

BEZIRKSAMTSVORLAGE NR. 262/25

- zur Beschlussfassung -

für die Sitzung am 11.11.2025

- 1. Gegenstand der Vorlage: Bebauungsplan 8-110**
(„Ehemaliger NME-Bahnhof Buckow“)
- Ergebnis frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung -

- 2. Berichterstatter:** Bezirksstadtrat Jochen Biedermann

- 3. Beschlussentwurf:**
 - a. Das Bezirksamt beschließt als Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch für den Bebauungsplanentwurf 8-110, dass die Planungsinhalte des bisherigen Entwurfs im Wesentlichen beibehalten werden.

Die Planunterlage für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 8-110 bildet der Planausschnitt im Maßstab 1 : 5.000 vom 22.06.2022.

 - b. Der Bebauungsplan 8-110 bedarf des Beschlusses durch die Bezirksverordnetenversammlung.

 - c. Mit der Durchführung dieses Beschlusses wird das Stadtentwicklungsamt - Fachbereich Stadtplanung, Allgemeines Städtebaurecht - beauftragt.

4. Begründung

4.1 Durchführung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeit wurde von der Möglichkeit der frühzeitigen Beteiligung an der Planung durch Anzeigen in der Tagespresse „Der Tagesspiegel“ und „Berliner Morgenpost“ am 6.9.2024 sowie durch Aushänge in den Schaukästen des Rathauses informiert. Neben dem Aushang im Rathaus konnte auch im Internet Einsicht in die Planentwürfe genommen werden.

Die frühzeitige Beteiligung fand in der Zeit vom 16.9.2024 bis einschließlich 4.10.2024 im Bezirksamt Neukölln, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung und im Internet auf den Seiten des Bezirksamtes Neukölln, Stadtentwicklungsamt sowie auf www.mein.berlin.de statt.

Die beabsichtigte Planung wurde anhand folgender Informationsmaterialien dargelegt:

- Zwei Plakate mit Erläuterungen sowie dem Städtebaulichen Konzept und dem Bebauungsplanentwurf.

4.2 Beteiligung und Resonanz der Bürger

Zur Planung gingen sieben schriftliche Äußerungen ein. Mündlich wurden keine Anregungen und Hinweise geäußert.

4.3 Auswertung

Schreiben 1 - BLN, BUND (LV Berlin), NABU (LV Berlin), Baumschutzgemeinschaft Berlin, GRÜNE LIGA Berlin, Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (LV Berlin), Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin, NaturFreunde (LV Berlin) und die übrigen BLN-Mitgliedsverbände- vom 26.09.2024

Äußerung 1.1

nach Einsichtnahme in die Unterlagen nehmen wir wie folgt Stellung:

so sehr wir es begrüßen, dass bereits bebaute Flächen für neue Pläne nachgenutzt werden, müssen wir den o. g. B-Plan in der vorliegenden Planung leider ablehnen.

Lt. B-Plan soll die GRZ (überbaubare Grundstücksfläche) bei 0,3 liegen. Die Baunutzungs-Verordnung (BauNVO), §23 - Überbaubare Grundstücksfläche - beschreibt dies wie folgt:

„(1) Die überbaubaren Grundstücksflächen können durch die Festsetzung von Baulinien, Baugrenzen oder Bebauungstiefen bestimmt werden.“

Das ist lt. Zeichnung auf Blatt 2 erfolgt. Weiter heißt es in § 23 BauNVO:

„(3) Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Ausmaß kann zugelassen werden.“

BauNVO, § 19 - Grundflächenzahl, zulässige Grundfläche -

„(4) Bei der Ermittlung der Grundfläche sind die Grundflächen von Nr. 3. baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, mitzurechnen.“

Demzufolge gelten Tiefgaragen als Bestandteil der GRZ.

Denn auch wenn diese unterirdisch liegen, gelten sie dennoch als Vollversiegelung des Bodens, da sie die Versickerung von Regenwasser stark beeinträchtigen bzw. verhindern. Somit gilt dies als Verbau des Bodens. Da im vorliegenden B-Plan die Flächen für die Tiefgaragen die festgesetzten Baugrenzen deutlich überschreiten und nicht klar ist, mit welcher Überdeckung diese ermöglicht werden sollen, wird wesentlich mehr versiegelt/überbaut als die GRZ vorgibt. Somit ist die Planung für den B-Plan abzulehnen, da die GRZ von 0,3 vermutlich nicht eingehalten wird. Die Einhaltung ist nachzuweisen.

Hinzu kommt, dass auch Straßen und Spielplätze versiegelt oder zumindest teilversiegelt werden, was die Versickerungsfähigkeit der Böden nochmals reduziert. Zur Grundwasser-Neubildung trägt diese Art der Bebauung daher nur sehr wenig bis gar nicht bei, obwohl Berlin das Ziel „Schwammstadt“ anstrebt. An diesem Umstand ändert sich auch nichts, nur weil das Bauvorhaben außerhalb eines Trinkwasserschutzgebietes liegt. Jedoch sind die Trinkwasserschutzzonen des WW Johannisthal nicht weit entfernt und jeder muss seinen Beitrag leisten, die Trinkwasserversorgung der Stadt dauerhaft zu sichern. Das sollte vor allem dann der Fall sein, wenn die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften bauen. Sie sind die Vorbilder für alle privaten Bauherren. Wenn die landeseigenen Gesellschaften sich nicht an den Zielen und Vorgaben Berlins für eine lebenswerte Stadt halten, warum sollen es die Privaten dann tun?

Abwägung zu 1.1

Dem Hinweis wird gefolgt. Auf die ursprünglich vorgesehenen unterirdischen Stellplatzanlagen in den Hofbereichen der Häuser 2 bis 4 wird verzichtet. Stattdessen

bleiben die angrenzenden Hofflächen ohne Unterbauung erhalten. Die Stellplätze werden im Bereich von Haus 1 in einer kombinierten Tief- und Hochgarage untergebracht. Dadurch verringert sich die für das Gesamtgrundstück abzuleitende Grundflächenzahl von 0,35 auf 0,32. Eine Grundflächenzahl wird nicht festgesetzt, da zukünftige Grundstückszuschnitte nicht absehbar sind und öffentlich zugängliche Grünbereiche erstellt werden sollen. Dementsprechend wird eine Grundfläche in m² für die Hauptbaukörper in den jeweiligen Baufenstern festgesetzt. Bezogen auf die MU-Fläche ergibt sich eine Grundflächenzahl von 0,45, auf das WA1-Gebiet ergibt sich eine Grundflächenzahl von 0,36 und im WA2-Gebiet ergibt sich eine Grundflächenzahl von 0,31.

