Verkehrsbelastung	<p>Ferner wurden die Straßeneinmündungen Marienhöher Weg/Röblingstraße und Marienhöher Weg/Attilastraße sowohl bei den Verkehrszählungen als auch bei der Prognose nicht betrachtet. Diese gehören aber zum unmittelbaren Umfeld des Planungsgeländes. Der Marienhöher Weg stellt neben der Straßenkreuzung Attilastraße/Röblingstraße eine zweite Verbindung zwischen diesen Straßen dar. Ungeachtet der angesprochenen Modellierungsfehler ist eklatant, dass für diese Kreuzung für die Attilastraße in östlicher Richtung Spitzenwerte für Rückstaulängen von 825 m ermittelt wurden, dennoch die abzusehende Benutzung des Marienhöher Weges unberücksichtigt blieb und aus dem Prognosemodell ausgeklammert wurde.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastraße auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastraße/ Röß-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Für die schon jetzt überlastete Röblingstraße wird zeitweise eine Erhöhung des Verkehrs um 7 % prognostiziert. Schon jetzt erfolgt Ausweichverkehr über den Marienhöher Weg in Richtung Attilastraße. Durch diese Zusatzbelastung wird dieser Ausweichverkehr unweigerlich erheblich ansteigen. Auch dieser Aspekt blieb im Gutachten gänzlich unberücksichtigt. Zur sachgerechten Folgeabwägung des Bebauungsplans ist die verkehrliche Auswirkung auf den Marienhöher Weg, an der mein Grundeigentum liegt, unabdinglich. Ohne diese Prognose ist das "Verkehrsgutachten" unbrauchbar. Es wird erforderlich sein, ein sachgerechtes Gutachten, welches die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die umliegenden Gebiete, insbesondere den Marienhöher Weg, neutral bewertet, erstellt wird und entsprechende Untersuchungen durchgeführt werden.</p> <p>Die schon jetzt stark überlastete Kreuzung Attilastraße/Röblingstraße wird nicht nur durch eine veränderte Ampelschaltung entlastet werden können. Dies ist insbesondere der Fall, weil in der Realität Rückstauungen in alle Richtungen an der Kreuzung zu beobachten sind, die sogar in der mangelhaften Modellierung zwar beschönigt, aber im Ausmaß kaum verharmlöst werden können. Es wird daher erforderlich sein, zu prüfen, inwiefern durch bauliche Maßnahmen die Kapazität der Kreuzung erhöht werden kann. Hierbei wird zu berücksichtigen sein, dass wegen der angrenzenden Bebauungen die räumliche Beschränkung die Einrichtung von Richtungsfahrbahnen nicht zulassen wird.</p>	<p>lingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastraße die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastraße von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.</p> <p>Kenntnisnahme Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren. In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 %</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Die angenommene zusätzliche Verkehrsbelastung durch das Bauvorhaben ist nicht sachgerecht, sondern deutlich unterschätzt. Beispielsweise ist die Annahme, dass durch eine Kindertagesstätte und durch modulare Unterkünfte für Flüchtlinge kaum verkehrliche Mehrbelastung entstehe, ist weltfremd. Nach Auffassung des OLG Berlin ist ein Betreuungsplatz zumutbar, wenn er in weniger als einer halben Stunde erreicht werden kann. Dieser Radius um die Kindertagesstätte ragt weit über die Grenzen des Bauvorhabens hinaus, so dass mit wesentlichen Bring- und Abholfahrten zu rechnen ist, die Annahme folglich verworfen werden muß.</p> <p>Ferner zeigt gerade der jüngste Zustrom von leidgeplagten Kriegsgeflüchteten aus der Ukraine, dass durchaus davon</p>	<p>und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %). Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich gesichert.</p> <p>Kenntnisnahme Mit dem Bau der Kindertagesstätte soll der durch die Planung ausgelöste Bedarf an Plätzen der Kindertagesbetreuung innerhalb des Plangebiets gedeckt werden. Die Einschätzung, dass hierdurch kein relevanter Quell- und Zielverkehr ausgelöst wird ist daher folgerichtig. Selbst wenn vereinzelt Quell- und Zielverkehre durch die Kindertagesstätte ausgelöst werden würde, sind hierdurch keine erheblichen Umweltauswirkungen, bzw. Auswirkungen auf die Belange des Verkehrs zu befürchten.</p> <p>Kenntnisnahme Eine geringe Anzahl an motorisierten Geflüchteten und eventuellen Besucher_innen hat keine/kaum Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen. Die Belegung der MUF (in Bezug auf die Herkunftsländer) und der Motorisierungsgrad</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>auszugehen ist, dass diese mit Kraftfahrzeugen unterwegs sind.</p> <p>Da auf dem Planungsgelände keine Grundschule vorgesehen ist, ist davon auszugehen, dass zahlreiche Kinder mit dem Pkw zu einer außerhalb gelegenen Schule gebracht und von dort abgeholt werden. Diese Verkehre sind im Gutachten unberücksichtigt geblieben.</p>	<p>der Geflüchteten kann nicht als gesicherte/verlässliche Angabe in ein Verkehrsgutachten eingehen zw. erfasst werden. Bei der Berechnung der Stellplatzanzahl wurde eine spätere Nutzung der Flüchtlingsunterkunft als traditionelle Wohnungen berücksichtigt. Hierbei ergab sich ein Bedarf an 24 Stellplätzen, die sio auch umgesetzt werden. Die Anzahl wurde mit dem Träger bereits abgestimmt und als ausreichend angesehen. Nach Aussage des Betreibers verfügen die300 Geflüchteten über kein eigenes PKW.</p> <p>Kenntnisnahme Das Land Berlin beabsichtigt, die Grundschule Johanna-Eck-Schule zu erweitern. Die geplante Grundschulerweiterung dient auch der Deckung des durch weitere Vorhaben ausgelösten Bedarfs. Die Vorhabenträgerin übernimmt die Kosten der Erweiterung anteilig für den von ihrem Vorhaben ausgelösten Bedarf im Umfang von 82 Plätzen. Der Bedarf an Grundschulplätzen, die aus dem geplanten Gebiet entstehen, werden in einer angemessenen altersgerecht entfernten Grundschule angeboten. Der in der Stellungnahme angesprochene Schulneubau hat keinen Bezug zur vorliegenden Planung.</p>
		44.4	Planungsannahmen	<p>Bei 850 Wohneinheiten ist eine Abschätzung der Zahl der Bewohnerinnen und Bewohner mit 1.695 nicht sachgerecht. Nicht nur ist das betreute Wohnen hierbei unberücksichtigt geblieben, sondern auch die Abschätzung von durchschnittlich weniger als zwei Personen pro Haushalt ist unrealistisch. Diese falsche Grundannahme verfälscht die ohnehin schon fragwürdigen Prognosen zu der verkehrlichen Zusatzbelastung zusätzlich.</p> <p>Mithin sind zahlreiche Grundannahmen für die verkehrliche Mehrbelastung durch das Bauvorhaben fehlerhaft und systematisch zu niedrig angesetzt. Somit ist auch in diesem Punkt das "Verkehrsgutachten" unbrauchbar. Eine Neubegutachtung aufgrund sachgerechter Annahmen wird erforderlich sein.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Abschätzung der durch die neuen Nutzungen zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgt getrennt für jede Teilnutzung im Gebiet u.a. mit dem Programm Ver_Bau (Bosserhoff, 2020). Das Programm berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt daher in Anlehnung an die Methodik und den Kennwerten des Programms Ver_Bau sowie den zugehörigen Richt- und Erfahrungswerten gemäß Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006[a]) sowie Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006). Die</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Schließlich ist das "Verkehrsgutachten" rechnerisch inkonsistent und fehlerhaft. Beispielhaft sei genannt, dass wenn durch den Einzelhandel 10.780 Verkehrswege angesetzt werden, von denen 24 % mit dem Auto absolviert werden, die angegebene Zahl von 1.035 Fahrten rechnerisch falsch und deutlich zu niedrig ist. Eine Korrektur der zahlreichen Rechenfehler im Gutachten ist unbedingt geboten.</p> <p>Bei der Darstellung und Begutachtung der Verkehrserschließung des Plangebiets ist die Auswirkung der verkehrlichen Mehrbelastung auf die Buslinien, die auf der Röblingstraße und der Attilastraße verkehren, nicht berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass es bei diesen Linien (insbesondere bei den Linien 184, M76 und X76) zu erheblichen Verzögerungen kommen wird. Es wird zu prüfen sein, wie durch bauliche Maßnahmen und Vorrangschaltungen diese Nachteile vermieden werden können. Bei der Abwägung öffentlicher und privater Belange ist die Sicherstellung der Mobilität und die Erreichbarkeit durch den ÖPNV unbedingt zu berücksichtigen. Hierzu liegen jedoch in keiner Weise Erwägungen vor, die die genannte Beeinträchtigung berücksichtigen.</p>	<p>Gutachten wurden von den zuständigen Fachämtern geprüft, wobei die Ermittlung des Verkehrsaufkommens nicht beanstandet wurde.</p> <p>Die Annahmen zu den Einwohnern pro Wohneinheit basieren auf den derzeit gültigen Planungsannahmen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, gemäß dem Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung. Die Angaben zum Modal-Split basieren auf dem System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV 2018) für Berlin der TU Dresden. Auch die Annahmen bzgl. des Paket-Lieferverkehrs basieren unter Berücksichtigung der Mitnahmeeffekte auf den fachlich anerkannten Grundlagen der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006) und dem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006).</p> <p>Entgegen Aussage der Stellungnahme wurde das Betreute Wohnen sowohl bei der Ermittlung der Fahrten als auch bei der Ermittlung der Stellplatzanzahl berücksichtigt. Gemäß den Regelwerken wurde diese Nutzung nicht als Wohnen im klassischen Sinn, sondern als Sonderwohnform berücksichtigt.</p> <p>Auch im Rahmen der ermittelten Fahrten für den Einzelhandel, konnten keine Fehler ermittelt werden.</p> <p>Die MIV-Verkehre wurden erneut überprüft. Hierbei konnten keine Fehler festgestellt werden. Die Berechnung innerhalb der Stellungnahme berücksichtigt nicht die abziehenden Wege des Mitnahmeeffekts von 20 %,den Verbundeffekt von 35 % sowie die Auswirkungen des Mobilitätskonzepts die zu vor in Abzug gebracht werden.</p> <p>Für den Bus steht aus Richtung Westen kommend ein Sonderfahrstreifen zur Verfügung, der allerdings in der Zufahrt (direkt vor dem Signalgeber) endet. Der abfahrende Bus muss sich in den fließenden Kfz-Verkehr einordnen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Der ÖPNV in dieser Zufahrt wird aufgrund des Sonderfahrstreifens mit anderen Grenzwerten betrachtet als der Kfz-Verkehr. Der ÖV erreicht hier in der Früh- und Spätspitze die Qualitätsstufe C. An den anderen Zufahrten fährt der Bus im Mischstrom mit den übrigen Kfz mit. Die Verkehrsqualität des ÖPNV ist damit identisch mit denen des Kfz-Verkehrs.</p> <p>Die Planung zur Einrichtung einer Busspur (die zwischenzeitlich aufgrund des geringen Raumprofils verworfen wurde) und die damit verbundene Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen besteht unabhängig von den Entwicklungsabsichten der Marienhöfe. Auch diese Verminderung der Qualität des Verkehrsablaufs ist somit nicht als planinduziert zu betrachten, sondern als Folge der allgemeinen verkehrspolitischen Änderungen.</p> <p>Zwischenzeitlich wurde die Planung seitens SenUMVK angepasst. Anstelle der 30 Schrägparkplätze ist die Einrichtung eines Radweges bei gleichzeitigem Erhalt der dortigen Bäume und des bisherigen Querschnitts geplant.</p> <p>Der Rad- und Fußverkehr ist nicht beeinträchtigt.</p>
		44.5	Beteiligung	<p>Im Übrigen verweist die Begründung des Bauvorhabens auf einen Bericht des Landesdenkmalamts vom 17. Dezember 2020 hin, in dem angeblich der Schutz der Marienhöhe als Gartendenkmal analysiert wird und insbesondere der Schutz der vom Aussichtspunkt der Marienhöhe vorhandenen Sichtachsen diskutiert wird. Diese Stellungnahme ist nicht ausgelegt, so dass die Aussagen nicht nachvollzogen werden können. Da der Schutz von Denkmälern in der unmittelbaren Umgebung des Planungsgebiets zweifelsohne zu den in der Abwägung von öffentlichen und privaten Belangen zu berücksichtigenden Aspekten gehört, ist ohne die Auslage dieser Stellungnahme die Beteiligung der Öffentlichkeit formfehlerhaft. Sie wird wiederholt werden müssen.</p> <p>Die zahlreichen aufgezeigten Mängel des Verfahrens, der Gutachten und der Stellungnahmen lassen nur die Konsequenz zu, dass der Bebauungsplan nicht festgesetzt wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stellungnahme des Landesdenkmalamts aus der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB war und ist Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan (Teilkapitel: V 4, 4.28) und wird ebendort abgewogen. Die Begründung war Bestandteil der öffentlichen Auslegung und förmlichen Behörden- und Trägerbeteiligung vom 11.04.-13.05.2022. Das Landesdenkmalamt hat sich im Rahmen der v.g. Beteiligung erneut geäußert. Die Abwägung aller eingegangener Stellungnahmen wird in die Begründung, zusammengefasst auf die wesentlichen Punkte, aufgenommen und zusätzlich zu den Abwägungstabellen dem Beschluss für die Entscheidung der politischen Gremien beigelegt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				Sollte die Festsetzung dennoch weiter beabsichtigt werden, wird meinen Hilfsanträgen stattgegeben werden müssen.	
45	Bürger*in 45 13.05.2022	45.1		<p>hiermit lege ich Widerspruch gegen den Bebauungsplan 7-95 ("Marienhöfe") ein. Ich beantrage Nichtfestsetzung.</p> <p>Hilfsweise beantrage ich,</p> <ul style="list-style-type: none"> - dass die vorliegende "Verkehrsuntersuchung" als Gutachten und Untersuchung zum Bebauungsplan verworfen wird, - dass ein sachgerechtes Gutachten, welches die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die umliegenden Gebiete, insbesondere den Marienhöher Weg, neutral bewertet, erstellt wird und entsprechende Untersuchungen durchgeführt werden, - dass dieses zu erstellende Gutachten bei der Abwägung von öffentlichen und privaten Belangen berücksichtigt wird, - dass die Stellungnahme des Landesdenkmalamts vom 17. Dezember 2020 veröffentlicht wird und ggf. berichtigt wird, - dass meine Stellungnahme und die vorgetragenen Argumente bei der Abwägung von öffentlichen und privaten Belangen berücksichtigt werden, - dass das zu erstellende Gutachten, meine Stellungnahme und die vorgetragenen Argumente spätestens bei der Festsetzung in der Bezirksverordnetenversammlung und in den zuständigen Ausschüssen diskutiert werden. <p>Ferner behalte ich meine im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB am 15. September 2020 schriftlich vorgebrachten Einwände aufrecht.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Abwägung der einzelnen Punkte erfolgt unten.</p>
		45.2	Grundstückswert, Qualität der Fachgutachten	<p>Begründung Ich bin als Miteigentümer des Grundstücks Marienhöher Weg xx und als Bewohner des dort gelegenen Einfamilienhauses unmittelbar von dem Bebauungsplan 7-95 betroffen. Durch</p>	<p>Kenntnisnahme Aus dem Vorhaben resultieren keine erheblichen Umweltauswirkungen auf die Umgebung, weshalb eine Minderung des Grundstückswerts nicht zu befürchten ist. Die verkehrlichen</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>das Bauvorhaben wird sowohl eine Minderung des Grundstückswerts als auch eine Verschlechterung der Wohnqualität eintreten. Mithin bin ich durch eine Festsetzung des Bebauungsplans 7-95 beschwert.</p> <p>Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials zum Bebauungsplan sind alle mehr als nur geringfügig betroffenen, schutzwürdigen Belange, deren Betroffenheit dem Bezirksamt bekannt oder zumindest hätte bekannt sein müssen, zusammenzustellen. Die verkehrlichen Untersuchungen zum Bauvorhaben sind derart unzureichend, dass auf ihrer Basis keine gerechte Abwägung von öffentlichen und privaten Belange gemäß § 1 Abs. 7 BauGB möglich ist. Die Stellungnahme des Landesdenkmalamts vom 17. Dezember 2020 zum Gartendenkmal Marienhöhe fehlt in der Zusammenstellung.</p> <p>Beispielhaft sei zu den verkehrlichen Untersuchungen angefügt, dass der zu erwartende Baustellenverkehr in den erstellten Gutachten, insbesondere auch in dem Verkehrsgutachten, gänzlich unbeachtet blieb. Da äußert umfangreiche Abrißarbeiten geplant sind, Erdarbeiten von erheblichem Umfang anstehen und für die zu errichtenden Gebäude Materialanlieferungen in immensem Maße anstehen, ist prima facie zu erwarten, dass es während der Bauarbeiten über mehrere Jahre hinweg zu einem Verkehrskollaps in den angrenzenden Straßen kommen wird. Diese erheblichen Auswirkungen blieben bei den bisherigen Abwägungen mangels diesbezüglichen Gutachtens folglich unberücksichtigt.</p>	<p>Untersuchungen wurden durch die zuständigen Fachämter im Rahmen der Behördenbeteiligung geprüft und betätigt. Es gibt keine Hinweise, warum an der Unabhängigkeit und fachlichen Richtigkeit gezwweifelt werden sollte.</p> <p>Ferner ist die Stellungnahme des Landesdenkmalamts in Teilkapitel V.4.28 innerhalb der Begründung zum Bebauungsplan aufgeführt.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die verkehrlichen Untersuchungen wurden nach den in derzeit gültigen Regelwerken und entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft.</p> <p>Im Gegensatz zur Aussage der Stellungnahme gehen die Gutachten auch nicht von einer deutlichen Verschlechterung des derzeitigen Zustands aus. Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöhe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Ferner sei bemerkt, dass die Zählraten, die dem "Verkehrsgutachten" zugrunde liegen, unter anderem am 10. März 2020 im Anfangsstadium der Corona-Krise erhoben wurden. Folglich muß davon ausgegangen werden, dass diese nicht repräsentativ für die normale verkehrliche Situation in den betroffenen Straßen im und um das Planungsgebiet sind. Eine Neuerhebung des Zahlenmaterials ist unbedingt erforderlich, um die Auswirkungen des Bauvorhabens realitätsnah und neutral bewerten zu können. Eine sachgerechte und unvoreingenommene Abwägung kann aufgrund des vorhandenen Zahlenmaterials gemäß dem Grundsatz de nihilo nihil nicht erfolgt sein. Ohne sachgerechte Abwägung wesentlicher Folgen des Bebauungsplans ist das Festsetzungsverfahren verfahrensfehlerhaft. Folglich wird auf dieser mangelhaften Basis die Nichtfestsetzung des Bebauungsplans beschlossen werden müssen.</p> <p>Ungeachtet der Tatsache, dass die erhobenen Daten nicht repräsentativ sind und wegen des Erhebungszeitraums unter den Normaldaten liegen müssen, ist das "Verkehrsgutachten" methodisch und inhaltlich ungenügend. Etwa wurden die Da-</p>	<p>Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %). Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Die Auswirkungen der Realisierung der Planung sowie die erforderlichen Baustellenzufahrten werden im Rahmen der nachgelagerten Genehmigungsplanung geregelt und betreffen nicht die Festsetzungen des Bebauungsplans. Die Minimierung der Auswirkungen von Großbaustellen ist darüber hinaus nicht Gegenstand der Bauleitplanung, sondern unterliegt den verkehrlenkenden Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Kenntnisnahme In Abbildung 2.6 auf Seite 20 des Verkehrsgutachtens sind die Zählungen mit dem jeweiligen Datum angegeben. Von der Senatsverwaltung wurden die aktuellsten Zählraten der das Untersuchungsgebiet umgebenden Knotenpunkte übergeben und durch die VCDB ausgewertet. Für den Knotenpunkt Attilastraße / Tejastraße lag keine Zählung vor, damit fehlten wichtige Eingangsdaten, weshalb der Knotenpunkt Attilastraße / Tejastraße am 10.03.2020 erhoben wurde. Diese Erhebung weist einige Besonderheiten auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Erhebung der Ringstraße (zwischen Attilastraße und Kaiserstraße) wurde durchgeführt, als sie aufgrund von Bauarbeiten halbseitig gesperrt war (Einbahnstraße in Richtung Attilastraße). Die Erhebung wurde aufgrund der Langfristigkeit der Baumaßnahme (bis Ende des Jahres 2020) durchgeführt. - Die Erhebung fand im Anfangsstadium der Corona-Krise statt. Zum Zeitpunkt der Erhebungen waren erste vereinzelte Infektionen in Berlin bekannt, jedoch wurden um-

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>ten der Verkehrszählungen für die verschiedenen Straßenkreuzungen an über mehrere Jahre verteilten Zeitpunkten erhoben. Sie erstrecken sich vom 18. Juni 2016 bis zum 10. März 2020. Das "Verkehrsgutachten" spricht selbst von Inkonsistenzen, über die nur Vermutungen angestellt werden können. Wenn für die Prognosemodelle nun konsistente Modelldaten herangezogen werden, so muß deren Ursprung mindestens begründet werden. Dies ist aber wegen der unklaren Ursache der Inkonsistenzen unmöglich.</p>	<p>fangreiche Beschränkungen (Schließung Kindergärten und Schulen, Kontaktbeschränkungen) erst ca. eine Woche später eingeführt. Das ermittelte Verkehrsaufkommen kann daher (mit Einschränkung Baustelle Ringstraße) als normal angesehen werden.</p> <p>Eine spätere Erhebung war aus verschiedenen Gründen nicht möglich (u.a. war absehbar, dass die erste Corona-Welle anläuft). Die Bedingungen der Erhebung wurden aufgelistet und die Sperrung der Ringstraße wurde modellhaft nachgebildet und „korrigiert“.</p> <p>Eine Nacherhebung ist auch aufgrund des Abrisses des Bauwerks nicht mehr möglich und da es daher zu einer Verzerrung/Verfälschung in Bezug auf die bereits erhobenen Daten kommen würde.</p> <p>Die Kamera zählt die Fahrzeuge, die im Erhebungszeitraum den Knotenpunkt passiert haben. Über den gesamten Erhebungszeitraum ist die Anzahl an Fahrzeugen stimmig. Zu den Spitzenstunden können Fahrzeuge im Stau nicht erfasst werden (das geht mit keiner Erhebungsmethode), sie sind aber in der Untersuchung berücksichtigt.</p>
		45.3	Verkehrsbelastung	<p>Ferner wurden die Straßeneinmündungen Marienhöher Weg/Röblingstraße und Marienhöher Weg/Attilastraße sowohl bei den Verkehrszählungen als auch bei der Prognose nicht betrachtet. Diese gehören aber zum unmittelbaren Umfeld des Planungsgeländes. Der Marienhöher Weg stellt neben der Straßenkreuzung Attilastraße/Röblingstraße eine zweite Verbindung zwischen diesen Straßen dar. Ungeachtet der angesprochenen Modellierungsfehler ist eklatant, dass für diese Kreuzung für die Attilastraße in östlicher Richtung Spitzenwerte für Rückstaulängen von 825 m ermittelt wurden, dennoch die abzusehende Benutzung des Marienhöher Weges unberücksichtigt blieb und aus dem Prognosemodell ausgeklammert wurde.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastraße auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Für die schon jetzt überlastete Röblingstraße wird zeitweise eine Erhöhung des Verkehrs um 7 % prognostiziert. Schon jetzt erfolgt Ausweichverkehr über den Marienhöher Weg in Richtung Attilastraße. Durch diese Zusatzbelastung wird dieser Ausweichverkehr unweigerlich erheblich ansteigen. Auch dieser Aspekt blieb im Gutachten gänzlich unberücksichtigt. Zur sachgerechten Folgeabwägung des Bebauungsplans ist die verkehrliche Auswirkung auf den Marienhöher Weg, an der mein Grundeigentum liegt, unabdinglich. Ohne diese Prognose ist das "Verkehrsgutachten" unbrauchbar. Es wird erforderlich sein, ein sachgerechtes Gutachten, welches die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die umliegenden Gebiete, insbesondere den Marienhöher Weg, neutral bewertet, erstellt wird und entsprechende Untersuchungen durchgeführt werden.</p> <p>Die schon jetzt stark überlastete Kreuzung Attilastraße/Röblingstraße wird nicht nur durch eine veränderte Ampelschaltung entlastet werden können. Dies ist insbesondere der Fall, weil in der Realität Rückstauungen in alle Richtungen an der Kreuzung zu beobachten sind, die sogar in der mangelhaften Modellierung zwar beschönigt, aber im Ausmaß kaum verharmlost werden können. Es wird daher erforderlich sein, zu prüfen, inwiefern durch bauliche Maßnahmen die Kapazität der Kreuzung erhöht werden kann. Hierbei wird zu berücksichtigen sein, dass wegen der angrenzenden Bebauungen die räumliche Beschränkung die Einrichtung von Richtungsfahrbahnen nicht zulassen wird.</p>	<p>des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastraße/ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastraße die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastraße von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird.</p> <p>Kenntnisnahme Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren. In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Die angenommene zusätzliche Verkehrsbelastung durch das Bauvorhaben ist nicht sachgerecht, sondern deutlich unterschätzt. Beispielsweise ist die Annahme, dass durch eine Kindertagesstätte und durch modulare Unterkünfte für Flüchtlinge kaum verkehrliche Mehrbelastung entstehe, ist weltfremd. Nach Auffassung des OLG Berlin ist ein Betreuungsplatz zumutbar, wenn er in weniger als einer halben Stunde erreicht werden kann. Dieser Radius um die Kindertagesstätte ragt weit über die Grenzen des Bauvorhabens hinaus, so dass mit wesentlichen Bring- und Abholfahrten zu rechnen ist, die Annahme folglich verworfen werden muss. Ferner zeigt gerade der jüngste Zustrom von leidgeplagten Kriegsgeflüchteten aus der Ukraine, dass durchaus davon auszugehen ist, dass diese mit Kraftfahrzeugen unterwegs sind.</p> <p>Da auf dem Planungsgelände keine Grundschule vorgesehen ist, ist davon auszugehen, dass zahlreiche Kinder mit dem Pkw zu einer außerhalb gelegenen Schule gebracht und von dort abgeholt werden. Diese Verkehre sind im Gutachten unberücksichtigt geblieben.</p>	<p>des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich gesichert.</p> <p>Mit dem Bau der Kindertagesstätte soll der durch die Planung ausgelöste Bedarf an Plätzen der Kindertagesbetreuung innerhalb des Plangebiets gedeckt werden. Die Einschätzung, dass hierdurch kein relevanter Quell- und Zielverkehr ausgelöst wird ist daher folgerichtig. Selbst wenn vereinzelt Quell- und Zielverkehre durch die Kindertagesstätte ausgelöst werden würde, sind hierdurch keine erheblichen Umweltauswirkungen, bzw. Auswirkungen auf die Belange des Verkehrs zu befürchten.</p> <p>Eine geringe Anzahl an motorisierten Geflüchteten und eventuellen Besucher_innen hat keine/kaum Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen. Die Belegung der MUF (in Bezug auf die Herkunftsländer) und der Motorisierungsgrad der Geflüchteten kann nicht als gesicherte/verlässliche Angabe in ein Verkehrsgutachten eingehen zw. erfasst werden. Bei der Berechnung der Stellplatzanzahl wurde eine spätere Nutzung der Flüchtlingsunterkunft als traditionelle Wohnungen berücksichtigt. Hierbei ergab sich ein Bedarf an 24 Stellplätzen, die sio auch umgesetzt werden. Die Anzahl wurde mit dem Träger bereits abgestimmt und als ausreichend an-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>gesehen. Nach Aussage des Betreibers verfügen die 300 Geflüchteten über kein eigenes PKW.</p> <p>Das Land Berlin beabsichtigt, die Grundschule Johanna-Eck-Schule zu erweitern. Die geplante Grundschülererweiterung dient auch der Deckung des durch weitere Vorhaben ausgelösten Bedarfs. Die Vorhabenträgerin übernimmt die Kosten der Erweiterung anteilig für den von ihrem Vorhaben ausgelösten Bedarf im Umfang von 82 Plätzen. Der Bedarf an Grundschulplätzen, die aus dem geplanten Gebiet entstehen, werden in einer fußläufig angemessenen altersgerecht entfernten Grundschule angeboten.</p> <p>Der in der Stellungnahme angesprochene Schulneubau hat keinen Bezug zur vorliegenden Planung.</p>
		45.4	Planungsannahmen	<p>Bei 850 Wohneinheiten ist eine Abschätzung der Zahl der Bewohnerinnen und Bewohner mit 1.695 nicht sachgerecht. Nicht nur ist das betreute Wohnen hierbei unberücksichtigt geblieben, sondern auch die Abschätzung von durchschnittlich weniger als zwei Personen pro Haushalt ist unrealistisch. Diese falsche Grundannahme verfälscht die ohnehin schon fragwürdigen Prognosen zu der verkehrlichen Zusatzbelastung zusätzlich.</p> <p>Mithin sind zahlreiche Grundannahmen für die verkehrliche Mehrbelastung durch das Bauvorhaben fehlerhaft und systematisch zu niedrig angesetzt. Somit ist auch in diesem Punkt das "Verkehrsgutachten" unbrauchbar. Eine Neubegutachtung aufgrund sachgerechter Annahmen wird erforderlich sein.</p> <p>Schließlich ist das "Verkehrsgutachten" rechnerisch inkonsistent und fehlerhaft. Beispielhaft sei genannt, dass wenn durch den Einzelhandel 10.780 Verkehrswege angesetzt werden, von denen 24 % mit dem Auto absolviert werden, die angegebene Zahl von 1.035 Fahrten rechnerisch falsch und deutlich zu niedrig ist. Eine Korrektur der zahlreichen Rechenfehler im Gutachten ist unbedingt geboten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Abschätzung der durch die neuen Nutzungen zu erwartenden Ziel- und Quellverkehrsaufkommen erfolgt getrennt für jede Teilnutzung im Gebiet u.a. mit dem Programm Ver_Bau (Bosserhoff, 2020). Das Programm berücksichtigt die aktuellen Erkenntnisse zur Verkehrserzeugung unterschiedlicher Nutzungen. Die Ermittlung des Verkehrsaufkommens erfolgt daher in Anlehnung an die Methodik und den Kennwerten des Programms Ver_Bau sowie den zugehörigen Richt- und Erfahrungswerten gemäß Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006[a]) sowie Heft 53-1 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006). Die Gutachten wurden von den zuständigen Fachämtern geprüft, wobei die Ermittlung des Verkehrsaufkommens nicht beanstandet wurde.</p> <p>Die Annahmen zu den Einwohnern pro Wohneinheit basieren auf den derzeit gültigen Planungsannahmen der Senatsverwaltung für Bauen und Wohnen, gemäß dem Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung. Die Angaben zum Modal-Split basieren auf dem System repräsentativer Verkehrs-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Bei der Darstellung und Begutachtung der Verkehrserschließung des Plangebiets ist die Auswirkung der verkehrlichen Mehrbelastung auf die Buslinien, die auf der Röblingstraße und der Attilastraße verkehren, nicht berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass es bei diesen Linien (insbesondere bei den Linien 184, M76 und X76) zu erheblichen Verzögerungen kommen wird. Es wird zu prüfen sein, wie durch bauliche Maßnahmen und Vorrangschaltungen diese Nachteile vermieden werden können. Bei der Abwägung öffentlicher und privater Belange ist die Sicherstellung der Mobilität und die Erreichbarkeit durch den ÖPNV unbedingt zu berücksichtigen. Hierzu liegen jedoch in keiner Weise Erwägungen vor, die die genannte Beeinträchtigung berücksichtigen.</p>	<p>befragungen (SrV 2018) für Berlin der TU Dresden. Auch die Annahmen bzgl. des Paket-Lieferverkehrs basieren unter Berücksichtigung der Mitnahmeeffekte auf den fachlich anerkannten Grundlagen der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV, 2006) und dem Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen (FGSV, 2006).</p> <p>Entgegen Aussage der Stellungnahme wurde das Betreute Wohnen sowohl bei der Ermittlung der Fahrten als auch bei der Ermittlung der Stellplatzanzahl berücksichtigt. Gemäß den Regelwerken wurde diese Nutzung nicht als Wohnen im klassischen Sinn, sondern als Sonderwohnform berücksichtigt.</p> <p>Die MIV-Verkehre wurden erneut überprüft. Hierbei konnten keine Fehler festgestellt werden. Die Berechnung innerhalb der Stellungnahme berücksichtigt nicht die abzuziehenden Wege des Mitnahmeeffekts von 20 %, den Verbundeffekt von 35 % sowie die Auswirkungen des Mobilitätskonzepts die zuvor in Abzug gebracht werden.</p> <p>Für den Bus steht aus Richtung Westen kommend ein Sonderfahrstreifen zur Verfügung, der allerdings in der Zufahrt (direkt vor dem Signalgeber) endet. Der abfahrende Bus muss sich in den fließenden Kfz-Verkehr einordnen.</p> <p>Der ÖPNV in dieser Zufahrt wird aufgrund des Sonderfahrstreifens mit anderen Grenzwerten betrachtet als der Kfz-Verkehr. Der ÖV erreicht hier in der Früh- und Spätspitze die Qualitätsstufe C. An den anderen Zufahrten fährt der Bus im Mischstrom mit den übrigen Kfz mit. Die Verkehrsqualität des ÖPNV ist damit identisch mit denen des Kfz-Verkehrs.</p> <p>Die Planung zur Einrichtung einer Busspur (die zwischenzeitlich aufgrund des geringen Raumprofils verworfen wurde) und die damit verbundene Reduzierung der Anzahl der Fahrstreifen besteht unabhängig von den Entwicklungsabsichten der Marienhöfe. Auch diese Verminderung der Qualität des</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					Verkehrsaflaubs ist somit nicht als planinduziert zu betrachten, sondern als Folge der allgemeinen Verkehrspolitischen Änderungen. Zwischenzeitlich wurde die Planung seitens SenUMVK angepasst. Anstelle der 30 Schrägparkplätze ist die Einrichtung eines Radweges bei gleichzeitigem Erhalt der dortigen Bäume und des bisherigen Querschnitts geplant. Der Rad- und Fußverkehr ist nicht beeinträchtigt.