Im ursprünglichen Planungsentwurf war die Errichtung von Tiefgaragen unterhalb der Höfe vorgesehen. Die Anordnung von Tiefgaragen unter den Höfen entfällt. Diese sind – sofern erforderlich – ausschließlich unter den Gebäuden vorgesehen. Insgesamt bleibt die zulässige Versiegelung des Planbereichs im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben, unter Beachtung der Zulässigkeit gemäß § 19 Absatz 4 Baunutzungsverordnung mit einer zulässigen Überschreitung der Grundflächenzahl um bis zu 50 %.

Im weiteren Verfahren wird auch das städtebauliche Konzept noch weiterentwickelt werden.

Äußerung 1.2

Auch wenn wir Tiefgaragen ebenerdigen Stellplätzen vorziehen, ist es schwer nachzuvollziehen, weshalb diese nicht direkt unter die Gebäude, sondern daneben angelegt werden sollen, wenn wir das in der Zeichnung im Plakat Blatt 2 richtig erkennen.

Da es sich aufgrund des Baus von Tiefgaragen neben den Gebäuden u. E. um einen erheblichen Eingriff in den Boden handelt, sehen wir eine Umweltprüfung (Eingriffsbilanzierung) als unabdingbar und lehnen die Abarbeitung des B-Plans in einem Verfahren gemäß §13a BauGB ab.

Abwägung zu 1.2

Dem Hinweis wird teilweise gefolgt.

Nach Überarbeitung des städtebaulichen Konzepts wird auf die ursprünglich vorgesehenen unterirdischen Stellplatzanlagen unter den Häusern 2-4 verzichtet. Stattdessen bleiben die angrenzenden Hofflächen ohne Unterbauung erhalten. Die Stellplätze sollen nun im Bereich von Haus 1 in einer kombinierten Tief- und Hochgarage untergebracht werden.

Die Notwendigkeit zur Anwendung des Regelverfahrens wird in dieser Gemengelage mit überwiegend bebauten oder versiegelten Flächen dagegen nicht gesehen.

Äußerung 1.3

Des Weiteren entbindet ein Verfahren gemäß §13a BauGB den Bauherren nicht von einer artenschutzrechtlichen Umweltprüfung. Da das Gebiet unmittelbar an Gleisanlagen angrenzt, welches randlich mit Bäumen begrenzt ist, ist mit Fledermäusen, Vögeln, Kleinsäugetern, Zauneidechsen und ggf. Amphibien aufgrund des RHB Eichenpfuhl, welche solche Gleisanlagen als Biotopverbund Richtung Britzer Garten bzw. Landesgrenze nutzen, zu rechnen. Vor allem ein Eingriff in den Baumbestand entlang der Gleisanlagen könnte einen erheblichen Einfluss auf die Tiere haben, da dieser als Fortpflanzungs- und Ruhestätte sowie Leiteinrichtung für Fledermäuse zum Wechsel zwischen Nahrungs- und Fortpflanzungshabitat dient.

Laut Artenfinder der Stiftung Berlin liegen für dieses Gebiet bereits Meldungen zu folgenden Tieren (*2 x RL Vorwarnliste D, 1 x RL D 3*):

Kolkrabe, Waldohreule, Mäusebussard, Star, Gartenrotschwanz, Kleinspecht, Gerippter Brachkäfer (Amphimallon solstitiale)

und zu folgenden Pflanzen (mind. eine Florenschutzart,.) vor:

Sand-Grasnelke (Armeria maritima ssp. elongata), RL BE, BB Vorwarnliste; RL D 3

Fuchsiges Knabenkraut (Dactylorhiza fuchsii, 30-50 Exemplare), RL BE 0; RL BB 2

Bezgl. des Umgangs mit evtl. betroffenen Florenschutzarten ist mit der Koordinierungsstelle Florenschutz der Stiftung Naturschutz Berlin Kontakt aufzunehmen.

Zum Ausschluss des Vorkommens von streng bzw. besonders geschützten Arten bedarf es detaillierter Untersuchungen (jeweils mind. 6 Begehungen für Reptilien und Amphibien, mind. 4 Begehungen tagsüber und mind. 2 Begehungen nachts für Vögel, mind. 5 Begehungen für Fledermäuse).

Abwägung zu 1.3

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im Zuge des weiteren Verfahrens wird eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Hierfür sind im Frühjahr und Sommer 2024 detaillierte Untersuchungen zu den Vorkommen von Fledermäusen, Brutvögeln, Amphibien, Reptilien (insbesondere Zauneidechsen), europarechtlich geschützter Schmetterlinge sowie besonders

geschützter Kleinsäuger entsprechend einer Empfehlung der unteren Naturschutzbehörde (E-Mail vom 17.04.2023 an das Stadtplanungsamt) zum Umfang der zu erfassenden Arten durchgeführt worden.

Die Erfassungen sind nach den anerkannten Methodenstandards für die jeweiligen Artengruppen durchgeführt worden.

Das Vorkommen der im ArtenFinder der Stiftung Naturschutz genannten Tierarten wird im weiteren Verfahren mit den Erfassungsergebnissen von 2024 abgeglichen und hinsichtlich der Pflanzenarten überprüft. Die Vorkommen mehrerer Arten ist im ArtenFinder bezogen auf ein Raster von 2 x 2 oder 5 x 5 km dargestellt, so dass diese Arten nicht zwingend im Geltungsbereich vorkommen müssen.

Äußerung 1.4

Die als private Grünanlagen geplanten Flächen sollen multifunktional für Erholung, Freizeitgestaltung, Erhöhung der Biodiversität und zur Verbesserung des Mikroklimas dienen. Dies gelingt in der Praxis selten, da bei Spielplätzen und Wohnbereichen eine erhöhte Verkehrssicherungspflicht besteht. D. h. neu gepflanzte Bäume dürfen erst gar nicht groß werden, um die Nutzer nicht der Gefahr eines Astes, der herunter fällt oder gar des Umfallens des Baums ausgesetzt zu sein. Hinzu kommt, dass unter den Bäumen meist keine Sträucher gepflanzt werden, um den Menschen die Übersicht über die Plätze nicht zu nehmen und somit das Sicherheitsgefühl zu stärken. Die Pflanzung kleinkroniger Bäume ohne Strauch- und Heckenstrukturen stellt somit nur einen geringen oder gar keinen Nutzen für die Biodiversität dar. Wir lehnen eine multifunktionale Gestaltung solcher Flächen ab. Zumal die Bäume und Sträucher über 10 Jahre benötigen, um tatsächlich wirksam im Sinne des Klimaschutzes zu werden.

Sinnvoller sind die Pflanzung von Baumgruppen mit Sträuchern und den Spielplatz davon separiert, um beiden Bedarfen einen adäquaten Raum zu geben.

Abwägung zu 1.4

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Planverfahren geprüft.