		45.5	Beteiligung	Im Übrigen verweist die Begründung des Bauvorhabens auf einen Bericht des Landesdenkmalamts vom 17. Dezember 2020 hin, in dem angeblich der Schutz der Marienhöhe als Gartendenkmal analysiert wird und insbesondere der Schutz der vom Aussichtspunkt der Marienhöhe vorhandenen Sichtachsen diskutiert wird. Diese Stellungnahme ist nicht ausgelegt, so dass die Aussagen nicht nachvollzogen werden können. Da der Schutz von Denkmalen in der unmittelbaren Umgebung des Planungsgebiets zweifelsohne zu den in der Abwägung von öffentlichen und privaten Belangen zu berücksichtigen Aspekten gehört, ist ohne die Auslage dieser Stellungnahme die Beteiligung der Öffentlichkeit formfehlerhaft. Sie wird wiederholt werden müssen. Die zahlreichen aufgezeigten Mängel des Verfahrens, der Gutachten und der Stellungnahmen lassen nur die Konsequenz zu, dass der Bebauungsplan nicht festgesetzt wird. Sollte die Festsetzung dennoch weiter beabsichtigt werden, wird meinen Hilfsanträgen stattgegeben werden müssen.	Kenntnisnahme Die Stellungnahme des Landesdenkmalamts war und ist Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan (Teilkapitel: V 4.28) und wird ebendort abgewogen. Die Begründung war Bestandteil der öffentlichen Auslegung und förmlichen Behörden- und Trägerbeteiligung vom 11.04.-13.05.2022. Das Landesdenkmalamt hat sich im Rahmen der v. g. Beteiligung erneut geäußert. Die Abwägung aller eingegangener Stellungnahmen wird in die Begründung, zusammengefasst auf die wesentlichen Punkte, aufgenommen und zusätzlich zu den Abwägungstabellen dem Beschluss für die Entscheidung der politischen Gremien beigefügt.
46	Bürger*in 46 13.05.2022	46.1	Grundwasser	Ich bin Anwohner der Marienhöhe und meine Familie ist zudem Grundstückseigentümer im Marienhöher Weg. Ich bin also von allen mittel- bis langfristigen Folgen des Bauprojektes direkt betroffen.	Kenntnisnahme Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Mit großem Interesse haben wir uns zusammen mit den Nachbarn in der Straße die Unterlagen zum Entwurf des Bebauungsplans "Marienhöfe" angesehen.</p> <p>Im Hydrologischen Gutachten der GID für das Baugrundstück wurde uns bestätigt, was wir hier auch immer vermutet haben: Der Grundwasserspiegel dort unten in der Senke (heute HELLWEG und Güterbahnhofarea mit Gewerbeflächen) liegt nur knapp unter der Erdoberfläche. Das Gutachten sagt auf Seite 12 aus, dass der Grundwasserspiegel bei sogar nur teilweise 4-5 m unter Geländeoberfläche liegt. Damit setzt sich das Grundwasserniveau dort im tiefer gelegenen Bereich des Baufeldes so fort, wie es hier auf der Marienhöhe (in der durch etwas höhere Lage der Siedlung) bekanntermaßen entsprechend tiefer vorhanden ist.</p> <p>Was aber ganz in dem Gutachten fehlt, und das ist der Kritikpunkt und der Mangel des Gutachtens, ist eine Umfeld-Betrachtung/Analyse der Grundwassersituation über das Bau- feld hinaus! Denn das B-Plan Verfahren sagt ja eine Untersuchung des Schutzgutes Wasser explizit zu (Zitat Schutzgut Wasser: Auswirkungen der Bebauung auf den Wasserhaushalt und das Grundwasser, hydrogeologische Untersuchung zur Versickerung, Regenentwässerungskonzept).</p> <p>Im gesamten Gutachten fehlt unter Punkt GRUNDWASSER eine Beschreibung der Ist-Situation der näheren Umgebung und eine Baufolgenabschätzung, also was bei Eingriffen in die Grundwassersituation durch solcherart tiefgreifende Bautätigkeit dies für das nähere Umfeld (also uns in der Röblingstraße und auf der Marienhöhe) bedeuten würde! Die Auswirkungen wurden also schlicht und ergreifend entweder nicht beauftragt oder nicht untersucht.</p> <p>Warum ist dieses so wichtig: Der Bauherr will den ausgelegten Plänen nach eine riesige Tiefgarage in den Boden baggern lassen, um so sein Verkehrskonzept für das Gelände zu realisieren. Wenn man 4m Grundwasserstand hat, aber 12m tief bauen und betonieren</p>	<p>der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plan- gebiet bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist.</p> <p>Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwassers vorgesehen werden. Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt.</p> <p>Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>will, dann muss man Grundwasser um die Baugrube herum massiv abpumpen und absenken. Also 6-8 m. Dieses Wasser wird meist durch oberirdische Rohre weggepumpt. Bei diesen Massen dann sicher in den Teltowkanal, und so dem Grundwasserreservoir entzogen.</p> <p>Im gesamten Gutachten wird nicht auf die Umweltfolgen durch solch massives Abpumpen am Bauplatz eingegangen. Das Abpumpen an einer Stelle verändert bekanntermaßen den Grundwasserstand in den umliegenden Grundwasserschichten, da ja an einer Stelle auf einmal massiv Wasser "fehlt" und folglich ausgeglichen wird. Die Grundwasserstände werden also in Folge auch bei uns im Bereich Marienhöhe sinken!</p> <p>Die Abpumpsituation wird vielleicht durch Sie im Stadtplanungsamt nur als "temporär für die Zeit der Bauarbeiten" und ggf. vernachlässigbar eingestuft.</p> <p>Für uns aber als Gartenbesitzer mit alten tiefwurzelnden Bäumen in über 80 Jahre alten Gärten und auch für die Inhaber von Brunnenanlagen stellt sich das ganz anders dar. Die alten schönen tiefwurzelnden Bäume, die mit dem massiven Absinken des Grundwasserspiegels nicht klarkommen werden, werden eingehen und sind für immer verloren. Darunter sind auch alte schutzwürdige Obstsorten, die dem Erhalt der Artenvielfalt dienen. Und Gärten können nicht mehr gegossen werden, wenn die vorhandenen Brunnen austrocknen. Oder es muss durch die Eigentümer wertvolles teures Berliner Leitungswasser eingesetzt werden, um die grünen Gärten, die auch einen lokalen klimatischen Effekt für den Bereich Marienhöhe haben (siehe FIS Broker Umweltatlas Feuchtgebiete und Kaltluftströme), irgendwie zu erhalten.</p> <p>So oder so entsteht ein Schaden am Bestand und ein monetärer Schaden durch notwendige Abwehrmaßnahmen. Es erfolgt folglich eine Schädigung Dritter als Folge eines durch den Bezirk Tempelhof-Schöneberg genehmigten Bauvorhabens ohne Auflagen zum Grundwassermanagement.</p> <p>Das Hydrologische Gutachten, welches bereits das Umfeld komplett vernachlässigt hat, beschäftigt sich deswegen auch</p>	

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>nicht mit der Fragestellung, ob und wie diese Folgen im Grundwasserhaushalt verhindert werden könnten.</p> <p>Ein Gutachten, das bezüglich des wichtigen Schutzgutes "Wasser/Grundwasser" offensichtlich unvollständig ist, kann zur Begründung und Verabschiedung eines B-Plans "Marienhöfe" schlicht und ergreifend nicht herangezogen werden!</p> <p>Es muss deswegen unbedingt ein neues Gutachten in Verbindung mit einer Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden.</p> <p>Das ergänzende hydrologische Gutachten muss untersuchen, wie sich die Grundwassersituation im Umfeld darstellt. Die Daten dazu gibt es ja beim Land Berlin oder sie lassen sich erheben. Die Machbarkeitsstudie muss untersuchen, wie solche massiven Grundwasserabsenkungen im Umfeld-Bereich technisch verhindert werden könnten. Die Idee, das Pumpwasser nicht in den Kanal zu leiten, sondern hoch auf die Marienhöhe in einer Tiefen- Versickerungsanlage zu pumpen, um so temporär während des Baugeschehens den lokalen Grundwasserspiegel zu stützen, sollte auf jeden Fall in dieser Studie mit geprüft werden!</p> <p>Ich sehe im Rahmen des B-Plan Verfahrens durch das unvollständige Hydrologische Gutachten klare Mängel in den erforderlichen und beizubringenden Unterlagen und erwarte vom Bezirk, dass er erst diese o.g. Nachuntersuchungen beauftragen lässt, bevor der B-Plan verabschiedet wird.</p> <p>Es kann und darf nicht sein, dass in den nächsten Monaten ein B-Plan verabschiedet wird und ggf. eine Baureife ausgesprochen wird, ohne zuvor im B-Plan klare Auflagen zum Grundwassermanagement für zukünftige Bautätigkeiten festzuschreiben.</p>	
47	Bürger*in 47 13.05.2022	47.1	Verkehrsbelastung	<p>1. Es bestehen nur zwei Zufahrten zum Quartier, was sowohl den Verkehr auf der Röblingstraße/Attilastraße als auch an- und abfahrenden Verkehr aus dem Quartier behindert. Es bestehen schon jetzt kaum noch Puffer in der Attilastraße und vor allem in der Röblingstraße sowie im Kreuzungsbereich.</p>	<p>Kenntnisnahme Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die At-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>zungsbereich der beiden Straßen, um zusätzliches Verkehrsaufkommen aufzunehmen. Durch die Lage parallel zu den Bahngleisen kann der Verkehr nicht in alle Richtungen abfließen, sondern konzentriert sich nur auf diese beiden Straßen bzw. belastet diese.</p>	<p>tilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich und vertraglich gesichert.</p>
		47.2	Parkdruck	<p>2. Gefordert wird in der verkehrlichen Stellungnahme ein 'autoarmes Quartier'. Es sind keine geeigneten Maßnahmen getroffen worden noch ist erkennbar, wie diese Forderung umgesetzt werden soll, um die verkehrlichen Auswirkungen in erträglichem Maß zu halten. Nur der Verzicht auf Stellplätze bietet keine Gewähr, dass kein zusätzliches Verkehrsaufkommen entsteht bzw. dass die PKW-Nutzung eingeschränkt wird. Durch die reduzierten und nicht ausreichen vorgesehenen Stellplätze kommt es nur zu einem Verdrängungswettbewerb in den umgebenden</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht.</p> <p>Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unter-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				Wohnquartieren, die dann auch noch durch den Parkplatz-Suchverkehr belastet werden.	<p>halb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen.</p> <p>Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls eine Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept und die Umsetzung vertraglich gesichert erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden.</p> <p>Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
		47.3	Wirtschaftsverkehr	<p>3. Der Anlieferverkehr für die Gewerbeflächen wird zu einer weiteren verkehrlichen Belastung führen. Es werden zu viele Gewerbeflächen auf dem Gebiet vorgesehen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Ermittlung der Stellplatznachfrage erfolgt für die Einwohnenden, Besuchende, beschäftigte Personen und die Kundenschaft sowie den Wirtschaftsverkehr.</p> <p>Berücksichtigt wird bei der Stellplatznachfrage, dass Nutzungen wie z.B. Einzelhandel, Gastronomie und Ärzte bereits auf dem Grundstück vorhanden sind und fußläufig oder mit dem Fahrrad erreicht werden und somit für diese Nutzungen weniger Stellplätze benötigt werden, als wenn diese im Stadtgebiet liegen.</p> <p>Die Stellplätze des Wirtschaftsverkehrs werden oberirdisch zu den einzelnen Gebäuden angeordnet. Eine Ausnahme bilden die Gebäude 10, 11 und 12, die über einen Ladehof im UG die Anlieferungen abwickeln. Auch das Handwerkerhaus soll über einen Ladehof verfügen, der jedoch oberirdisch rea-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>lisiert und direkt über die Attilastraße erschlossen werden soll.</p> <p>An der Attilastraße ergibt sich der Effekt der leichten Zunahme der Verkehrsmengen, obwohl der Entfall bestehender Verkehre größer ist als die Anzahl der neu induzierten Verkehre. Die leichte Zunahme ist soweit nicht auf den vorhabeninduzierten Verkehr zurückzuführen, sondern auf die allgemeinen Prognosedaten der Senatsverwaltung zurückzuführen, da bereits im Bestand (Baumarkt und Lagernutzung im Norden, Wirtschaftsverkehre erfolgen.</p> <p>Durch das städtebauliche Konzept werden planinduzierte Wege von täglich rd. 3.725 MIV-Fahrten ausgelöst (davon rd. 200 Fahrten im Wirtschaftsverkehr, inklusive 63 Schwerlastverkehr-Wirtschaftsfahrten).</p> <p>Ein Großteil des Wirtschaftsverkehrs wird ebenfalls</p> <p>Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren.</p> <p>In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind. In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %).</p> <p>Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		47.4	Städtebau, Dichte	<p>4- Die Bebauung ist insgesamt zu dicht im Vergleich zur umgebenden Bebauung und die vorgesehene, bis zu 10-geschossige Bebauung ist zu hoch und entspricht nicht dem Umgebungsmaßstab. Sie schafft in der tlw. vorgesehenen monofunktionalen Nutzung (Handwerkerhaus) auch keinen Mehrwert für die Umgebung. Auch im Verhältnis zur Marienhöhe ist die Bebauung zu hoch und zu massiv.</p>	<p>Kenntnisnahme Die hohe städtebauliche und architektonische Qualität des Vorhabens "Marienhöfe" wurde durch die intensive Begleitung des Bezirksamts sowie durch die mehrfache Vorstellung der Planung im Stadtentwicklungsausschuss gesichert. Am 10.05.2021 wurde das Vorhaben darüber hinaus im Baukollegium vorgestellt und das Nutzungskonzept und die Programmierung für ein lebendiges Quartier positiv gewertet. Positiv sind in diesem Zusammenhang der dringend erforderliche Wohnungsbau, die Sicherung und Entwicklung von Gewerbefläche, der Sicherung eines belegungs- und miethpreisgebundenen Handwerkerhauses, eine Flüchtlingsunterkunft, die Ansiedlung von medizinischen Angeboten sowie die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zu nennen. Zudem gab es seitens der beteiligten Fachbehörden und des Baukollegiums keine Vorbehalte gegenüber der Höhenentwicklung im Quartier. Bei der Beurteilung, ob sich ein Vorhaben in die Umgebung einfügt, sind verschiedene Gesichtspunkte zu betrachten und abzuwägen. Ein wesentlicher Faktor ist das derzeit bestehende Planungsrecht. Für den Bereich des neuen Stadtquartiers besteht bereits nach § 34 BauGB Planungsrecht. Es ergibt sich durch den Versiegelungsgrad die Bebauung der umliegenden Grundstücke. Bereits im Bestand ist ein Einfügen der gewerblichen Nutzungen an der Röblingstraße nicht gegeben, weshalb die Röblingstraße eine Zäsur für zwei unterschiedliche Bebauungszusammenhänge darstellt. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Entfernung und der höheren Lage der Marienhöhe eine beeinträchtigende Wirkung ausgeschlossen werden kann. Es ist zutreffend, dass das geplante Stadtquartier eine höhere Dichte als die Umgebung aufweist. Aufgrund der direkten Lage am S-Bahnhof und der niedrigeren Lage, wird die Entwicklung als verträglich angesehen und ein wichtiger Beitrag für den angespannten Wohnungsmarkt geleistet werden.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					Ferner ist anzumerken, dass die architektonische Ausgestaltung von geplanten Gebäuden und deren baukulturelle Bedeutung der subjektiven Meinungsbildung unterliegt.
		47.8	Radewegeverbindung	5. Die Anbindung der Fahrradwegeverbindung durch das Quartier parallel zur Röblingstraße an bestehende Radwege westlich der Bahngleise und zum Südgelände ist nicht überzeugend gelöst. Insbesondere im Norden erfolgt die Anbindung nur an den Radweg unter den Brücken. Wünschenswert wäre hier eine Anbindung mit einer kreuzungsfreien und sicheren Radwegebrücke über den Prellerweg/Arnulfstraße z.B. an das Südgelände. In der vorgeschlagenen Form bleiben die Radwegeverbindungen im Quartier nur Stückwerk.	Kenntnisnahme Eine Variante der Radwegverbindung sieht einen Anschluss an die Radwegebrücke Prellerweg/Arnulfstraße vor. Welche Variante letztendlich umgesetzt wird, unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden. Den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes kann in beiden Varianten entsprochen werden.
		47.9	Mehrwert für die Bewohner	6. Für die vorhandene Bebauung und ihre Bewohnerschaft entsteht durch die neue Bebauung keinerlei Mehrwert. Es wird zu einer überproportionalen Belastung der Straßen und Wege und vor allem der Grünflächen kommen, weil die Bebauung im Quartier zu dicht ist und nicht genug Grünflächen und Freizeitbereiche für die Vielzahl an neuen Bewohner_innen vorgesehen sind.	Kenntnisnahme Das neue Stadtquartier kommt auch der Umgebung zu gute. Positiv sind in diesem Zusammenhang der dringend erforderliche Wohnungsbau, die Sicherung und Entwicklung von Gewerbefläche, der Sicherung eines belegungs- und mietpreisgebundenen Handwerkerhauses, eine Flüchtlingsunterkunft, die Ansiedlung von medizinischen Angeboten sowie die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zu nennen. Obwohl der Planungsraum mit wohnungsnahen Grünflächen überversorgt ist, werden die im Gebiet ausgelösten Bedarfe an wohnungsnahen Grünflächen vollständig gedeckt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Zudem wird über die planungsrechtlich gesicherte Freianlagenplanung eine hohe Qualität der Frei- und Spielanlagen gesichert. Somit werden Angebote innerhalb des Plangebiets geschaffen, welche ebenfalls Anwohner_innen aus der Umgebung zugutekommen.

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
48	Bürger*in 48 13.05.2022	48.1	Städtebauliche Dichte, Maß der baulichen Nutzung	<p>Wie kommt es zu dieser Verdichtung und der Erhöhung der Zahlen? "Zu viel zu dicht auf zu kleiner Fläche" müsste eigentlich das Motto des Investors und des B-Plans lauten! Waren in den kommunizierten Vorentwürfen aus 2020 noch 700 WE einschl. 300 Plätze MUF und 58.000 m² Gewerbefläche geplant, sieht der städtebaulichen Vertrag in § 1 ca. 840 WE einschl. 300 Plätze MUF, eine Kita mit ca. 75 Plätzen, eine Pflegestelle mit 8 Plätzen sowie nunmehr ca. 90.000 m² Gewerbefläche vor. Wie kommt es zu dieser Steigerung? Doch wohl nur durch Verdichtung und Ausschöpfung der Wertschöpfung auf "rare" Bauland! Und dies zu Lasten der umliegenden Anwohner. Wir quasi als "Kollateralschaden", weil die Bewohner- und Beschäftigtenzahl einer Kleinstadt (5.000 Personen) in ein bestehendes, seit Jahrzehnten existierendes und bisher auch funktionierendes urbanes Gebiet "platziert" wird? Zu dicht, zu viel, zu hoch! So haben es bereits die auch gutwilligsten und neuem Wohnungsbau durchaus aufgeschlossenen Alt-Anwohner der Marienhöhe bereits Herbst 2021 bei der Demo im Park Marienhöhe hinsichtlich der vorliegenden Neubauplanungen betitelt.</p>	<p>Kenntnisnahme Es ist zutreffend, dass das geplante Stadtquartier eine höhere Dichte als die Umgebung aufweist. Aufgrund der direkten Lage am S-Bahnhof und der niedrigeren Lage, wird die Entwicklung als verträglich angesehen und ein wichtiger Beitrag für den angespannten Wohnungsmarkt geleistet werden. Bei der Beurteilung, ob sich ein Vorhaben in die Umgebung einfügt, sind verschiedene Gesichtspunkte zu betrachten und abzuwägen. Ein wesentlicher Faktor ist das derzeit bestehende Planungsrecht. Für den Bereich des neuen Stadtquartiers besteht bereits nach § 34 BauGB Planungsrecht. Es ergibt sich durch den Versiegelungsgrad die Bebauung der umliegenden Grundstücke. Bereits im Bestand ist ein Einfügen der gewerblichen Nutzungen an der Röblingstraße nicht gegeben, weshalb die Röblingstraße eine Zäsur für zwei unterschiedliche Bebauungszusammenhänge darstellt. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der Entfernung und der höheren Lage der Marienhöhe eine beeinträchtigende Wirkung ausgeschlossen werden kann. Das neue Stadtquartier kommt auch der Umgebung zu gute. Positiv sind in diesem Zusammenhang der dringend erforderliche Wohnungsbau, die Sicherung und Entwicklung von Gewerbefläche, der Sicherung eines belegungs- und mietpreisgebundenen Handwerkerhauses, eine Flüchtlingsunterkunft, die Ansiedlung von medizinischen Angeboten sowie die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums zu nennen. Obwohl der Planungsraum mit wohnungsnahen Grünflächen überversorgt ist, werden die im Gebiet ausgelösten Bedarfe an wohnungsnahe Grünflächen vollständig gedeckt und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Zudem wird über die planungsrechtlich gesicherte Freianlagenplanung eine hohe Qualität der Frei- und Spielanlagen gesichert. Somit werden Angebote innerhalb des Plangebiets geschaffen, welche ebenfalls Bewohner_innen aus der Umgebung zugutekommen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		48.2		<p>Zu den Zahlen: Die Wohnfläche beträgt insgesamt ca. 84.140 m², das ergibt nach den Planungen ca. 765 WE. Doch rechnen wir mal etwas genauer: Davon sollen 30 % geförderte Wohnungen sein. Abzüglich dieser geförderten Wohnungen verbleiben ca. 535 frei finanzierte WE. Das sind Wohnungen mit "ortsüblichen" Mieten, deren Mieter bei DEM Mietpreis auch erwarten, dass Ihnen ein Parkplatz für Ihr Auto zumindest auch angeboten werden kann. 317 Plätze der Misch-Tiefgarage werden lt. Gutachten aktuell den Wohnungen fix zugeordnet. Bleiben alleine im Segment der 535 frei finanzierten WE 218 WE ohne Parkplatzmöglichkeit für nur einen einzigen PKW. Und Bewohner geförderter Wohnungen scheinen nach diesen Berechnungen gar keinen echten Wunsch nach eigenem PKW, auch für den Weg zur Arbeit oder in den Urlaub, zu verspüren? Schon alleine hier krankt das Verkehrskonzept und erzeugt Verdrängungsparkverkehre in den umliegenden Quartieren. Im Verkehrs- Konzept wird ja gerne auf "Radverkehre" und die Nutzung & Installation von "Carsharing "abgehoben.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen. Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden. Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgara-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>ge vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Eine Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt und vertraglich gesichert, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smart-locker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
		48.3	Radverbindung	Aber a) sind die nach Norden über DB Gelände führenden Radtrassen überhaupt nicht durch Vorverträge, sondern nur durch vollkommen rechtlich unverbindliche "Absichtserklärungen"	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrs-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>gen" abgesichert, sondern auch b) die die Carsharing-Ideen vollkommen an der Wirklichkeit vorbei geplant. Wie funktioniert Carsharing oder auch Roller-Sharing? Ich suche mit meiner App im Startgebiet nach einem Fahrzeug, welches mich von A nach B bringt. Also beispielsweise von "Marienhöfe" nach Lichterfelde-Ost. Dafür nutze ich ein Fahrzeug, welches vom vorherigen Nutzer in Startgebiet abgestellt wurde. Ein Abstellen von PKW ist im Plangebiet "Marienhöfe" aber gar nicht möglich, weil es dafür nur die kostenpflichtige Tiefgarage gäbe. Hier müsste der Folgenutzer noch die Parkentgelte zahlen, wenn er die Nutzung beginnt. Das würde das Carsharing immens verteuern (also unwirtschaftlich machen), deswegen dürfte der Vornutzer das Fahrzeug dort gar nicht abstellen. Oberirdische Abstellung ist nach dem Verkehrskonzept unmöglich (Befahrungsverbot). Also findet der interessierte User gar kein verfügbares Fahrzeug im Startbereich für Carsharing, außer alle Carsharing- Angebote werde dann bei uns im Marienhöher Weg, einer kleinen Siedlungsstraße, geparkt... Die idealistische Vorstellung des Gutachterbüros, Fahrzeuge eines eigenen Carsharing-Pools, die nach Nutzung wieder an den Ursprungsort zurückgebracht werden, entsprechen dem Mietwagenmodell der 80er Jahre, aber nicht mehr der heutigen Wirklichkeit. In Folge werden viele Mieter NICHT auf eigene KFZ verzichten wollen, diese mangels Möglichkeit freier Plätze nicht in der "Marienhöfe" Tiefgarage unterstellen können und somit in den engen Siedlungsstraßen fremd parken wollen. Womit die Alt- einwohner der Marienhöhe, Wolframstraße, Tejastraße und auch Lindenhof, basierend durch Fehlplanung der Tiefgaragenkapazitäten, sowohl mit Carsharing-Wagen als auch Mieter-KFZ zugeparkt werden. Aber es sind ja nicht nur private KFZ: Auch Pflegedienste, tägliche Handwerker und weitere Dienstleistungen für die Anwohner suchen in der Tiefgarage Parkraum, der bei diesen Planungen nicht vorhanden sein wird. Entfernt wohnende Be-</p>	<p>politischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht. Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden von der Zufahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen. Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wobei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden. Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>schäftigte der Gewerbe sind nicht alle in der Lage, ihre Anfahrten (bspw. auch bei Schichtbetrieb) mit dem ÖPNV zu organisieren.</p> <p>Alle diese finden nur begrenzt in der Tiefgarage Stellfläche und suchen dafür in den umliegenden Straßen, denen zuvor durch Radwege und andere Maßnahmen bereits schon Parkflächen entzogen wurden. Nur der Supermarkt, der den Bedarf von alleine 60 Plätzen als Minimalbedarf für den Abschluss eines Mietvertrages signalisiert hat, ist "safe".</p> <p>Wir kommen auf die Ausgangsaussage zurück: Zu dicht, zu viel, zu hoch! Und die Planungen behandeln die Auswirkungen auf die Anwohner drum herum als "hinnehmbaren Kollateralschaden"...</p> <p>Das Gebiet ist vollkommen überdimensioniert geplant, reizt die Baulandmöglichkeiten ohne Rücksichtnahme auf die Bewohnerschaft drum herum aus und schiebt ein Verkehrskonzept (samt Gutachten) vor, das auch nicht ansatzweise die Leistungsfähigkeit hat, die bei dieser Gewerbe- und Bewohnerdichte real geplant werden müsste.</p> <p>Das Verkehrsgutachten, wie auch die innere Verkehrsplanung des Investor für den ruhenden (Park-) Verkehr, sind also zurückzuweisen und das Verfahren für den Bebauungsplan müsste ruhen, bis belastbare Konzepte vorliegen, die nicht die Altanwohnerschaft dermaßen über Gebühr belasten werden!</p> <p>Und warum zum Beispiel baut man anstelle des wohl inzwischen fraglichen Hotels nicht zur Entlastung der Situation auf dem Gelände der "Marienhöfe" dort im Gewerbegebiet Süd ein 4-etagiges Parkhaus?</p>	<p>Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Eine Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt und vertraglich gesichert, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smart-locker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plangebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastrasse eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht.</p>
49	Bürger*in 49 16.05.2022	49.1	Dachbegrünung	<p>Folgende Punkte bitten wir zu prüfen/in den Bebauungsplan mit aufzunehmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufnahme von Dachbegrünungen auf allen Hauptdächern 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine verpflichtende Dachbegrünung wurde planungsrechtlich nur für Wohngebäude festgesetzt, um eine kühlende Wirkung in überhitzten Sommernächten gewährleisten zu können. Aufgrund der in Gewerbegebäuden erforderlichen Haustechnik, die üblicherweise auf den Dachflächen untergebracht</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					wird, ist eine verpflichtende Dachbegrünung hier nicht sinnvoll. Nichtsdestotrotz wird durch andere Maßnahmen eine Verbesserung der klimaökologischen Situation im Plangebiet erreicht.
		49.2	Radwegeverbindung	2. Konkretisierung der Fahrradweganbindung an das bestehende Fahrradwegnetz (Einbindung der Attilastraße bis hinter S-Bhf Attilastraße/bis zum Teltowkanal sowie Gersdorfstraße und Röblingstraße)	Kenntnisnahme Ausgehend von den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes ist im Straßenraumprofil der Röblingstraße eine Radwegeverbindung einzurichten. Da das Straßenraumprofil keine Kapazitäten hierfür aufweist, wurde zwischen Attilastraße und Prellerweg eine alternative Radwegeverbindung konzipiert. Darüberhinausgehende Verbindungen sind auf gesamtstädtischer Ebene und nicht im Rahmen eines Bebauungsplans zu bestimmen. Mit der geplanten Radwegeverbindung wird ein wichtiger Beitrag zur Ergänzung und besseren Einbindung des Quartiers und der Umgebung in das bestehende Radwegenetz geleistet.
		49.3	Spielplatzgestaltung	3. Die Ausrichtung der Spielplätze (aktuell starke Verschattung)	Kenntnisnahme Die Ausrichtung der Kinderspielplätze hängt nicht von Verschattung ab, sondern von einer einfachen, gefahrlosen und schnellen Erreichbarkeit durch die Nutzer_innen (Kinder) und der Wohnungsnähe. Aufgrund der Klimawandels ist eine Verschattung der Spielflächen durch Bäume sinnvoll.
		49.4	Schulstandort	4. Integration von Schul- und Kindergarten in das Gesamtprojekt am Standort (im Bebauungsplan-Gebiet)	Kenntnisnahme Im Plangebiet ist eine Kindertagesstätte mit dazugehörigen Freiflächen vorgesehen, die auch der gärtnerischen Nutzung zur Verfügung steht. Ein Schulstandort ist innerhalb des Plangebiets nicht vorgesehen, da es sich bei dieser Fläche um Privatgrundstücke handelt. Für die Nutzung und Enteignung privater Grundstücke für öffentliche Zwecke gelten hohe rechtliche und zeitliche Hürden und dürfen erst erfolgen,

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>wenn geeignete öffentliche Grundstücke hierfür nicht zur Verfügung stehen. Daher ist eine Grundschulerweiterung in fußläufiger, angemessener altersgerechter Entfernung geplant.</p>
		49.5	Grundwasser	<p>5. Es fehlt ein Gutachten über die Folgen der Grundwasserabsenkung mit Einleitung in den Teltowkanal für die Marienhöhe (Park und Anliegergrundstücke). Zu überdenken wäre eine Einleitung über Negativbrunnen im Bereich der ehemaligen Kiesgrube auf der Marienhöhe, da dieses Gebiet noch einmal deutlich über dem Niveau der Attilastraße liegt</p>	<p>Kenntnisnahme Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt. Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebietes bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist. Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwassers vorgesehen werden. Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt. Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		49.6	Knotenpunktgestaltung	6. Verkehrskonzept im Bereich der Einmündung Attilastraße: die Verkehrsführung ist nicht eindeutig. Die Einengung zur Ausbildung einer Zufahrt steht dem Fahrradverkehr entgegen.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anbindung an die Attilastraße weist ausreichend Kapazitäten für die Quell- und Zielverkehre auf und der Knotenpunkt erreicht in den Spitzenstunden die Qualitätsstufe B. Zu- und Abfahrt des Gebietes sind für den Mischverkehr Kfz und Rad konzipiert, für Fußgänger befinden sich Gehwege zwischen den Fahrbahnen und den Häuserkanten. Über den begrünten Mittelstreifen führt zusätzlich eine Wegeverbindung in das Plangebiet.</p> <p>Die vorgesehene Radverkehrsführung auf der Attilastraße wurde hierbei berücksichtigt.</p> <p>Es wurden östlich und westlich der Zufahrt signalisierte Furten über die Attilastraße vorgesehen, die Fußgängern ein sicheres Queren ermöglichen Diese sind ebenfalls durch linksabbiegende Radfahrer (aus Westen in die Marienhöfe oder aus Osten in Richtung Ingostraße) nutzbar. Für linksabbiegende Radfahrer ist jeweils eine Aufstellfläche vorgesehen.</p> <p>Um den Charakter des Vorfahrtknotens zu unterstützen, die Zufahrt querende Fußgänger und Radfahrer zu schützen und auch um Einfahrende in das Gebiet für die verkehrliche Situation (Verkehrsberuhigung im Gebiet, niedrige Geschwindigkeiten) zu sensibilisieren, werden die Zufahrten als Gehwegüberfahrten gestaltet .</p> <p>Daher können Radweg (mindestens 2,30 m) und Gehweg (mindestens 3,20 m) in den bestehenden Raum integriert werden.</p> <p>Die konkrete Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt in Abstimmung mit SenUMVK als Straßenbaulastträger. Darüber hinaus ist eine alternative Radverbindung vom S-Bahnhof Attilastraße geplant, die zwischen den Urbanen Gebieten und dem Gewerbegebiet über das Plangebiet Richtung Norden weitergeführt wird.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		49.7	Beteiligung	Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass das Online-Portal zur Stellungnahme bereits vor Ablauf des Tages (23:59 Uhr) abgeschaltet wurde.	<p>Kenntnisnahme Das Onlineportal schaltet sich um 0:00 Uhr automatisch ab und ist über Zeitserver im Internet synchronisiert. Ferner stellt das Onlineportal nur eine zusätzliche Beteiligungsmöglichkeit dar. Auf dem Onlineportal waren sämtliche Kontaktmöglichkeiten zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb der Frist möglich, z.B. ebenfalls per E-Mail an stadtplanung@bats.berlin.de. Später als zum Fristende abgegebene Stellungnahme, die bspw. per Post eingingen, wurden ebenfalls berücksichtigt. Auf der Internetseite des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg waren die Unterlagen darüber hinaus auch nach Ende der Beteiligung noch für jede interessierte Person abrufbar.</p>
50	Bürger*in 50 16.05.2022	50.1	Dachbegrünung	<p>Folgende Punkte bitten wir zu prüfen/in den Bebauungsplan mit aufzunehmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufnahme von Dachbegrünungen auf allen Hauptdächern 	<p>Kenntnisnahme Eine verpflichtende Dachbegrünung wurde planungsrechtlich nur für Wohngebäude festgesetzt, um eine kühlende Wirkung in überhitzten Sommernächten gewährleisten zu können. Aufgrund der in Gewerbegebäuden erforderlichen Haustechnik, die auf üblicherweise auf den Dachflächen untergebracht wird, ist eine verpflichtende Dachbegrünung hier nicht sinnvoll. Nichtsdestotrotz wird durch andere Maßnahmen eine Verbesserung der klimaökologischen Situation im Plangebiet erreicht.</p>
		50.2	Radwegeverbindung	<ol style="list-style-type: none"> 2. Konkretisierung der Fahrradweganbindung an das bestehende Fahrradwegnetz (Einbindung der Attilastraße bis hinter S-Bhf. Attilastraße/bis zum Teltowkanal sowie Gersdorfstraße und Röblingstraße) 	<p>Kenntnisnahme Ausgehend von den Anforderungen des Mobilitätsgesetzes ist im Straßenraumprofil der Röblingstraße eine Radwegeverbindung einzurichten. Da das Straßenraumprofil keine Kapazitäten hierfür aufweist, wurde zwischen Attilastraße und Prellerweg eine Alternative Radwegeverbindung konzipiert. Darüberhinausgehende Verbindungen sind auf gesamtstädtischer Ebene und nicht im Rahmen eines Bebauungsplans zu bestimmen.</p>

lfd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					Mit der geplanten Radwegeverbindung wird ein wichtiger Beitrag zur Ergänzung und besseren Einbindung des Quartiers und der Umgebung in das bestehende Radwegenetz geleistet.