Eine multifunktionale Entwicklung der Freiflächen ist nur teilweise vorgesehen. Auf der gesamten Länge des Geltungsbereichs wird am nördlichen Rand entlang der Bahnlinie eine Fläche zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen festgesetzt, die als Biotopstreifen entwickelt wird. Weitere Nutzungen sind für diesen Streifen nicht vorgesehen. Zudem werden 16 von 29 nach Berliner Baumschutzverordnung geschützten Bäumen innerhalb des Geltungsbereichs durch die

Festsetzungen des Bebauungsplans gesichert, so dass große Bäume die Freiflächen prägen werden. Darüber hinaus ist die Neupflanzung von Bäumen vorgesehen. Im weiteren Verfahren wird mit Hilfe einer Artenliste sichergestellt, dass die Pflanzungen durch einheimische, großkronige Arten erfolgen.

Die gebäudenahen Freiflächen werden als Aufenthaltsflächen multifunktional entwickelt und dennoch durch heimische Pflanzen zur Erhöhung der Biodiversität sowie zur Rückhaltung von Niederschlagswasser mit positiven Auswirkungen auf das Mikroklima gestaltet.

Der vorgesehene Spielplatz ist im östlichen Bereich des Geltungsbereichs als separate Fläche in der Planzeichnung verortet.

Äußerung 1.5

Zur Verbesserung des Mikroklimas empfehlen wir vor allem Fassadenbegrünungen. Diese dämmen die Gebäude, filtern Feinstaub und CO₂ und kühlen die Umgebung der Gebäude direkt. Da Fassadenbegrünungen meist schnellwüchsig sind, wird in kürzester Zeit das Mikroklima tatsächlich verbessert, schneller als mit Bäumen und Sträuchern. Im Zusammenspiel mit Dachbegrünungen entsteht so eine lebenswerte Umgebung für die zukünftigen Bewohner. Werden die Dachflächen noch so begrünt, dass nicht nur Sedum-Wüsten entstehen, sondern Pflanzungen mit verschiedenen Höhen Anwendung finden, wird auch noch etwas für Insekten und Vögel getan. Denn nur in höheren Pflanzenstengeln, die nicht so intensiv Wasser speichern wie die Sukkulenten, können Insekten auch nisten. Auf Sedum-Wüsten gibt es lediglich Nahrung, keinen Lebensraum. Daher fordern wir in die Planung Fassadenbegrünung und Dachbegrünung, wie von uns dargestellt, aufzunehmen und gemäß §9 Abs. 1 Nr. 25 sowie 15a BauGB textlich festzusetzen.

Abwägung zu 1.5

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im weiteren Verfahren wird geprüft, auf welchen Anteilen der Dachflächen eine Dachbegrünung, gegebenenfalls auch als Retentionsdach ausgeprägt, festgesetzt werden kann. Dabei sind auch weitere Anforderungen, wie eine gegebenenfalls bestehende Pflicht zur Installation einer PV-Anlage, zu prüfen. Darüber hinaus wird geprüft, inwiefern Teile der Dachbegrünung als Biodiversitätsdächer mit der Anlage von Biotopstrukturelementen hergestellt werden können.

Fassadenbegrünungen sind auf Grund der Vielzahl an Fensteröffnungen in den Fassaden von Wohngebäuden nicht unproblematisch und gegebenenfalls auf Grund erhöhter

Herstellungs- und Pflegekosten mit dem vorgesehenen Standard eines mietpreisgebundenen Wohnungsbaus nicht vereinbar. Die Möglichkeiten der Fassadenbegrünungen werden dennoch im weiteren Verfahren geprüft.

Äußerung 1.6

Aufgrund des weltweit anerkannten Rückgangs der Arten ist der §41a des Insektenschutzgesetzes bereits für die Bauphase zu beachten und insektenschonende Lichtquellen und Lampen zu verwenden.

Abwägung zu 1.6

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Grundsätzlich können im Bebauungsplan keine Festsetzungen zur Beleuchtung getroffen werden, da der bodenrechtliche Bezug fehlt. Im weiteren Planverfahren wird geprüft, ob es sinnvoll ist, entsprechende Regelungen im städtebaulichen Vertrag zu treffen.

Äußerung 1.7

Des Weiteren sind in die Planungen die Vorgaben des Senats bzgl. Vogelfreundlichem Bauen mit Glas und Licht zu beachten.

Abwägung zu 1.7

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Schreiben 2 vom 29.09.2024

Äußerung 2.1

Zunächst einmal ist das Projekt und die damit verbundene Aufwertung des Areals grundsätzlich zu begrüßen, da es den Verwahrlosungstendenzen entgegenwirkt. Darüber hinaus hat das vorgestellte Konzept weitere positive Aspekte. Jedoch krankt es konzeptionell an zwei zentralen Punkten die unter dem Begriff „Anfahrt“ zusammengefasst werden können. Kritisch zu sehen ist darüber hinaus die geplante Bebauungshöhe von fünf Stockwerken, da sie den Charakter des Köllner Damms erheblich verändern würde. Da alle anderen Gebäude in der Nähe nur zwei Stockwerke aufweisen. Zumal zusammen mit der Verbindung der Gebäude zu befürchten ist, dass der Köllner Damm dadurch zu einer Schneise wird, in der sich der Wind fängt. Insofern wäre zu begrüßen, wenn die Bebauung auf maximal vier Stockwerke begrenzt würde.

Abwägung zu 2.1

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die geplante Gebäudehöhe ist im Kontext des Berliner Wohnungsbaus zu sehen, bei dem ein hoher Bedarf an zusätzlichem Wohnraum besteht. Die vorgesehenen vier und fünf Geschosse tragen zur effizienten Nutzung des Grundstücks bei und entsprechen der Zielsetzung, insbesondere dringend benötigte Wohnungen zu schaffen.

Durch die Nordlage der betreffenden Gebäude ist sichergestellt, dass keine relevanten Verschattungen benachbarter Grundstücke erfolgen. Zudem weisen die geplanten Baukörper offene Hofstrukturen auf, die eine Durchlässigkeit im Quartier gewährleisten und eine aufgelockerte Gesamtwirkung erzeugen. Die Einsehbarkeit der höheren Gebäudeteile ist durch tiefgezogene Innenhöfe auf wenige Blickachsen begrenzt, sodass eine punktuelle und nicht flächige Wahrnehmung der vier- bis fünfgeschossigen Bebauung entsteht. Vor diesem Hintergrund wird die vorgesehene Gebäudehöhe als verträglich eingeschätzt.

Äußerung 2.2

Noch problematischer ist allerdings die geplante Zufahrt über den Wildmeister Damm bzw. den Landreiterweg. Dabei sei hier ausdrücklich darauf hingewiesen, dass wir uns hier nicht im Bereich der Spekulation, sondern der gesicherten Erkenntnisse befinden. Denn vor einigen Jahren befand sich auf dem Areal der Landreiterwegs 48 - auf dem die Zufahrt zu einem der beiden geplanten Parkhäuser vorgesehen ist - die sogenannte „Strumpffabrik“, die mehrmals wöchentlich mit schweren Lkws beliefert wurde. Dies hat zu erheblichen Konflikten geführt, da der Landreiterweg sowie die Straßen „Am Eichenquast“ und „Am Appelhorst“ für einen derartigen Schwerlastverkehr nicht ausgelegt waren und sind. Beschädigte Autos und Verkehrschaos aufgrund feststeckender Lkws waren die Regel.

Das lässt an dieser Stelle insbesondere in der Bauphase chaotische unhaltbare Zustände mit erheblichen Konflikten erwarten. Die sich dadurch potenzieren werden, dass wir dann nicht mehr von mehreren Lkws pro Woche, sondern pro Tag sprechen. Die für die Versorgung der Baustelle zu erwarten sind.

Höchst problematisch dürfte auch die Lage der Kita fast direkt gegenüber der geplanten Baustellenzufahrt sein. Was mit einer erheblichen Gefährdung der dortigen Kinder verbunden ist. Vom Lärm des ständigen Baustellenverkehrs einmal ganz abgesehen.

Allerdings stellt sich in diesem Kontext schon vorher die Frage, wie die Anfahrt zur Baustellenzufahrt am Landreiterweg 48 erfolgen soll. Hierfür kämen grundsätzlich der westliche Teil des Landreiterwegs über den Hasenhegerweg oder über Am Eichenquast via Hasenhegerweg in Frage. Die theoretisch mögliche Zufahrt über Am Appelhorst dürfte

aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, wie beispielsweise die Enge der Straße, ausscheiden.

Dagegen sprechen aber gewichtige Argumente. Denn hier würde der ständige Baustellenverkehr die Zugänge zum Hort Siebenstein (die einmal am Wildmeisterdamm und einmal am Landreiterweg liegen) sowie der Lisa-Tetzner-Grundschule (die einmal am Hasenhegerweg und einmal Am Eichenquast liegen), mit der entsprechenden Gefährdung und Lärmbelästigung, tangieren.

Hinzu kommt, dass weder der westliche und östliche Teil des Landreiterwegs noch Am Appelhorst von Zustand und Gestaltung der Straße für einen derartigen Schwerlastverkehr ausgelegt sind. Schädigungen der Leitungssysteme im Straßenuntergrund dürften daher unvermeidlich sein.

Zumindest in Bezug auf die Breite der Straßen wäre theoretisch eine Baustellenversorgung über den östliche Teil des Landreiterwegs denkbar. Hier ist die Straße relativ breit und noch weitestgehend gestaltbar, müsste allerdings entsprechend ertüchtigt bzw. ausgestaltet werden.

Allerdings ist auch diese Alternative zu verwerfen, da hier der Baustellenverkehr die Janusz-Korczak-Schule und die Kita Wildhüterweg tangieren würde. Zumal hier eine Alternative vorliegt, auf die später noch eingegangen wird.

Ähnliches gilt für die Zufahrt über den Wildmeisterdamm. Denn hier ist die Fahrbahn schon heute so eng, dass immer nur ein Auto diese nutzen kann und ein anderes Fahrzeug sich eine Lücke suchen muss. Daher ist hier der Wildmeisterdamm auch schon heute verstopft, wenn die BSR tätig ist oder aber Gewerbeverkehr, insbesondere der Firma Wendt, Feuerwehr oder Rettungswagen die Durchfahrt ver- oder behindern. Unter diesen Rahmenbedingungen würde der Baustellenverkehr unvermeidlich ein Verkehrschaos hervorrufen. Insbesondere nach der Baustellenbelieferung. Denn die Rückfahrt müsste vom Wildmeisterdamm über die Johannisthaler Chaussee erfolgen, die eine Vorfahrtsstraße ist. Die Baufahrzeuge müssen daher an der Johannisthaler Chaussee warten, bis sie die Möglichkeit haben, in die Vorfahrtsstraße einzufahren, während sich die folgenden Fahrzeuge stauen. Die Verkehrsthrumbose wäre da. Zumal sich der Wildmeisterdamm kaum umgestalten lässt, da über 100jährige Eichen eine Verbreiterung oder grundsätzliche Umgestaltung praktisch unmöglich machen.

Abwägung zu 2.2

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Hinweise zur Baustellenzufahrt sowie zum Baustellenverkehr sind Teil des Baugenehmigungsverfahrens und werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Im weiteren Verfahren wird geprüft, ob Vereinbarungen zur Abwicklung der Baustelle in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden.

Die Erschließung des Baugebiets über Wildmeisterdamm und Landreiterweg ist aufgrund der Lage alternativlos. Im weiteren Verfahren wird ein Verkehrsgutachten erstellt, welches auch die Auswirkungen auf die Umgebung untersuchen wird. In einer ersten Analyse ist festgestellt worden, dass die Verkehrsabwicklung unmittelbar an den Zufahrten des Vorhabens aufgrund der allgemein niedrigen Belastungen (sowohl durch das Vorhaben als auch auf den anliegenden Wohnstraßen) als unkritisch angesehen werden kann. Zudem kann auch am Anschlussknoten an das übergeordnete Straßennetz vom Wildmeisterdamm an die Johannisthaler Chaussee unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrs des Vorhabens eine noch stabile Verkehrslage aufgezeigt werden.

Äußerung 2.3

Wobei sich das Zufahrtsproblem nicht nur auf die Bauphase im Rahmen der Baustellenversorgung bezieht, sondern auch auf die Zeit nach der Fertigstellung. Zwar dürfte dann die Qualität eine andere sein, jedoch bleibt das Grundproblem bestehen.

Denn wenn die Zufahrt ins zentrale Parkhaus über den Wildmeisterdamm erfolgen soll, würde das bedeuten, dass an Arbeitstagen gut 100 Fahrzeuge in der Zeit von ca. 6.30 Uhr bis ca. 8.30 Uhr versuchen werden, vom Wildmeisterdamm aus in die Johannisthaler Chaussee zu kommen. Und zum Feierabend das ganze noch einmal in die umgekehrte Richtung zurück nach Hause. Das kann nicht funktionieren. Auch weil zu erwarten ist, dass dann schon der Ausweichverkehr der dann fertiggestellten Buckower Felder in diesen Verkehrsbereich drängen werden.

Auch der Landreiterweg mit den anliegenden Straßen ist nicht für ein Parkhaus für ca. 70 Fahrzeugen ausgelegt, dessen Zufahrt über die Nummer 48 geplant ist.