		50.3	Spielplatzgestaltung	3. Die Ausrichtung der Spielplätze (aktuell starke Verschattung)	Kenntnisnahme Die Ausrichtung der Kinderspielplätze hängt nicht von Verschattung ab, sondern einfacher, gefahrloser und schneller Erreichbarkeit durch die Nutzer_innen (Kinder) und Wohnungsnahe. Aufgrund der Klimawandels ist eine Verschattung der Spielflächen durch Bäume sinnvoll.
		50.4	Schulstandort	4. Integration von Schul- und Kindergarten in das Gesamtprojekt am Standort (im Bebauungsplan-Gebiet)	Kenntnisnahme Im Plangebiet ist eine Kindertagesstätte mit dazugehörigen Freiflächen vorgesehen, die auch der gärtnerischen Nutzung zur Verfügung steht. Ein Schulstandort ist innerhalb des Plangebiets nicht vorgesehen, da es sich bei dieser Fläche um Privatgrundstücke handelt. Für die Nutzung und Enteignung privater Grundstücke für öffentliche Zwecke gelten hohe rechtliche und zeitliche Hürden und dürfen erst erfolgen, wenn geeignete öffentliche Grundstücke hierfür nicht zur Verfügung stehen. Daher ist eine Grundschulerweiterung in der Johanna-Eck-Schule in fußläufig angemessener altersgerechter Entfernung geplant.
		50.5	Grundwasser	5. Es fehlt ein Gutachten über die Folgen der Grundwasserabsenkung mit Einleitung in den Teltowkanal für die Marienhöhe (Park und Anliegergrundstücke). Zu überdenken wäre eine Einleitung über Negativbrunnen im Bereich der ehemaligen Kiesgrube auf der Marienhöhe, da dieses Gebiet noch einmal deutlich über dem Niveau der Attilastraße liegt	Kenntnisnahme Im Rahmen der hydrologischen Untersuchung (GID 2021) wurden auf der Südseite des Plangebietes Grundwasserstände von ca. 3,5 m (eine einzelne Grundwassermessstelle an der Attilastraße) bis 15 m unter Geländeoberkante festgestellt. Nach Norden hin fällt die Grundwasserspiegellinie deutlich ab und liegt ≥ 10 m unter Geländeoberkante. Das hydrologische Gutachten wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung durch die zuständigen Fachämter geprüft und bestätigt.

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Der Grundwasserpegel liegt im überwiegenden Teil des Plangebiet bei rd. 13 m unter der Geländeoberkante, weshalb eine Grundwassersenkung durch Abpumpen und Einleiten (für welche eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen wäre und bei einer Überschreitung bestimmter Fördermengen eine Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nötig wäre) für die Realisierung einer eingeschossigen Tiefgarage weder erforderlich, noch geplant ist.</p> <p>Sollte im Rahmen der Baumaßnahmen trotzdem lokal Schichtenwasser auftreten, dann können Maßnahmen zur Sammlung von Schichtenwassers vorgesehen werden.</p> <p>Die genauen Anforderungen an die Umsetzung des Vorhabens werden im nachgelagerten Genehmigungsverfahren bestimmt.</p> <p>Da eine Grundwasserabsenkung nicht erforderlich ist, noch geplant wird, sind keine Maßnahmen zum Prüfen oder Abwenden von Schäden, die durch die Baumaßnahmen auf Nachbargrundstücken entstehen könnten, erforderlich. Auswirkungen von Baumaßnahmen auf andere Grundstücke sind grundsätzlich nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>
		50.6	Knotenpunktgestaltung	6. Verkehrskonzept im Bereich der Einmündung Attilastraße: die Verkehrsführung ist nicht eindeutig. Die Einengung zur Ausbildung einer Zufahrt steht dem Fahrradverkehr entgegen.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anbindung an die Attilastraße weist ausreichend Kapazitäten für die Quell- und Zielverkehre auf. Zu- und Abfahrt des Gebietes sind für den Mischverkehr Kfz und Rad konzipiert, für Fußgänger befinden sich Gehwege zwischen den Fahrbahnen und den Häuserkanten. Über den begrünten Mittelstreifen führt zusätzlich eine Wegeverbindung in das Plangebiet.</p> <p>Die vorgesehene Radverkehrsführung auf der Attilastraße ist berücksichtigt.</p> <p>Es wurden östlich und westlich der Zufahrt signalisierte Furchen über die Attilastraße vorgesehen, die Fußgängern ein sicheres Queren ermöglichen Diese sind ebenfalls durch linksabbiegende Radfahrer (aus Westen in die Marienhöfe oder</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>aus Osten in Richtung Ingostraße) nutzbar. Für linksabbiegende Radfahrer ist jeweils eine Aufstellfläche vorgesehen. Um den Charakter des Vorfahrtnotens zu unterstützen, die Zufahrt querende Fußgänger und Radfahrer zu schützen und auch um Einfahrer in das Gebiet für die verkehrliche Situation (Verkehrsberuhigung im Gebiet, niedrige Geschwindigkeiten) zu sensibilisieren, sollten die Zufahrten als Gehwegüberfahrten gestaltet versehen werden. Daher können Radweg (mindestens 2,30 m) und Gehweg (mindestens 3,20 m) in den bestehenden Raum integriert werden.</p> <p>Ausgestaltung Knotenpunkt erfolgt mit den zuständigen Fachbehörden im Rahmen der anhängigen Erschließungsplanung, Darüber hinaus ist eine alternative Radverbindung vom S-Bahnhof Attilastraße geplant, die zwischen den Urbanen Gebieten und dem Gewerbegebiet über das Plangebiet Richtung Norden weitergeführt wird.</p>
		50.7	Beteiligung	Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass das Online-Portal zur Stellungnahme bereits vor Ablauf des Tages (23:59 Uhr) abgeschaltet wurde.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Onlineportal schaltet sich um 0:00 Uhr automatisch ab und ist über Zeitserver im Internet synchronisiert. Ferner stellt das Onlineportal nur eine zusätzliche Beteiligungsmöglichkeit dar. Auf dem Onlineportal waren sämtliche Kontaktmöglichkeiten zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb der Frist möglich, z.B. ebenfalls per E-Mail an stadtplanung@ba-ts.berlin.de. Später als zum Fristende abgegebene Stellungnahme, die bspw. per Post eingingen, wurden ebenfalls berücksichtigt. Auf der Internetseite des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg waren die Unterlagen darüber hinaus auch nach Ende der Beteiligung noch für jede interessierte Person abrufbar.</p>
51	Bürger*in 51 13.05.2022	51.1		Bevor wir uns zu den vorliegenden Unterlagen äußern, möchten wir auf folgenden Sachverhalt hinweisen: Aufgrund dessen, dass im Februar/März 2022 sämtliche Lebensraumstrukturen für die vor Ort nachgewiesenen Zauneiden	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die im Plangebiet befindliche Zauneidechsenpopulation wird entsprechend der Ordnungsverfügung der SenUMVK vom 17. Mai 2022 zur Minimierung weiterer Überlebensrisiken in</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>dechsen beseitigt wurden, wurde unsererseits eine Strafanzeige wegen Verstoßes gegen §44 (1) Nr. 3 BNatSchG, ggf. in Verbindung mit §44 (1) Nr. 1 BNatSchG gestellt. Diese läuft noch. Wir sehen mit der Vernichtung der Strukturen eine massive Schädigung der lokalen Population an Zauneidechsen, welche vor Ergreifung weiterer Maßnahmen erst einmal gestützt werden muss. In diesem Zusammenhang fordern wir, dass die lokale Population entweder vor Ort gestützt wird – d. h. solange versorgt und geschützt wird, bis ausreichend Tiere für eine stabile umsetzfähige Population vor Ort nachgewiesen werden (vergleichbar mit Fallbeispiel aus dem Bezirk Spandau Brunsbütteler Damm) - oder dass zur Rettung der Tiere alle noch zu findenden Tiere in die jetzt funktionalen Teilbereiche der Ausgleichsfläche in Kiekebusch umgesetzt werden und somit separat für die geschädigten Tiere in Anspruch genommen werden. In jedem Fall werden zur Stützung der Population Flächen benötigt, die dem allgemein notwendigen Ausgleich für streng geschützte Arten nicht mehr zur Verfügung stehen und somit bedarf es weiterer Ausgleichsflächen (s. AFCS, Begründung S. 102). Der B-Plan wird daher den Vorgaben einer separat erforderlichen Ausnahmegenehmigung und dem damit verbunden notwendigen Ausgleich nicht mehr gerecht und muss diesbezüglich überarbeitet werden.</p> <p>Nach Durchsicht der vorliegenden Unterlagen nehmen wir wie folgt dazu Stellung:</p> <p>Weshalb sind im Lageplan ‚Grünflächen‘ Straßenbäume an der Röblingstraße zur Fällung eingezeichnet, obwohl diese außerhalb des Geltungsbereichs des B-Plans liegen? Liegt für die Fällung eine Genehmigung vor und wie begründen sich die geplanten Fällungen, wenn sich der Straßenquerschnitt nicht verändert?</p>	<p>die bereits aufnahmefähigen Flächen des abgenommenen Ersatzhabitates in Kiekebusch umgesiedelt. Die noch nicht aufnahmefähigen Flächen im Ersatzhabitat werden durch geeignete Maßnahmen wie Bewässerung in der Vegetationsentwicklung unterstützt, um eine baldige Aufnahmefähigkeit zu ermöglichen.</p> <p>Das strafrechtliche Verfahren hat keinen Bezug zum Bebauungsplanverfahren.</p> <p>Kenntnisnahme Die Einteilung der verkehrlichen Anordnung und die entsprechenden Auswirkungen auf Straßenbäume ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Die im Freianlagenplan zu erkennenden Fällungen und Neupflanzungen von Straßenbäumen ergeben sich aus einem möglichen verkehrlichen Planungsszenario.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		51.2		<p>Schutzgut Flora/Fauna - Vermeidungsmaßnahmen: Geschützter Baumbestand: Auf S. 100 der Begründung steht, dass für die Bäume, welche nicht vom Bauvorhaben betroffen werden sowie zum Erhalt von potenziellen Fledermaus- und Vogellebensstätten ein "Bauzeitlicher Gehölzschutz/Einzelbaumschutz: Durchführung von Gehölzschutz- und Baumschutzmaßnahmen entsprechend der DIN 18920 (Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen) an den betroffenen Einzelbäumen während der Bauphase" vorgesehen ist. Davon ist vor Ort jedoch nichts zu sehen, da nahezu sämtliche Baum- und Strauchstrukturen, außer am Hang unterhalb des ALDI-Marktes, angrenzend an die zukünftige private Grünfläche im Norden sowie auf den Flächen an der Röblingstraße (teilweise), beseitigt wurden. Das ist alles andere als eine umgesetzte Vermeidungsmaßnahme für Einzelbäume, zumal die verbliebenen ‚Einzelbäume‘ keinen Schutz gemäß DIN 18920 aufweisen, obwohl die Abrissarbeiten und Baufeldfreimachung im vollen Gange sind. Somit liegt keine Vermeidung für Bäume vor.</p> <p>Wenn man Fotos von vor Ort vom April 2022 mit dem Lageplan "Baumbestand und –fällung" von LOIDL 2021 vergleicht, fehlen selbst Bäume, die lt. Bestands- und Fällplan erhalten bleiben sollten, bspw. Am Hang unterhalb des ALDI-Marktes (vermutlich Bäume C-F, Acer planetoides). Des Weiteren findet sich z. B. der von planland in Tab. 2, Nr. 53 von 2021 als Populus nigra ‚italica‘ bezeichnete Baum mit 300 cm Stammumfang gar nicht und der von planland als Ulmus glabra bezeichnete Baum mit 240 cm Umfang (Nr. 52) vermutlich als Ulmus americana (Baum G) mit ebenfalls 240 cm Umfang im Bestands- und Fällplan von LOIDL 2021 wieder. Das ist widersprüchlich und daher lässt sich die Begründung an dieser Stelle nicht nachvollziehen. Zudem fehlen teilweise auch die Nummerierungen der Bäume im Bestands- und Fällplan. Somit ist die auf S. 99 getroffene Aussage, dass</p>	<p>Kenntnisnahme Bedauerlicherweise wurden im Zuge der genehmigten Fällarbeiten eine große Anzahl an nicht zur Fällung genehmigten Bäumen gefällt. Dies betrifft auch Bäume, die generell nicht zur Fällung vorgesehen waren. Dies wurde der unteren Naturschutzbehörde unmittelbar nach dem Feststellen mitgeteilt und ist Inhalt eines laufenden Ordnungswidrigkeitsverfahrens. Der angesprochene Baumschutz betrifft jedoch Bäume, die erst bei der Umsetzung des eigentlichen B-Planes betroffen sind und dann geschützt werden. Im Zuge des Rückbaus der Hallen sind keine verbleibenden Bäume durch die Arbeiten gefährdet. Sobald es jedoch zu Arbeiten im Umfeld der verbleibenden Bäume kommt, werden diese gemäß der DIN 18920 durch einen Gehölzschutz geschützt.</p> <p>Kenntnisnahme Im Fällplan (LOIDL 2021) sind nicht alle Bäume erfasst, da nicht alle Bereiche des B-Plangebietes von den geplanten Baumaßnahmen und entsprechend von Fällungen betroffen sein werden. Im Umweltbericht ist die Zuordnung der Baumnummern eindeutig der Kartierung von planland zuzuordnen. Alle geplanten Fällungen im B-Plangebiet sind im Fällplan verzeichnet, womit die Aussage gilt, dass die beiden genannten Bäume (Nummerierung nach planland 2021) nicht von Fällungen durch die geplante Bebauung betroffen sein werden.</p> <p>Die Anzahl der im Plangebiet vorgesehenen Baumpflanzungen übersteigt deutlich die erforderlichen Ersatzpflanzungen. Die Baumpflanzungen werden als Bestandteil der Freianla-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>diese Bäume erhalten bleiben, hinfällig und muss überarbeitet werden. Somit entspricht die Berechnung des Ausgleichs nicht mehr den vor Ort geschaffenen Tatsachen und muss neu berechnet werden. Zudem sollte trotz Schaffung von Grünanlagen eine textliche Festsetzung bzgl. des Ausgleichs und Erhalts neuer Bäume erfolgen. Diese fehlt trotz allem. Denn auch die Schaffung der Grün- und Parkanlagen ist nicht textlich festgesetzt und ein entsprechendes, vertraglich bindendes Konzept liegt noch nicht vor.</p>	<p>genplanung über den städtebaulichen Vertrag gesichert. Die Genehmigung von Fällungen und die Festlegung der erforderlichen Ersatzpflanzungen unterliegt der Berliner BaumSchVO und ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Die privaten Grünflächen sind über zeichnerische Festsetzungen im Bebauungsplan gesichert. Darüber hinaus verpflichtet sich die Vorhabenträgerin den im Verfahren erstellten Freianlagenplan umzusetzen. Durch diese vertragliche Regelung ist er planungsrechtlich bindend.</p>