Allerdings steht für das Anfahrtsproblem eine Alternative zur Verfügung, die die skizzierten Probleme minimieren und die Akzeptanz deutlich erhöhen würde. Nämlich die Verlagerung der Anfahrt über den Köllner Damm. Was zumindest aus laienhafter Sicht auch die wirtschaftlichere Variante sein müsste. Denn der Köllner Damm ist eine gut ausgebaute, relativ wenig befahrene Straße, an der weder Schulen noch Kitas liegen und sich kaum Wohnhäuser in unmittelbarer Nähe befinden. Die geringe Frequentierung des Köllner Damms würde es nämlich ermöglichen, dass sich der zu erwartende Autoverkehr der beiden Parkhäuser relativ problemlos in die Johannisthaler Chaussee - und anders

als bei der Variante Wildmeisterdamm bzw. Landreiterweg - auch in die Lipschitzallee einmünden lässt.

Bliebe der Einwand, dass hierfür die Gleise der Berlin-Mittenwalder-Eisenbahn überwunden werden müssten. Das ist richtig, jedoch ist nicht erkennbar, warum das ein Ko-Kriterium sein sollte. Denn wenn die Aussage bei der Vor-Ort-Vorstellung der Pläne zutreffend sind, fahren hier tatsächlich nur noch 3 x jährlich (!!!) Züge. Was deutlich macht, dass hier keine kostentreibenden Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind. Zumal auch wenige hundert Meter weiter der Wildhüterweg die Schienen quert und auch nur mit einem Andreaskreuz gesichert ist.

Daher dürfte die Überbrückung der Schienen zwecks Zufahrt auch bautechnisch kein Hexenwerk sein.

Mit der Bitte um wohlwollende Prüfung verbleiben wir

Abwägung zu 2.3

Der Hinweis bezüglich der Zufahrtssituation wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren geprüft.

Im weiteren Verfahren wird ein Verkehrsgutachten erstellt, welches auch die Auswirkungen auf die Umgebung untersuchen wird. In einer ersten Analyse ist festgestellt worden, dass die Verkehrsabwicklung unmittelbar an den Zufahrten des Vorhabens aufgrund der allgemein niedrigen Belastungen (sowohl durch das Vorhaben als auch auf den anliegenden Wohnstraßen) als unkritisch angesehen werden kann. Zudem kann auch am Anschlussknoten an das übergeordnete Straßennetz vom Wildmeisterdamm an die Johannisthaler Chaussee unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrs des Vorhabens eine noch stabile Verkehrslage aufgezeigt werden.

Eine Zufahrt über den Kölner Damm kann nicht erfolgen, da hier Fremdgrundstücke keine Verbindung zulassen. Es handelt sich hierbei um eine derzeit eingleisige Bahnanlage der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn, welche einer planfestgestellten Fläche entspricht.

Schreiben 3 vom 30.09.2024

Äußerung 3.1

Gegen den o.g. Bebauungsplan erheben wir Einspruch/Widerspruch.

Begründung: Vor unserem Grundstückskauf (Landreiterweg 64, 12353 Berlin) im Jahr 1994 besorgte unser Hausnachbar Werner Steinmar (Landreiterweg 64a) über das Bezirks-/Katasteramt Neukölln einen Katasterausdruck zur künftigen möglichen Bebauung

der unbebauten Nebengrundstücke nördlich bzw. nordöstlich/nordwestlich des künftigen Grundstücks (s. Anlage). Hier sind die zu bebauenden Flächen als "geplante Grünflächen" ausgewiesen. Umso mehr überrascht nun der vorgestellte Bebauungsplan.

Wir bitten sie daher zeitnah darzulegen, wie es zu dieser Änderung des Bebauungsplans kam, danke.

Abwägung zu 3.1

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Es ist allerdings klarzustellen, dass Katasterauszüge keine rechtsverbindlichen Aussagen über die planungsrechtliche Zulässigkeit künftiger Nutzungen treffen. Die Eintragung „geplante Grünfläche“ in Katasterunterlagen kann lediglich als unverbindliche städtebauliche Absicht verstanden werden und entfaltet keine rechtliche Bindungswirkung. Ein Bebauungsplan, der eine Grünfläche rechtsverbindlich festsetzt, wäre planungsrechtlich maßgeblich.

Schreiben 4 vom 03.10.2024

Äußerung 4.1

In Berlin herrscht ein akuter Wohnungsmangel, der zu steigenden Mieten und zunehmender Verdrängung führt. Daher ist jeder neue Wohnraum in jeder vernünftigen Lage zu begrüßen.

Dieses Vorhaben befindet sich in einer guten Lage, in fußläufiger Entfernung von mehreren Geschäften, Restaurants und der U-Bahn. Daher sollte man auf diesem Grundstück so viele Wohnungen wie vernünftig möglich bauen. Unter diesem Gesichtspunkt halte ich die geplante Dichte (GFZ 1,2) für zu gering. Die 3D-Perspektive scheint fast absichtlich gewählt, um die Tatsache zu verbergen, dass dies neben der Gropisstadt liegt. Im Vergleich zu diesen Türmen sieht der Plan hier tatsächlich eher klein aus. Eine ernsthafte Abwägung der Größe des Wohnungsbedarfs und der Lage neben dem öffentlichen Nahverkehr würde eine GFZ von mindestens 2 rechtfertigen.

Abwägung zu 4.1

Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Das Plangebiet befindet sich in einer städtebaulich sensiblen Lage zwischen zwei deutlich unterschiedlichen Strukturen. Einerseits die stark verdichtete Großwohnsiedlung der Gropisstadt im Norden, andererseits die kleinteiligen, von zweigeschossigen Häusern und Einfamilienhäusern geprägten Siedlungsstrukturen im Süden und Westen. Ziel der Planung ist es, einen vermittelnden städtebaulichen

Übergang zwischen diesen beiden sehr unterschiedlichen Bebauungsformen zu schaffen. Eine höhere GFZ würde diesem Übergangscharakter widersprechen und zu einer städtebaulichen Dominanz führen, die das kleinteilige Umfeld überlagern würde. Die gewählte Dichte stellt einen ausgewogenen Mittelwert dar.

Schreiben 5 vom 03.10.2024

Äußerung 5.1

Ich möchte anregen, dass bei der Planung ausreichend Parkplätze für Autofahrer bedacht werden. Es ist wichtig zu bedenken, dass auch Menschen ohne offiziellen Behindertenstatus oft auf den Autoverkehr angewiesen sind. Gründe hierfür können unter anderem eingeschränkte Mobilität, weite Anfahrtswege oder fehlende Alternativen im öffentlichen Nahverkehr sein.

Abwägung zu 5.1

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

In Berlin besteht keine Stellplatzsatzung.

Im Vorentwurf sind Tiefgaragenplätze und Stellplatzanlagen innerhalb der Baufenster und im Bereich für Tiefgaragen vorgesehen.

Äußerung 5.2

Zudem sollten auch öffentliche Parkmöglichkeiten für den Transport von Gütern und Personen berücksichtigt werden, um den Zugang für die Allgemeinheit zu erleichtern. Indem die Bedürfnisse dieser Bürger berücksichtigt werden, bleibt die Nutzung der neuen Einrichtungen für alle zugänglich.

Abwägung zu 5.2

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und im weiteren Planverfahren geprüft.

Schreiben 6 vom 03.10.2024

Äußerung 6.1

Nach § 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen insbesondere die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung zu berücksichtigen. Der vorliegende Entwurf wird dem meines Erachtens nicht ausreichend gerecht. Positiv ist zwar, dass hier immerhin bis zu 5 Stockwerke geplant sind, was grundsätzlich positiv zu bewerten ist. In Zeiten enormer Wohnungsknappheit mit den äußerst negativen sozialen Folgen (Verdrängung,

Ungleichheit, Armut, etc.) und ökologischen Folgen (weite Fahrtwege, Zersiedlung durch Zuzug nach Brandenburg wo Einfamilienhäuser mit hohem Flächenverbrauch entstehen) ist dies jedoch nicht genug. Hier sollte weitaus ambitionierter geplant werden: geschlossene Blockrandbebauung 6-7 Geschosse (ggf mit Staffelgeschoss). Gerne auch mit Hochhausbebauung, denn selbst aus "ästhetischen" Gründen (die sowieso hinter dem Wohnbedürfnissen zurücktreten sollte) wäre dies aufgrund der räumlichen Nähe zur Gropiusstadt nichts auszusetzen.

Abwägung zu 6.1

Dem Hinweis wird nicht gefolgt. Das Plangebiet befindet sich in einer städtebaulich sensiblen Lage zwischen zwei deutlich unterschiedlichen Strukturen. Einerseits die stark verdichtete Großwohnsiedlung der Gropiusstadt im Norden, andererseits die kleinteiligen, von zweigeschossigen Häusern und Einfamilienhäusern geprägten Siedlungsstrukturen im Süden und Westen. Ziel der Planung ist es, einen vermittelnden städtebaulichen Übergang zwischen diesen beiden sehr unterschiedlichen Bebauungsformen zu schaffen. Eine höhere GFZ würde diesem Übergangscharakter widersprechen und zu einer städtebaulichen Dominanz führen, die das kleinteilige Umfeld überlagern würde. Die gewählte Dichte stellt einen ausgewogenen Mittelwert dar.

Schreiben 7 vom 02.10.2024

Äußerung 7.1

Grundsätzlich begrüße ich das Wohnungsbauvorhaben auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs Buckow der Neukölln-Mittenwalder-Eisenbahn, weil die derzeitige Nutzung der Fläche durch eine Vielzahl von kleinen und kleinsten Betrieben, die sich mit der Reparatur und Wartung von Kraftfahrzeugen, in erster Linie aber der Verwertung und Vermarktung alter und häufig verschrottungsreifer Gebrauchtfahrzeuge beschäftigen, ein hoffentlich baldiges Ende haben wird. Die Tätigkeit dieser Betriebe stellt für mich insofern eine besondere Belästigung dar, als sie unerlaubt auch öffentliches Straßenland nutzen und auf dem Wildmeisterdamm sowie in meiner Wohnstraße fortlaufend Kraftfahrzeuge ohne amtliches Kennzeichen, mit ungültigen Kennzeichen, mit abgelaufener TÜV-Plakette, Unfallfahrzeuge und Fahrzeuge abstellen, die im Stand Öl und andere Betriebsflüssigkeiten verlieren. Die hierdurch verursachte Verschmutzung hat schon mehrfach das Abstreuen der Fahrbahn mit Bindemitteln durch die Feuerwehr erfordert, die die Berliner Stadtreinigung danach wieder zu beseitigen hatte. Eine weitere fortwährende Belästigung resultiert daraus, dass viele dieser im Försterweg abgestellten verschrottungsreifer Fahrzeuge nicht auf eigener Achse hierher gelangen, sondern mit

kleinen Autotransportern angeliefert und wieder abgeholt werden. Das Abladen und Aufladen dieser Fahrzeuge verursacht Lärm. Das Ordnungsamt des Bezirks Neukölln ist nicht in der Lage, diese missbräuchliche Nutzung öffentlichen Straßenraums zu unterbinden.

Abwägung zu 7.1

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Äußerung 7.2

Ich vermisse in den im Internet veröffentlichten Informationen zu dem Bauvorhaben zwei Angaben, nämlich die Anzahl der zu errichtenden Wohnungen und die Anzahl der vorgesehenen Tiefgaragenstellplätze. Insbesondere die Kenntnis der letzteren ist wesentlich für die Beurteilung des künftig zu erwartenden zusätzlichen Fahrzeugverkehrs nach Fertigstellung des Bauvorhabens. Es fällt auf, dass die Zufahrt zu den beiden Tiefgaragen in den Häusern 2 bzw. 6 über den Wildmeisterdamm bzw. den Landreiterweg erfolgen soll. Ich halte das für eine Fehlplanung. Beide Straßen sind aufgrund ihres Fahrbahnquerschnitts und ihres baulichen Zustandes nicht geeignet, einen zusätzlichen Fahrzeugverkehr in nennenswertem Umfang aufzunehmen.

Abwägung zu 7.2

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Beim vorliegenden Bebauungsplanentwurf handelt es sich um einen sogenannten Angebots-Bebauungsplan. Die Ermittlung der maximalen Wohnungsanzahl ergibt sich aus dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung. Dementsprechend wird der Faktor 100 m² Bruttogeschossfläche für Wohnbauentwicklungen gleich einer Wohneinheit angewendet. Der Projektentwickler beabsichtigt auch einen wesentlichen Anteil kleinerer Wohnungen zu erstellen, somit wird für 30 % der Bruttogeschossfläche ein Faktor von 50 m² gleich einer Wohneinheit angewendet. Demzufolge ergibt sich ein theoretischer Wert von circa 291 Wohneinheiten. Die Begründung zum Bebauungsplan wird im weiteren Verfahren entsprechend ergänzt.

Im weiteren Verfahren wird weiterhin ein Verkehrsgutachten erstellt, welches auch die Auswirkungen auf die Umgebung untersuchen wird. In einer ersten Analyse ist festgestellt worden, dass die Verkehrsabwicklung unmittelbar an den Zufahrten des Vorhabens aufgrund der allgemein niedrigen Belastungen (sowohl durch das Vorhaben als auch auf den anliegenden Wohnstraßen) als unkritisch angesehen werden kann. Zudem kann auch am Anschlussknoten an das übergeordnete Straßennetz vom Wildmeisterdamm an die

Johannisthaler Chaussee unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrs des Vorhabens eine noch stabile Verkehrslage aufgezeigt werden.