		51.3	Artenschutz	<p>Die geplante ‚Vermeidungsmaßnahme‘: "Jahreszeitliche Beschränkung von Fällungen und Gebäudeabrissen" wurde auch nur teilweise eingehalten. Die Fällungen fanden zwar außerhalb der Brutperiode statt, jedoch wurde dafür ‚schweres Gerät‘ verwendet, wie man an den tiefen Fahrspuren auf der Fläche erkennen kann. Arbeitsflächen wurden gar nicht begrenzt und somit die Strukturen für Zauneidechsen nachweislich geschädigt. Wenn man sich die Liste der Brutvögel ansieht, wurden auch für diese Arten sämtliche Strukturen beseitigt.</p> <p>Die Abrissarbeiten der Gebäude haben erst im März/April 2022 begonnen und die 4 großen Gebäude an den Enden der Bahnhallen standen bspw. am 29.04.2022 noch mit diversen offenen Zugängen (Fenstern) für Vögel und Fledermäuse ohne Sicherung da. Es ist unklar, ob sich inzwischen darin Tiere eingefunden haben und ggf. brüten/nisten. Denn eine weitere Begutachtung der Gebäude kurz vor Abriss ist lt. Gutachten zur artenschutzfachlichen Gebäudekontrolle vom 31.11.2021 nicht vorgesehen, da die Attikableche inzwischen an allen Gebäuden entfernt wurden. Denn nur diese sollten lt. Gutachten kurz vor Abriss nochmals kontrolliert werden, mehr nicht. Auch der entkernte Baumarkt direkt an der Attilastraße war am 29.04.2022 nicht ausreichend gegen Eindringen von Vögeln gesichert, so dass wir das Vorhandensein einer Ringeltaube innerhalb der Gebäudestrukturen feststellen und der</p>	<p>Kenntnisnahme Die Befahrungen fanden trotz Einweisung und Kontrolle der Fachbetriebe statt. Diese Beeinträchtigung des Habitats ist Inhalt eines laufenden Ordnungswidrigkeitsverfahrens und wird in diesem Zuge geahndet.</p> <p>Die in dem Gebiet der Fällungen lebenden Brutvögel waren zum sehr großen Teil Freibrüter, die sich aufgrund ihrer naturbedingt hohen Mobilität auf den angrenzenden Gebieten der Marienhöhe und des Friedhofes Nistmöglichkeiten erschließen können. Das Nahrungsangebot wird sich aufgrund des massiven Ausschlages der Vegetation und der damit einhergehenden Insektenaktivität nicht verschlechtern.</p> <p>Die Fenster der angesprochenen Gebäude wurden mittels feinmaschiger Netze verschlossen, wenn keine Fensterscheiben mehr vorhanden waren. Die Netze mussten regelmäßig erneuert werden.</p> <p>Unmittelbar vor dem Gebäudeabriss erfolgte am 13.03.2022 eine ausführliche Begehung durch eine Fachfrau für Fledermäuse und Gebäudebrüter. Im Rahmen der Begehung konnte das Vorkommen von nistenden Brutvögeln ausgeschlossen werden. Dies wurde im Protokoll der Ökologischen Baubegleitung dokumentiert. In diesem Zuge wurde auch die verbliebenen Attikaumrandungen kontrolliert und ein Potenzial als Fledermausquartier ausgeschlossen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>unteren Naturschutzbehörde melden mussten. Hier wurde eindeutig die Aufsichts- und Sicherungspflicht vernachlässigt. Somit stellt sich die Frage, welche Funktion die UBB innehat, wenn derartige Verstöße vor Ort möglich sind? Das passiert leider wiederholt, wenn einer Baufeldfreimachung vor der Festsetzung des B-Plans stattgegeben wird und somit die darin vorgegeben Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen nicht mehr beachtet und umgesetzt werden können, da denen bereits vorab zuwider gehandelt wurde.</p> <p>Wir verweisen dringend auf das EuGH-Urteil vom 04.03.2021, Rs. C 473/19 und 474/19, gemäß dem die Verbotstatbestände des §44 BNatSchG für sämtliche Arten gelten, egal welchem Schutzstatus sie unterliegen oder wie deren Erhaltungszustand ist. Das betrifft demzufolge auch sog. Allweltsarten, wie Igel, Blau- und Kohlmeise, etc.. D. h. ein mehrere Monate vor einem Abriss erstelltes artenschutzfachliches Gutachten entlässt den Eingriffsverursacher nicht aus der Verantwortung Gebäude, Bäume und sonstige relevante Strukturen vor Beseitigung nochmals auf Besatz zu prüfen.</p>	<p>Der Hellweg-Baumarkt ist ebenfalls durch bauliche Maßnahmen und durch feinmaschige Netze geschützt. Da im rückwertigen Bereich des Baumarktes Ende April/Anfang Mai das Pflaster des Außenbereiches manuell rückgebaut wurde, musste das Netz für Materialtransporte temporär zur Seite gehen, so dass die absperrende Wirkung hier offensichtlich beeinträchtigt war. Zudem wird das Innere des Baumarktes als Lagerfläche genutzt, für dessen Nutzung ebenfalls die Netze im Falle eines Passierens geöffnet und anschließend wieder geschlossen werden müssen. Das Eindringen einer Ringeltaube kann nur durch diese Durchgänge im Zuge der Transporttätigkeiten erfolgt sein.</p> <p>Eine Kontrolle des Baumarktes durch Mitarbeiter der Baustelle am 29.04.2022 nach Nachricht durch eine Sachbearbeiterin der unteren Naturschutzbehörde blieb ergebnislos, offenbar konnte die Ringeltaube aus dem Gebäude entweichen. Auch bei der Kontrolle des Baumarktes durch die Ökologische Baubegleitung am 03.05.2022 und eine erneute Kontrolle auf gebäudebewohnende Arten am 13.05.2022 konnte weder eine Ringeltaube, noch andere Brutvogelaktivität festgestellt werden.</p> <p>Generell wird auch der Hellweg-Baumarkt unmittelbar vor dem Abriss erneut auf das Vorhandensein von Brutvögeln kontrolliert und für den Abriss freigegeben.</p>
		51.4	Artenschutz	<p>Leider ist nicht nachvollziehbar, wo die ACEF-Maßnahme: "Anbringen von Nisthilfen für Höhlen-/Nischenbrüter" erfolgt ist/sein soll, da kein entsprechender Übersichtsplan vorliegt und lt. Planzeichnung kein Gehölzbestand verbleibt bzw. im Zuge der o. g. Verstöße bereits die meisten Gehölzstrukturen beseitigt wurde und auch die Abrissarbeiten bereits begonnen haben. Wo befinden sich die insgesamt 20+ Nistkästen für Vögel? An den restlich verbliebenen Bäumen konnten unsererseits keine Nistkästen festgestellt werden. Hinzu kommt, dass eine ACEF-Maßnahme für Fledermäuse beschrieben wird, welche keine CEF-Maßnahme bzw. Vermeidungsmaß-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Nist- und Quarthilfen sind an einer eigens dafür errichteten Konstruktion aus einem mit Siebdruckplatten versehenem Bagerüst (L-Form, 15 m x 5 m, 5 m Höhe) im Norden des Vorhabengebietes angebracht. Das Gerüst wurde Anfang Februar fertiggestellt und die Nist- und Quartierhilfen daran am 15.02.2022 montiert. Die acht im Artenschutzfachbeitrag bilanzierten Nisthilfen wurden am 25.02.2022 an unterschiedlichen Bäumen im Randbereich des Vorhabengebietes angebracht. Hierüber wurde die untere Naturschutzbehörde informiert.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>nahme darstellt, sondern lediglich eine Ausgleichsmaßnahme. Diese Angabe in der Begründung auf S. 101 ist also schlichtweg falsch. Mit der Anbringung von Nistkästen im Nachhinein an Neubauten liegt ohne Ausnahmegenehmigung noch immer ein Verstoß gegen §44 BNatSchG (1) Nr. 3 vor, wenn die Nutzung der vorhandenen Strukturen nicht ausgeschlossen werden kann. Liegt eine Ausnahmegenehmigung zum Abriss der Gebäude vor? Des Weiteren wird eine temporäre Lösung an Baugerüsten erwähnt. Jedoch befinden sich derzeit keine Baugerüste auf dem Gelände, so dass wir davon ausgehen müssen, dass auch dies nur eine Aussage ohne konkrete Umsetzung vorab ist. Somit liegt auch für Fledermäuse keine funktionale Vermeidungsmaßnahme vor, obwohl bereits Abrissarbeiten im Gange sind.</p> <p>Hinzu kommt, dass der EuGH mit seinem Urteil vom 28.10.2021 Rs. C-357/20 (https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=248291&pageIndex=0&doclang=DE&mode=req&dir=&occ=first&part=1) festgestellt hat, dass auch Ruhestätten bzw. die Strukturen, welche zur Nutzung von Fortpflanzungsstätten benötigt werden (Nahrungs- und Jagdhabitats, Leitstrukturen, etc.), geschützt sind und bei Verlust ersetzt werden müssen. Wie weit diese Umgebungsstrukturen auszulegen sind, zeigt das Urteil des VGH Hessen vom 15.12.2021 – Rs. 3 C 1465/16.N (https://www.rv.hessenrecht.hessen.de/bshe/document/LA-RE220002420). Aufgrund dessen, dass bereits alle relevanten Strukturen, welche für Fortpflanzungsstätten notwendig gewesen sein können, beseitigt wurden, sind diese nun nicht mehr ausreichend bewertbar.</p> <p>Demzufolge müssen Ausgleichsmaßnahmen im Grünanlagenkonzept dafür vorgesehen werden, sowohl in den ebenerdigen, als auch den Dach- und Fassadenbegrünungen. Da der Strauchbestand beim Ortstermin im Oktober 2021 festgestellt und als sehr dicht eingeschätzt wurde, fordern wir die</p>	<p>Im Zuge des Abrisses ist keine Ausnahmegenehmigung notwendig. Alle vorgefundenen Niststätten wurden vor dem Abriss ausgeglichen. Bezüglich der Fledermäuse wurde lediglich ein Potential festgestellt. Eine mehrtägige Untersuchung der Gebäude im Oktober 2021 auf gebäudebewohnende Brutvögel (Niststätten) und Fledermäuse konnte keine Spuren einer Fledermausbesiedlung an oder in den Gebäuden feststellen.</p> <p>Kenntnisnahme Die im Freianlagenplan in den Randbereichen des Plangebietes gekennzeichneten Strauchpflanzungen sind nach Aussage des Büro LOIDL als dichte Heckenbepflanzung vorgesehen. Der Freianlagenplan ist Bestandteil des städtebaulichen Vertrages.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Anlage dichter Heckenstrukturen im Grün- und Freiflächenkonzept.</p> <p>Wir kritisieren die Untersuchungen bzgl. AVI-Fauna und Fledermäuse. Zwar hat das Büro planland angegeben, dass sie nach SÜDBECK et. al. 2005 vorgegangen sind, jedoch enthalten die Berichte vom 23.06.2021 und auch vom 21.07.2021 nicht die einschlägigen Vorgaben des Methodenhandbuchs von Südbeck. So z. B. fehlt es an Beschreibung wie die Flächen räumlich begangen wurden. Es fehlt damit an der Angabe der konkret angewandten Erfassungsmethode im Sinne einer wissenschaftlichen Begriffsdefinition (vgl. dazu Südbeck et al. 2005 S. 26 ff., S. 39. Des Weiteren fehlen in den Berichten überwiegend Angaben zu den konkreten Uhr- und/oder Tageszeiten der durchgeführten Erhebungen sowie der jeweils herrschenden Witterungsbedingungen (hierzu Südbeck et al. 2005 S. 38). Die konkreten Beobachtungen mit Zuordnungen zu Daten und/oder Fundorten werden nicht genannt. Auch das VGH Hessen hat in seinem Urteil vom 15.12.2021 – Rs. 3 C 1465/16 N. das Fehlen solcher und weiterer Angaben gerügt.</p> <p>Des Weiteren fehlt die Angabe, wie die Gebäude mit potentiellen Quartiersstrukturen für Fledermäuse untersucht wurden. Dass die Tiere die Gebäude nutz(t)en, wurde durch uns selbst anhand von gesichteten Kots Spuren eines Ortstermin festgestellt. Unklar ist auch in welcher Art die Flächen räumlich begangen wurden und in welchem Tageszeitraum und unter welchen Witterungsbedingungen. Im Übrigen sind lt. Literatur mind. 5 Begehungen für eine ausreichende Erfassung von Fledermäusen erforderlich. Es wurden jedoch nur 4 Begehungen durchgeführt. (Quelle: "Empfehlungen für die Erfassung und Bewertung von Arten ... der FFH-Richtlinie in Deutschland", Schnitter, Groddeck)</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die avifaunistische Bestandserfassung erfolgte mittels Revierkartierung nach Südbeck et al. 2005. Die angewandte Methodik umfasste die systematische Begehung der Flächen unter Berücksichtigung einschlägiger Vorgaben gemäß Südbeck et al. 2005, u.a. frühmorgendliche Kartierzeit bei geeigneter Witterung (kein starker Wind oder Regen). Die Auswertungsergebnisse der konkreten Beobachtungen aus den jeweils erstellten Tageskarten wurden mittels artspezifischer Brutreviere mit Angabe von Brutkategorien nach Hagemeyer & Blair 1997 (vgl. Südbeck et al. 2005, S. 109 ff.) dargestellt (vgl. Artenschutzbeitrag, Tab. 4 auf S. 28: „Status 2020 (+ 2021)“) und in der Karte „Bestand Brutvögel 2020/2021“ verortet. Das in der Legende fehlende Artkürzel „Sti“ stellt gemäß fachlichem Standard nach DDA den Stieglitz (Carduelis carduelis) dar (vgl. Artenschutzbeitrag, Tab. 4 auf S. 28).</p> <p>Für die Fledermauserfassung wurde dargelegt, dass vier abendliche Beobachtungen der Flugaktivität bei günstigen Untersuchungsbedingungen erfolgten. Die günstigen Untersuchungsbedingungen beziehen sich fachlichen Standards entsprechend auf milde Temperaturen, wenig Wind und keinen Niederschlag. Ein reduzierter Untersuchungsaufwand bei wenigen zu erwartenden Arten wird durch gängige Methodenstandards einschlägiger Fachliteratur gedeckt (vgl. Albrecht et al. 2013 i.V.m. SenUVK 2020).</p> <p>Die Untersuchung potentieller Quartierstandorte im erweiterten Untersuchungsgebiet erfolgte in der frühen Dämmerung (ca. ½ h vor Sonnenuntergang). Die Beobachtungszeit und die Beobachtungspunkte wurden so gewählt, dass die Fledermäuse in der Ausflugzeit und während ihrer ersten nächtlichen Aktivitätsphase am besten zu beobachten waren. Die</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>In der Legende der Karte: ‚Bestandsvogel‘ fehlt das Artkürzel und der Artname für ‚Sti‘, welches in der Karte mehrfach zu finden ist.</p>	<p>Helligkeit in der ersten Aktivitätsphase ermöglicht es, Fledermäuse beim Ausflug aus ihren Tagesverstecken und bei der frühen Jagd zu beobachten. So ist zu bewerten, in welcher Form die Untersuchungsfläche genutzt wird. An potentiellen Quartierstandorten, d. h. insbesondere an Baumhöhlen und an Gebäuden, wurde zunächst auf Sozialrufe aufwachender Fledermäuse geachtet, um einen Hinweis auf vorhandene Tagesquartiere zu erhalten. Anschließend wurde besonders auf das Flugverhalten geachtet. Es war das Ziel, Bereiche hoher Flugaktivität zu ermitteln und zwischen Jagdgebieten sowie Flugrouten zu unterscheiden. Zu beachten war dabei vor allem, ob regelmäßig genutzte Flugrouten zu Jagdgebieten durch eine Bebauung zerschnitten werden könnten. Bei allen Begehungen wurden mindestens zwei Bat-Detektoren zur akustischen Erfassung der bei zunehmender Dunkelheit visuell kaum noch erfassbaren Tiere eingesetzt (BUBO 2020).</p> <p>Der beim Ortstermin gesichtete Verdacht auf Kotspuren konnte durch eine Nachuntersuchung von Natur+Text nicht bestätigt werden.</p>
		51.5	Artenschutz	<p>Die in der Begründung S. 102 beschriebene AFCS für Zauneidechsen ist unzureichend. Zwar wurden Strukturen in Kiekbusch hergestellt und der Wald aufgelichtet, jedoch sind derzeit gerade mal ca. 20% der Flächen tatsächlich funktional, um Tiere umsetzen zu können. Die restlichen Flächen sind entweder aufgrund der Gehölzfällungen und Beräumung ohne Unterwuchs oder aufgrund von Übersandungen ohne Bewuchs von Pflanzen. Wir rechnen frühestens im kommenden Jahr mit einem Bewuchs.</p> <p>Das ausgebrachte Sandmaterial wird in der Sonne steinhart und ist somit nicht mehr für Zauneidechsen grabfähig, um darin ihre Eier ablegen oder sich selbst eingraben zu können. Teilbereiche im Süden, die von Neophyten (Sisymbrium) befreit werden sollten, wurden gar nicht bearbeitet und sind somit nur teilweise geeignet, da sie durch deren Aufwuchs sehr</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Ersatzhabitat wurde entsprechend des Umsiedlungs- und Entwicklungskonzepts von Natur+Text hergestellt und Teilflächen des Ersatzhabitats wurden hinsichtlich ihrer Aufnahmefähigkeit am 02.05.2022 abgenommen. Einschränkungen durch die Gegebenheiten vor Ort wurden zudem bei Ortsterminen mit den fachlichen Beteiligten besprochen und Lösungen abgestimmt.</p> <p>Die Umsetzung des Umsiedlungs- und Entwicklungskonzepts wird im städtebaulichen Vertrag vereinbart und ist darüber hinaus neben weiteren Anforderungen zur Entwicklung der Zauneidechsenpopulation durch die Ordnungsverfügung der SenUMVK vom 17. Mai 2022 verpflichtend.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>stark verschattet werden. Andere Neophyten (Traubenkirsche), die gerodet werden sollten, wurden entweder nur gefällt oder gar abgebrochen. Somit ist ein Zuwachsen der Fläche über kurz oder lang vorprogrammiert. Um das zu verhindern, muss die jährliche Pflege bzgl. des Gehölzrückschnitts dauerhaft erfolgen.</p> <p>Eine mosaikartige, einschürige Mahd im Juni lehnen wir ab, da das die Zeit der Eiablage der Zauneidechsen ist und somit ein Betreten der Flächen Tötungen nach sich ziehen würde. Eine Mahd im September ist genauso effektiv und erzeugt weniger Schäden unter den Tieren. Die in Abb. 27, S. 103 genannten Anpflanzungen mit Brombeere, Holunder, Pfaffenhütchen, Schlehe sind nicht erfolgt. Stattdessen finden sich Anpflanzungen von Faulbaum, Ginster und Weißdorn, in einer minderen Qualität, so dass ein Anwachsen eher unwahrscheinlich ist. Eine Ansaat fand bisher gar nicht statt, zumal der Boden so hart und trocken ist, dass vom Frühjahr bis Herbst kein Saatgut darin aufgehen wird. Somit ist zu hinterfragen, ob der Bestand an Futter für die einzusetzenden Tiere ausreichend ist.</p> <p>Winterquartiere von Zauneidechsen werden üblicherweise so angelegt, dass die Strukturen mind. 50 cm im Erdreich eingegraben werden. Das ist hier weder auf der Deponie-Fläche selbst noch in den aufgelichteten Randbereichen erfolgt. Sämtliche Holzstrukturen wurden lediglich oberflächlich aufgelegt. Einige wenige Holzstrukturen wurden übersandet. Jedoch scheint das verwendete Sandmaterial die gleiche Zusammensetzung zu haben, wie das, welches für die Überdeckung der Erosionsrinnen der Deponie verwendet wurde. Dieses Material ist so lehmhaltig, dass es im trockenen Zustand hart wie Stein wird, um ein Austreten von Schutt und ein Eindringen von Wasser zu verhindern. Für die Abdeckung der Deponie ist das genau richtig. Als grabfähiges, zur Eiablage, geeignetes Material und zum Eingraben von Zauneidechsen im Herbst/Winter ist dieses Material ungeeignet. Tiere wandern ab. Das derzeit jedoch ungeschützt, weil es an Verbin-</p>	<p>Anfang Mai waren 0,65 ha des Ersatzhabitats bereits funktions- und aufnahmefähig und aufgrund der Vegetationsentwicklung wird dies stetig mehr. Als Pflegemaßnahme ist u.a. eine Bewässerung vorgesehen, welche den Vegetationszuwachs sichert.</p> <p>Die beschriebenen Einschränkungen durch erfolgreiche Sukzession werden durch ein Pflegemonitoring und darin festgehaltenen (Gegen-)Maßnahmen ausgeschlossen.</p> <p>Ein Betreten potentieller Eiablageplätze führt nicht automatisch zu Tötungen von Zauneidechsen. Da die Mahd ausschließlich in den frühen Morgenstunden oder bei für Zauneidechsenaktivitäten nicht geeigneter Witterung (Regen, Temperaturen unter 15°C) vorgenommen wird, also zu Zeiten, wo die Zauneidechsen nicht aktiv sind, ist eine Beeinträchtigung durch das Betreten ausgeschlossen. Das Betreten offener Sandflächen, die zur Eiablage geeignet sind, sollte in diesem Zuge zum Schutz möglicher Eigelege unterbleiben.</p> <p>Aufgrund der Tatsache, dass die Strukturen für Zauneidechsen mindestens 50 cm im Erdreich eingegraben werden müssen, wurde auf der Deponie Kiekebusch ein Sandkörper aufgebracht, der eine Mindeststärke von 50 cm aufweist. Darüber ist ein eingraben auch außerhalb der Deponie möglich. Die Herstellung des Ersatzhabitats wurde mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>dungsstrukturen zwischen der Deponie- und den Randflächen fehlt, jedoch ein mind. 4 m breiter kahler Weg dazwischen liegt. Somit ist für uns die Deponie-Fläche als Ausgleichsfläche weiterhin ungeeignet. Es wurde mind. 50 % der Deponiefläche neu übersandet.</p> <p>In den randlichen Waldbereichen zur Deponie sollten als Auflichtung Baumstubben durch Rodungen/Umlegen von Bäumen und somit offene Bodenverwundungen geschaffen werden, die die Zauneidechsen als Winterquartiere nutzen können. Stattdessen wurden Bäume nur gefällt, jedoch nicht gerodet, wie es besprochen worden war. Von den gefällten Kiefern und Traubenkirschen wurden hauptsächlich Äste und Reisig (inkl. Nadeln) zu nur oberflächlich aufgelegten Strukturen zusammen gehäuft. Wenige Baumstämme von Birken und Kiefern, jedoch vor allem von Traubenkirschen wurden belassen. Die Kiefern und Birken werden schnell zerfallen und die Traubenkirschenstämme und -äste, so sie den Boden berühren, werden wieder austreiben und neue Traubenkirschenbestände bilden. Damit ist ein schnelles Zuwachsen der Flächen vorprogrammiert. Auf lange Sicht werden diese Flächen im Randbereich ihre Eignung als Ausgleichsflächen verlieren, obwohl diese dauerhaft als solche zu sichern sind und der Eingriffsverursacher den dauerhaften Erhalt des guten Zustands der Population an Zauneidechsen garantieren muss. Wenn das Ersatzhabitat jedoch seine Eignung verliert, ist der dauerhafte Erhalt nicht mehr garantierbar.</p> <p>Der Boden in den randlichen Waldbereichen ist überwiegend so trocken und enthält gar keinen Lehm, so dass er bei Grabungen komplett zusammen fällt, was für Zauneidechsen ebenfalls ungeeignet ist. Es finden sich auch keine Mauselöcher oder Maulwurfshügel, die üblicherweise von Zauneidechsen mit genutzt werden, in der gesamten Fläche. Bei einer Begehung im Jahr 2021 sind die Mäuse oberflächlich vor unseren Füßen davon gelaufen, da sie keine Erdlöcher oder andere Verstecke auf der Deponiefläche hatten. Das hat sich bis heute leider nicht verbessert.</p>	

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				Daher sind tiefergehende Bodenverwundungen durch Umliegen von Bäumen und somit Aufrichten von Wurzelstubben so wichtig, um so geeignete Strukturen zum Graben zu schaffen, wenn nichts anderes vorhanden ist.	
		51.6	Artenschutz	<p>Aufgrund der genannten Mängel gehen wir davon aus, dass der überwiegende Anteil (ca. 80%) der Ersatzflächen in Kiekbusch die Funktionalität erst nach Nachbesserung und frühestens im Jahr 2023 erreichen werden. Die Erfolgskontrolle darf demzufolge nicht nur die ersten 6 Jahre erfolgen, sondern mindestens noch einmal zum Ende der vorgegebenen Pflegezeit, der Ersatzflächen, um sicher zu stellen, dass die Population auch nach dem Ende der Pflege eine aussichtsreiche Zukunft hat.</p> <p>Maßnahme 6V: Es gibt derzeit keine Festlegungen, wie im Falle eines Fundes, mit Mauereidechsen im Eingriffsbereich umzugehen ist. Dies muss zwingend mit der obersten Naturschutzbehörde geklärt werden. Bis dahin ist die 6 V-Maßnahme diesbezüglich nur eine leere Hülle und wird nicht von uns anerkannt. Hinzu kommt, dass die angegebenen 14 Tage ohne Fund nur gelten, wenn die Witterung geeignet ist und nicht zum Ende der Aktivitätsperiode der Tiere liegen. Die ‚geeigneten Methoden‘ zum Abfang werden in der Begründung nicht näher benannt.</p>	<p>Kenntnisnahme Das Ersatzhabitat wurde entsprechend des Umsiedlungs- und Entwicklungskonzepts von Natur+Text hergestellt. Teilflächen des Ersatzhabitats wurden hinsichtlich Ihrer Aufnahmefähigkeit am 02.05.2022 abgenommen. Einschränkungen durch die Gegebenheiten vor Ort wurden zudem bei Ortsterminen mit den fachlich Beteiligten besprochen und Lösungen abgestimmt. Die Umsetzung des Umsiedlungs- und Entwicklungskonzepts wird im städtebaulichen Vertrag vereinbart und ist darüber hinaus neben weiteren Anforderungen zur Entwicklung der Zauneidechsenpopulation durch die Ordnungsverfügung der SenUMVK vom 17. Mai 2022 verpflichtend. Die bisher nicht aufnahmefähigen Bereiche werden sich unterstützt durch geeignete Maßnahmen weiterentwickeln, so dass sich die zur Besiedlung durch Zauneidechsen geeignete Fläche graduell vergrößert und über die Dauer der Umsiedlung ausreichend Lebensraum für Zauneidechsen zur Verfügung steht. Mauereidechsen werden nicht umgesiedelt, sondern nach Abstimmung mit der obersten Naturschutzbehörde Berlin wie andere Beifänge an einen Ort außerhalb des Plangebietes verbracht. Der Abfang erfolgt entsprechend dem Umsiedlungs- und Entwicklungskonzept durch einen Methodenmix aus Handfang, Reptilienfallen, Fangeimern und ggf. Kescher oder Fangrinnen.</p>
		51.7	Habitatstruktur	Maßnahme 7V: ist aufgrund der bereits erfolgten und durch uns strafrechtlich angezeigten Vegetationsberäumungen so-	Kenntnisnahme

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>mit zumindest teilweise hinfällig. Fraglich ist, ob der vorgegebene "Nachweis/Kontrollgang durch eine fachkundige Person mit Feststellung der frühen Aktivitätszeit zur Feststellung des maximal verfügbaren Zeitrahmens" überhaupt erfolgt ist und wenn ja, durch wen und ob dies dokumentiert wurde? Worauf bezieht sich die Maßnahme 9V? Auf die Bau- oder die Betriebszeit des B-Plans? Denn die Strukturen entlang der Bahngleise wurden ebenso beseitigt, wie auf dem restlichen Eingriffsbereich. Die Strukturbeseitigung beeinträchtigt u. E. jedoch bereits das direkt angrenzende Habitat auf dem Bahngrundstück so, dass an dieser Stelle weniger Insekten auftreten und Rückzugsgebiete verschwunden sind. Wie ist diese Maßnahme also zu verstehen, ohne dass von einem bereits erfolgten Verstoß dagegen auszugehen ist? Als Risiko-Management wird der Einsatz einer UBB genannt. Diese sollte mittels Begehungen sicherstellen, dass die genannten Vermeidungsmaßnahmen wirksam sind. Leider fehlt es in den Unterlagen an Nachweisen darüber, dass dies in ausreichender Weise erfolgt ist. Aber auch wenn derartige Unterlagen vorliegen sollten, fragen wir uns, wie es zu den o. g. Verstößen kommen konnte, wenn die UBB eindeutig mit der Betreuung zur Umsetzung der Maßnahmen beauftragt war? Leider haben auch die "Nebenbestimmungen zur Baugenehmigung" nicht sichergestellt, "dass die artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen bereits im Vorfeld der Baumaßnahmen umgesetzt werden, um einen Verstoß gegen das Verbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu verhindern.", wie die aktuelle Situation vor Ort zeigt. Weitere jedoch sehr wichtige Vorgaben zum Risiko-Management bzgl. der Entwicklung der Ausgleichsflächen in Kiekbusch, Verlust von zu erhaltenden Bäumen und Strukturen, abgängigen Nistkästen, etc. sind nicht vorhanden und müssen nachgearbeitet werden.</p>	<p>Die Entfernung der Gehölzstrukturen fand manuell vor der Aktivitätszeit der Zauneidechsen im Januar 2022 statt, so dass eine Schädigung überwinternder Tiere ausgeschlossen werden kann. Der Verlust an Versteckstrukturen wurde durch ein Ausbringen von künstlichen Verstecken ausgeglichen. Zudem bieten der anstehende Bahnschotter und wieder ausschlagende Gehölze ebenfalls Versteckmöglichkeiten. Auch ohne die Gehölze bietet die Strukturen aufgrund der am Boden lebenden Arthropoden ausreichend Nahrungsgrundlage. Die Maßnahme 9 V bezieht sich sowohl auf die Bauphase als auch auf den Betrieb. Sie berücksichtigt jedoch nicht den bahnseitig stattfindenden Ausbau der Dresdener Bahn, für den der Zauneidechsen-Verbindungskorridor beseitigt wird.</p> <p>Vorgaben zur Entwicklung und Pflege des Zauneidechsen-Ersatzhabitates in Kiekbusch werden durch das Umsiedlungs- und Entwicklungskonzept im städtebaulichen Vertrag gesichert. Bzgl. des Risikomanagements und weiterer Erfordernisse weitreichende Vorgaben durch die Ordnungsverfügung der SenUMVK vom 17. Mai 2022 festgelegt. Das Risikomanagement bzgl. Niststätten und weiterer Strukturen im Plangebiet erfolgt durch die Umweltbaubegleitung. Neben einem Bestandsmonitoring erfolgt auch eine Pflege- und Vegetationsmonitoring. Die Pflege der Vegetation ist für 25 Jahre sichergestellt. Die Vorgehensweise wurde mit den zuständigen Fachbehörden abgestimmt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>Leider ist bei der textlichen Festsetzung Nr. 5.2 vergessen worden, sog. Biotopstrukturen mit vorzugeben. Dass die Anlage und der Erhalt von Biodiversitätsdächern gemäß §9 (1) Nr. 25 BauGB textlich festsetzbar ist, zeigen die B-Pläne 7-98VE und 11-118VE, welche neben der Begrünung der Dächer zusätzlich die Anlage von Totholzelementen, feuchten Senken und Sandarien vorgeben, um auch tatsächlich Lebensräume für Insekten zu schaffen und nicht nur Nahrungshabitat anzulegen.</p> <p>Die textliche Festsetzung Nr. 5.3 ist schwer verständlich. Dächer von Tiefgaragen sind mit mind. 30 cm durchwurzelbarer Schicht zu überdecken und diese soll im Durchschnitt auf allen TG-Dächern 60 cm betragen. Somit wären Deckschichten von 80 cm und mehr möglich, um bspw. Auch kleine Bäume und Sträucher zu pflanzen. Fraglich ist, wie diese durchschnittliche Überdeckung im Nachhinein kontrolliert werden soll? In der Praxis hat sich leider allzu oft gezeigt, dass bei solchen Vorgaben nur die Mindestdeckung umgesetzt wurde.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Substratstärken auf den Dächern der Tiefgarage sind textlich festgesetzt und werden in der Freianlagenplanung differenziert dargestellt. Der Freianlagenplan ist Bestandteil des städtebaulichen Vertrages. Zudem werden die Regelungen durch das Architekturbüro, welches einen Nachweis der Einhaltung der textlichen Festsetzungen im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens erbringt, beachtet.</p> <p>Kenntnisnahme Innerhalb des Plangebiets sind Stellplätze nur in Tiefgaragen zulässig. Die entsprechenden Dachflächen der Tiefgaragen sollen intensiv begrünt werden. So wird sichergestellt, dass eine Bodenfunktion aufrechterhalten bleibt und trotz der Versiegelung das Regenwasser anteilig zurückgehalten und die klimatische Ausgleichsfunktion gestärkt wird. Damit werden die Ziele der Klimaanpassung berücksichtigt. Mit der Begrünung von Tiefgaragen kann ein höherer Grünanteil nachhaltig gesichert werden. Um für Sträucher, Stauden und kleinkronige Bäume günstige Wuchsbedingungen zu sichern, muss die Erdschicht über Tiefgaragen im Durchschnitt mindestens 60 cm und mindestens 30 cm betragen. Das Erfordernis zur Durchschnitts- bzw. Mindeststärke basiert auf der vorliegenden Freiraumplanung die begrünte "Inseln" in den Baugebieten vorsieht. Da diese nicht gleichmäßig eine Erdüberdeckung einhalten können, wurde zur Rechtssicherheit der Planung diese Festsetzung vorgesehen. Sofern auf Tiefgaragen(teilen) Wege, Zufahrten oder Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO angelegt werden, entfällt die Pflicht zur Begrünung, um eine angemessene Erschließung und Nutzung zu gewährleisten. Die Bepflanzungen sind dauerhaft zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen, damit eine zeitlich unbegrenzte Aufrechterhaltung der dargestellten Funktionen gewährleistet ist.