Äußerung 7.3

Zur Verkehrssituation auf dem Wildmeisterdamm kann ich aus eigener jahrzehntelanger Erfahrung folgendes ausführen: Die südliche Fahrbahnhälfte des Wildmeisterdamms dient als Parkfläche für den ruhenden Verkehr; der verbleibende Straßenraum für den rollenden Verkehr ist so schmal, dass sich schon zwei Personenkraftwagen nicht ungehindert begegnen können. Entweder muss sich das eine Fahrzeug in eine Parklücke oder eine Grundstückseinfahrt auf der Südseite der Straße quetschen und anhalten oder das andere muss in verbotener Weise mit zwei Rädern auf den unbefestigten Gehweg auf der Nordseite des Wildmeisterdamms ausweichen und ebenfalls anhalten, um das ihm entgegen kommende Fahrzeug vorbei zu lassen. Auf dem Gehweg parken übrigens in zunehmender Zahl auch Kraftfahrzeuge, die durch ihr Gewicht den Boden verdichten und den Bäumen schaden. Das Ordnungsamt Neukölln tut nichts gegen diese ebenfalls verbotene Praxis und duldet sie. Die Begegnung von Lastkraftwagen, zumindest der größeren mit einer Fahrzeugbreite von 2,50 m, auf dem Wildmeisterdamm zwischen seiner Einmündung in die Johannisthaler Chaussee und dem Försterweg ist unmöglich. Die Belastung der Straße mit solchen Lastkraftwagen ist schon durch die Fahrzeuge der am Wildmeisterdamm 253 ansässigen Firma Wendt Grundbau GmbH von Montag bis Freitag fortlaufend gegeben. Daneben wird der Wildmeisterdamm auch regelmäßig von Müllfahrzeugen der Berliner Stadtreinigung und den Entsorgungsfahrzeugen privater Firmen befahren, die die Straße beim Entleeren der Abfallbehältnisse unvermeidlich blockieren. Auf dem Grundstück Wildmeisterdamm 276 ist seit einigen Jahren eine Wohn- und Pflegeeinrichtung für behinderte Menschen ansässig. Dorthin wird auch immer wieder einmal ein Notarztwagen der Feuerwehr gerufen, der dann ebenfalls die Fahrbahn vollständig blockiert. Etliche Bewohner können sich nur sitzend in einem Rollstuhl fortbewegen. Soweit diese Personen längere Wege zurücklegen müssen, werden sie regelmäßig von einem für die Beförderung solcher Personen eingerichteten Transportfahrzeug befördert. Das Ein- und Ausladen dieser Personen nimmt jeweils mehrere Minuten Zeit in Anspruch. Eine Vorbeifahrt anderer (zweispuriger) Kraftfahrzeuge ist dann ebenfalls nicht möglich. Zustellfahrzeuge der DHL und anderer Postdienstleister sowie der Firma Amazon blockieren den Wildmeisterdamm ebenfalls häufig.

Abwägung zu 7.3

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Verkehrsbelastung wird derzeit wesentlich durch den Zulieferverkehr zu den ortsansässigen Autowerkstätten sowie zum Gewerbebetrieb Wendt Grundbau GmbH geprägt. Durch die vorgesehene Überplanung der bestehenden Werkstattstandorte ist künftig jedoch vorrangig mit einem vermehrten Aufkommen von Pkw-Verkehr durch Wohnnutzung zu rechnen. Nach aktuellem Kenntnisstand stellt dies gegenüber der gegenwärtigen gewerblich dominierten Verkehrsnutzung keine wesentliche Verschlechterung der verkehrlichen Situation dar.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die an das Plangebiet angrenzenden Straßen als öffentliche, gewidmete Straßen gelten. Damit ist das Plangebiet als ausreichend erschlossen anzusehen.

Im weiteren Verfahren wird ein Verkehrsgutachten erstellt, welches auch die Auswirkungen auf die Umgebung untersuchen wird. In einer ersten Analyse ist festgestellt worden, dass die Verkehrsabwicklung unmittelbar an den Zufahrten des Vorhabens aufgrund der allgemein niedrigen Belastungen (sowohl durch das Vorhaben als auch auf den anliegenden Wohnstraßen) als unkritisch angesehen werden kann. Zudem kann auch am Anschlussknoten an das übergeordnete Straßennetz vom Wildmeisterdamm an die Johannisthaler Chaussee unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrs des Vorhabens eine noch stabile Verkehrslage aufgezeigt werden.

Äußerung 7.4

Die (asphaltierte) Fahrbahn des Landreiterweges ist zwischen der Straße am Appelhorst und der Straße Am Eichenquast so schmal, dass Begegnungen von zweispurigen Kraftfahrzeugen auf diesem Abschnitt unmöglich sind. Östlich und westlich dieses Abschnittes ist der Landreiterweg nur auf einer Breite von etwa 3m mit Kopfsteinpflaster befestigt; ein Gehweg für Fußgänger existiert nicht. Die Befahrung dieser Straßenteile mit einem Personenkraftwagen erfordert regelmäßig das Ausweichen auf den unbefestigten Randstreifen.

Abwägung zu 7.4

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der benannte Straßenabschnitt ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Etwaige verkehrliche Auswirkungen der geplanten Bebauung auf das angrenzende Straßennetz werden im weiteren Verfahren gutachterlich geprüft.

Äußerung 7.5

Bei der Planung des Bauvorhabens hätte es doch wohl nahe gelegen, zumindest für die größere Tiefgarage im Haus 2 eine Zufahrt nicht vom Wildmeisterdamm sondern vom Kölner Damm vorzusehen, der mit seiner geteilten Fahrbahn eine wesentlich höhere Aufnahmekapazität für zusätzlichen Verkehr hat als die beiden anderen Straßen. Die dafür erforderliche Verlegung der Einfahrt zur Tiefgarage von der Nordwestseite des Gebäudes auf die Nordostseite ist m.E. ohne weiteres möglich und verursacht keinen zusätzlichen baulichen Aufwand, weil die Lage der Tiefgarage innerhalb des Gebäudes unverändert bleiben kann. Eine solche Verlegung der Tiefgarageneinfahrt hätte im Übrigen den Vorteil, dass die lange oberirdische Zufahrt vor dem Haus 1 entfielen und dessen Bewohner insoweit keinerlei Geräusentwicklung durch vorbei fahrende Kraftfahrzeuge ausgesetzt wären. Die Länge einer Tiefgaragenzufahrt vom Kölner Damm unterscheidet sich von der jetzt vorgesehenen Lösung kaum.

Abwägung zu 7.5

Dem Hinweis wird nicht gefolgt.