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		51.8	Schutzgut Fläche	<p>Das Schutzgut Fläche wird in der Begründung falsch betrachtet. Hier erfolgt lediglich eine qualitative Bewertung in einem anderen Schutzgut. Gemäß der Definition zum Schutzgut Fläche muss jedoch auch eine eigenständige quantitative Betrachtung (u. a. Flächenverbrauch/-inanspruchnahme + Nutzungseffizienz) dafür quantifiziert und an klaren Grenzen gemessen/bewertet werden. Siehe dazu Ausführungen in "Ansätze einer Bewertungsmethodik für die UP in der Bauleitplanung" (https://www.hs-rm.de/fileadmin/Home/Services/IWIB/Symposien_und_Workshops/5_Dickhaut_Repp_HCU_Schutzgut_Flaeche.pdf) von W. Dickhaut, A. Repp v. 2018.</p> <p>Der Schutz menschlicher Gesundheit vor schädlichen Lichtmissionen wird, trotz der Möglichkeit Maßnahmen im B-Plan gemäß §9 (1) Nr. 24 BauGB festzusetzen, vernachlässigt. Die Gesundheitsgefährdung durch schlechte, zu intensive Beleuchtung ist in vielen Studien bereits sowohl für Menschen, aber auch für Tiere und sogar für Pflanzen belegt. Dabei sind die Parameter für Außenbeleuchtung und Werbeanlagen inzwischen einfach umsetz- und einhaltbar: Abblendung unter der Horizontalen; möglichst niedrige Anbringung; nur die wirklich notwendige Fläche beleuchten; Einsatz von Abschalt- bzw. Dimmungstechnologie; Lichtfarbe warmweiß-gelb < 3.000 Kelvin im Außenbereich besser < 1.700 Kelvin; Spektrum ideal 540 – 700 nm; keinerlei UV- oder Infrarot-Anteile; ggf. Verwendung von Amber-LED (verträglicher für Menschen – Melatonin); Oberflächentemperatur < 60° C, geschlossenes Gehäuse.</p>	<p>Kenntnisnahme Hier liegt offensichtlich ein Missverständnis vor. Es muss zwischen Flächenverbrauch und Versiegelungsgrad unterschieden werden. Dem Grundsatz nach § 1a Abs. 2 BauGB zum sparsamen und schonenden Umgang mit Boden durch Wiedernutzbar-machung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung wird im vorliegenden B-Planverfahren vollständig Rechnung getragen, da die Flächen nicht nur historisch über lange Zeiträume baulich genutzt wurden (Bahn- und Gewerbenutzungen), sondern auch auf Grundlage vorangegan-gener Bauleitplanung umfangreiche Baurechte bestehen. Es werden keine neuen Flächen in Anspruch genommen, mithin findet kein Flächenverbrauch sondern ein „Flächenrecycling“ statt. Der zulässige Grad der Versiegelung wird auf Grundlage der bestehenden Baurechte durch den B-Plan 7-95 nicht erhöht.</p> <p>Kenntnisnahme Die Beleuchtung von Fassaden und Innenräumen kann über Festsetzungen im Bebauungsplan nicht beeinflusst werden. Das Büro Licht Kunst Licht, welches das Beleuchtungskonzept erarbeitet, berücksichtigt bei der Planung die Belange des Insekten-, Vogel- und Fledermausschutzes sowie des Schutzgutes Mensch. Es ist unter anderem ausschließlich die Verwendung von warmweißem, entblendeten Licht vorgesehen, die Beleuchtung ist zum Boden ausgerichtet. Durch eine hohe IP-Kennzahl wird zudem vermieden, dass Insekten in die Leuchtmittel eindringen können. Im Zuge der förmlichen behörden- und Trägerbeteiligung gingen keine Forderungen diesbezüglich ein.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				Wir fordern nach wie vor die Erstellung eines Lichtkonzepts, vor allem unter dem Gesichtspunkt der Lage des Baugebiets entlang eines Biotopverbundkorridors, den Bahngleisen.	
		51.9	Klimawandel	Zu guter Letzt fehlt noch der Nachweis der Anpassung der Planung an den Klimawandel bzw. die Klimaschutzziele gemäß §13 (1) des Bundes Klimaschutzgesetzes (KSG), welche seit 2019 gelten. Demzufolge ist für die Planung eine CO ² -Bilanzierung zu erstellen und somit nachzuweisen, dass das Bauvorhaben klimaverträglich ist. Das Klima-Gutachten von 09.2021 von GEO-NET bezieht sich lediglich auf Kaltluftvolumenströme sowie Temperaturen und enthält keine CO ² -Bilanzierung. In seinem Fazit kommt es zudem zu folgender Aussage: "Unter den Bedingungen eines sich weiter verstärkenden Klimawandels zeichnet sich jedoch ab, dass die Zunahme der Belastung durch die Grünplanung in den Baufeldern nicht komplett kompensiert werden kann." Demzufolge entspricht die vorliegende Planung nicht den Klimazielen und den Anforderungen zur Anpassung an den Klimawandel. Unter Pkt. 3 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung ist zwar unsere Stellungnahme in diesem Rahmen erwähnt, jedoch weder aufgeführt noch abgewogen. Warum nicht?	<p>Kenntnisnahme Regulierungen bzgl. der CO₂-Bilanz sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Das Energiekonzept beinhaltet jedoch zahlreiche Maßnahmen zum Ausschluss fossiler Energieträger und zur Reduktion von CO₂-Emissionen. Dazu zählen die Nutzung von Geothermie und eines Eisspeichers mit Wärmepumpen, Photovoltaikanlagen an Wänden und auf Dächern, die Einspeisung von Bio-Methan und die Holz-Hybridbauweise für die Häuser 14 – 16. Darüber hinaus sind KfW-55- und BEG 40 NH – Förderungen vorgesehen und eine DGNB-Zertifizierung in Platin wird für das Quartier angestrebt.</p> <p>Kenntnisnahme Die Mitteilung über das Abwägungsergebnis erfolgt nur nach öffentlicher Auslegung, nicht nach frühzeitiger Beteiligung der Öffentlichkeit (§3 Abs. 1 BauGB).</p>
52	Bürger*in 52 16.05.2022	52.1	Auswirkungen auf den Verkehr und die Umgebung	Die Marienhöhe ist eine Siedlung mit einem offiziellen Gartendenkmal. Die Marienhöfe sind zu groß geplant, so dass der Verkehr auf der Röblingstrasse bis zu 7 % wachsen wird und Parkplatzprobleme auftreten werden. Durch den zunehmenden Stau auf der Röblingstrasse werden die Autofahrer auf den Marienhöher Weg ausweichen, der Kopfsteinpflaster hat. Der zunehmende Verkehr wird den Erholungswert des Gartendenkmals verringern und zu einer Belästigung der Anwohner und zu einem Wertverlusts ihrer Grundstücke führen. In den Marienhöfen sind zu wenig Parkplätze vorgesehen. Daher wird eine Parkplatzsuche auf der Röblingstrasse und	<p>Kenntnisnahme Der Einfluss des Vorhabens auf die Verkehrsqualitäten der Knotenpunkte ist marginal. Unter Berücksichtigung der überplanten Nutzungen ergibt sich in Summe ein um rd. 1.465 Kfz/24h höheres Fahrtenaufkommen. Im Planfall wird die Attilastraße somit etwa (je nach Abschnitt) ca. 24.000 Kfz/Werktag bis ca. 33.000 Kfz/Werktag und die Röblingstraße von etwa (je nach Abschnitt) rd. 13.400 Kfz/Werktag bis rd. 14.400 Kfz/Werktag befahren. In diesem Zusammenhang jedoch ist zu beachten, dass die durch das neue Stadtquartier erzeugten Mehrverkehre im Vergleich zur bestehenden Grundbelastung sehr gering sind.</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				<p>dem Marienhöher Weg einsetzen, wo es schon jetzt wenig Parkplätze gibt. Der Verkehr erhöht sich weiter. Es ist unverständlich, dass die Pkw' s der Bewohner der Marienhöfe nur die Ausfahrt Röblingstrasse benutzen können und nicht die Ausfahrt Attilastrasse. Dies erhöht den Verkehr auf der Röblingstrasse, der auf den Marienhöher Weg ausstrahlt. Die Marienhöfe sind zu groß und falsch geplant und es sind zu wenig Parkplätze vorgesehen.</p>	<p>In Relation zur Grundbelastung betragen die Mehrverkehre des neuen Stadtquartiers Marienhöfe zwischen 1 % und 2 % und dürften damit in einem Bereich üblicher täglicher Schwankungen liegen. Eine ähnliche Aussage kann für den Prellerweg getroffen werden. Auf der deutlich geringer belasteten Röblingstraße ist der Zuwachs prozentual etwas größer (je nach Abschnitt zwischen 4 % und 7 %). Die Überlastung der Knotenpunkte ist daher nicht dem Vorhaben anzulasten, sondern den Prognosezahlen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.</p> <p>Nichtsdestotrotz zeigt die dargestellte Bewertung der Verkehrsqualitäten, dass Reserven in der bestehenden Infrastruktur kaum bis gar nicht vorhanden sind und die Umsetzung des Vorhabens möglichst ohne weitere Einschränkungen für das Netz realisiert werden sollte. Daher werden die Maßnahmen des erstellten Mobilitätskonzepts umgesetzt und planungsrechtlich sowie vertraglich gesichert. Bislang gibt es keine Hinweise, warum der Marienhöher Weg als Umfahrung genutzt werden sollte. Um den Marienhöher Weg als Umfahrung nutzen zu können, müsste man bereits am Knotenpunkt Chlodwigstraße/Marienhöher Weg abbiegen. Aufgrund des engen Straßenprofils des Marienhöher Wegs, der Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, der stellenweise zugelassenen Längsparkplätze und der des Vorrangs der Röblingstraße am Knotenpunkt Röblingstraße/Marienhöher Weg ist nicht von einer generellen Umfahrung des Knotenpunkts Röblingstraße/Attilastrasse auszugehen. Die Annahme ist auch aufgrund der Verkehrsströme nicht wirklich schlüssig, da gemäß den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens am Knotenpunkt Attilastrasse/ Röblingstr./ Gersdorfstr. entlang der Attilastrasse die Hauptverkehrsrichtung in Ost-West-Richtung verläuft und im Planfall nur ein geringer Anteil von der Attilastrasse von Osten kommend in die Röblingstr. abbiegt. Die angezeigten Tendenzen des Prognose-Nullfalls bestätigen sich auch im Planfall: Die</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt ist nicht gegeben. Die Verkehrsbelastungen im Planfall nehmen nur moderat zu. Dabei werden auch kaum verkehrstechnisch als allgemein kritische Ströme (Abbieger) mehr belastet, sondern vor allem die Geradeausfahrer der Attilastraße. Die sehr hohe Grundbelastung führt dazu, dass bereits geringe Zunahmen der Verkehrsbelastungen zu deutlichen Verschlechterungen der berechneten Kenngrößen führen. Über diesen Knotenpunkt fahren Ein- und Ausfahrer beider Zufahrten. An dieser Stelle wird besonders deutlich, dass der Fokus auf eine autoarme Umsetzung des Quartiers notwendig ist, um nicht weitere Belastungen am Knotenpunkt zu erzeugen. Aufgrund der Ergebnisse des Verkehrsgutachtens und der räumlichen Verhältnisse des Marienhöher Wegs, ist nicht davon auszugehen, dass es dort zu einer eheblichen Zunahme des Verkehrs kommen wird. Die Auswirkungen der Planung des Verkehrs wurden in die Abwägung eingestellt. Einerseits waren hierbei die verkehrspolitischen Ziele des Landes Berlins zu berücksichtigen, die eine weitgehende Reduzierung der Stellplätze bei Neubauvorhaben vorsieht.</p> <p>Das ganze Quartier soll als autoarmes Quartier geplant werden. Ziel ist es, den ruhenden Verkehr in Tiefgaragen zu organisieren. Parkverkehre für Bewohnende, Beschäftigte, Kunden und Besuchende werden über die Tiefgarage unterhalb der Gebäude abgewickelt. Die Zufahrten befinden sich an Haus 10 und im Süden an der Zufahrt von der Attilastraße aus. Lieferverkehr, Taxis und Krankentransporte können auf das Grundstück einfahren. Für den nördlichen Teil erfolgt dies über eine Zufahrt zwischen den Gebäuden 10 und 11 und im Süden liegen die Ein- und Ausfahrt an der Attilastraße. Über das innere Straßennetz können schließlich auch verbleibende Anlieferungsfahrten zu den einzelnen Gebäuden erfolgen. Für die Anbindung des Plangebiets an die Attilastraße ist die Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums erforderlich. Die Ausgestaltung des Knotenpunkts erfolgt durch Fachplaner in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden, wo-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					<p>bei alle verkehrlichen Anforderungen zu beachten sind. Der Wegfall der Schrägparkplätze ist für die von der Senatsverwaltung vorgesehene Radverkehrsführung erforderlich. Ferner ist anzumerken, dass der Wegfall der Parkplätze nur mittelbar auf die Festsetzungen des Bebauungsplans zurückzuführen ist, da gemäß textlicher Festsetzung Nr. 3.1 die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Bebauungsplans ist. Die Einteilung der öffentlichen Straßen unterliegt den verkehrlichen Anordnungen der zuständigen Fachbehörden.</p> <p>Um den Parkdruck auf die umliegenden Quartiere nicht weiter zu erhöhen, werden im Plangebiet eine große Anzahl an Tiefgaragenplätzen vorgesehen. Für die rund 840 Wohneinheiten im Plangebiet werden 317 Stellplätze in der Tiefgarage vorgesehen, was einen Stellplatzschlüssel von 0,4 (gerundet) pro Wohneinheit ergibt. Darüber hinaus werden für die gewerblichen Nutzungen weitere 494 Stellplätze sowie 30 Stellplätze für Carsharing-Angebote in der Tiefgarage vorgesehen. Eine weitere Reduzierung der Stellplätze im Gebiet führt nicht zwangsläufig zu einer geringeren Nutzung des MIV, sondern kann zu einem erhöhten Parkdruck in der Umgebung und damit ebenfalls zu einer Verschlechterung des ÖPNV zur Folge haben.</p> <p>Diese Umstände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, welches diese Sachverhalte berücksichtigt. In ihm werden Mobilitätsstationen vorgesehen, die eine räumliche Bündelung verschiedener, nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen vorsieht. Hierzu zählen Bike- und Carsharing-Stationen, Parkstände mit Schnellladestationen, Leihsysteme für Lastenräder, Smartlocker, Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder und Paketstationen. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, den planinduzierten Verkehr soweit wie möglich zu mindern. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts wird durch Regelungen innerhalb des städtebaulichen Vertrags planungsrechtlich gesichert. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die im Plan-</p>

Ifd. Nr.	Bürger mit Datum der Stellungnahme	Abwägungspunkte	Schlagwort	Stellungnahmen	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
					gebiet Wohnenden und Beschäftigten aufgrund der Nähe zum S-Bahnhof Attilastraße eher die schienengebundenen Angebote des ÖPNV nutzen werden. Ferner ist darauf hinzuweisen, dass kein Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht und innerhalb der Stellungnahme bestehende verkehrliche Probleme angeführt werden, die außerhalb des Plangebiets begründet sind.

Ergebnis:

Im Ergebnis führte die Öffentlichkeitsbeteiligung zu redaktionellen Änderungen und Ergänzungen in der Begründung des Bebauungsplans. Eine Änderung der Ziele und Zwecke der Planung resultierten hieraus nicht.

Fachbereich Stadtplanung, Berlin 05.08.2022

gez. Jasse

Gruppenleitung verbindliche Bauleitplanung