Eine Zufahrt über den Kölner Damm kann nicht erfolgen, da hier Fremdgrundstücke keine Verbindung zulassen.

Äußerung 7.6

Für den Bau einer Zufahrt vom Kölner Damm müssten allerdings einige Bäume gefällt werden. Dieser Eingriff in die Natur wäre aber doch geringfügig. Wertvolle alte Bäume stehen auf dem Grünstreifen zwischen der Straße und dem Gleis der NME nicht. Auch die ebenfalls erforderliche Querung des Bahngleises kann kein ernstliches Hindernis sein, weil sie auf jeden Fall niveaugleich erfolgen kann. Bereits heute verkehren auf ihr nur noch ganz gelegentlich Kesselwagenzüge, die das Tanklager am Teltowkanal in Rudow mit Mineralölprodukten beliefern. Ich habe seit Monaten keinen solchen Zug mehr gesehen oder gehört. Soweit mir bekannt ist, ist die Betriebseinstellung auf dieser Strecke schon in sehr naher Zukunft zu erwarten (vgl. Ausführungen des Stadtentwicklungsamts Neukölln im Begründungsteil des Entwurfs des Bebauungsplans XIV-155a vom 03.11.2020 in Abschnitt 1.2.3. Städtebauliche Situation und Bestand –Verkehrslärm Schiene). In diesem Zusammenhang verweise ich auch darauf, dass der Berliner Senat den Bau einer Straßenbahnstrecke zwischen dem Ortsteil Schöneweide im Bezirk Treptow-Köpenick und den Gropiuspassagen in der Johannisthaler Chaussee plant. Es ist vorgesehen die Trasse über die Stubenrauchstraße in Rudow zu führen. Eine solche Planung ist nur im Falle der Betriebseinstellung der NME realisierbar.

Abwägung zu 7.6

Dem Hinweis wird nicht gefolgt.

Eine Zufahrt über den Kölner Damm kann nicht erfolgen, da hier Fremdgrundstücke keine Verbindung zulassen.

Die anzunehmende Frequenz der Bahnstrecke ergibt sich nicht aus der tagesaktuellen Nutzung, sondern basiert auf der ursprünglichen Zulässigkeit dieser Bahnstrecke.

Äußerung 7.7

Ich halte es im Übrigen für geboten, zumindest für die Dauer der Bauarbeiten eine provisorische Zufahrt vom Kölner Damm für die erforderlichen umfangreichen Baustofftransporte anzulegen. Der Wildmeisterdamm verkräftet diesen zusätzlichen Verkehr nämlich nicht oder allenfalls noch dann, wenn auf seiner vollen Länge zwischen dem Baugrundstück und der Einmündung in die Johannisthaler Chaussee von Montag bis Freitag ein beiderseitiges Halteverbot in den Tagesstunden angeordnet wird. Bedingt durch die Größe des Bauvorhabens und durch den eklatanten Mangel an Bauarbeitern und Handwerkern dürften die Baumaßnahmen m. E. wenigstens zwei Jahre dauern. Die Anordnung eines Halteverbotes für einen derart langen Zeitraum wäre für die Anlieger des Wildmeisterdamms eine absolute Zumutung und im Rechtssinne wohl auch unverhältnismäßig, weil es dazu eine mit geringem Aufwand zu realisierende Alternative gibt. Im Hinblick auf den baulichen Zustand des Landreiterweges können Baustofftransporte über diese Straße definitiv nicht in Betracht gezogen werden.

Abwägung zu 7.7

Dem Hinweis wird nicht gefolgt.

Hinweise zur Baustellenzufahrt sowie zum Baustellenverkehr sind Teil des Baugenehmigungsverfahrens und werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt.

Äußerung 7.8

Es verwundert mich, dass der Bezirk Neukölln dieses große Wohnungsbauvorhaben in unmittelbarer Nähe zu dem Betriebsgrundstück der Wendt Grundbau GmbH ermöglichen will, von dem erhebliche Lärmemissionen ausgehen. Ich verweise hierzu auf das Schallschutzgutachten der Ingenieurgesellschaft Lichter GmbH aus dem November 2016 zu dem damaligen Entwurf des Bebauungsplans XIV-155a und die zahlreichen Beschwerden, die dem Bezirksamt Neukölln seit 2010 sowohl von mir als auch anderen Eigentümern von Grundstücken in der Nähe zugegangen sind. Die künftigen Mieter der

Wohnungen auf dem ehemaligen NME-Gelände können einem heute schon leidtun. Ich fordere das Bezirksamt Neukölln auf, alle Möglichkeiten zu nutzen, um diesen Betrieb zur Aufgabe seines Standortes zu bewegen.

Abwägung zu 7.8

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die Planung reagiert auf die benannten Herausforderungen durch einen schallrobusten Städtebau, bei dem gezielt städtebauliche Maßnahmen zur Minderung der Lärmeinwirkung Anwendung finden. Dazu zählen insbesondere die Abschottung der Wohnbebauung gegenüber dem angrenzenden Gewerbegebiet sowie die Anordnung ruhiger, geschützter Innenhöfe. Zudem erfolgt eine Staffelung der Nutzungen. Entlang der gewerblich geprägten Bereiche ist ein urbanes Gebiet (MU) vorgesehen, während in den rückwärtigen, geschützteren Lagen allgemeines Wohngebiet (WA) ausgewiesen wird.

Perspektivisch wird von einer Betriebsverlagerung und einer Wohngebietsentwicklung auch auf dem westlich angrenzenden Grundstück ausgegangen. Bisher konnte jedoch keine adäquate Ersatzfläche für den Gewerbemieter gefunden werden. Derzeit wird davon ausgegangen, dass die Entwicklung im Bebauungsplan 8-110 auch eine weitere Entwicklung auf dem Nachbargrundstück anstößt. Über die Entwicklungsabsichten der betreffenden Eigentümer ist bisher nichts bekannt.

4.4 Entscheidung zur Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens

Als Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wird festgehalten, dass folgende Änderungen des bisherigen Konzeptes / Bebauungsplanentwurfs notwendig werden:

Auf die Festsetzung von Flächen für Tiefgaragen wird im Bereich der Häuser 2 bis 4 verzichtet. Planzeichnung und Begründung werden entsprechend angepasst.

5. Haushaltsrechtliche Auswirkungen

Haushaltsrechtliche Auswirkungen sind mit der Beschlussfassung nicht verbunden.

6. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189);

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (**Baunutzungsverordnung** BauNVO) in der Fassung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176);

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. Juli 2025 (GVBl. S. 285).

Jochen Biedermann
Bezirksstadtrat

Bezirk Neukö

Ortsteil Britz

8-110

Ortsteil Buckow

Bezirksamt Neukölln

Stadtentwicklungsamt
Fachbereich Vermessung und

Met

Maßstab 1:5000

