

# Bezirksamt Spandau von Berlin

Abt. Facility Management, Umwelt- und Naturschutz  
Umwelt- und Naturschutzamt



Bezirksamt Spandau von Berlin, 13578 Berlin (Postanschrift)

Abt. Bauen, Planen und Gesundheit  
Stadtentwicklungsamt  
Fachbereich Stadtplanung

GeschZ. (Bei Antwort bitte angeben)

UmNat AL

Anja Sorges

Dienstgebäude: Rathaus Spandau

Carl-Schurz-Str. 8

13597 Berlin

Zimmer 1122

Telefon (030) 90279-3025

Telefax (030) 90279-3388

E-Mail

anja.sorges@ba-spandau.berlin.de

E-Mail nicht für Dokumente mit elektronischer Signatur

Datum 27.09.2018

## Entwurf des Bebauungsplans 5-105 VE

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger

öffentlicher Belange gemäß §4 Abs. 1 BauGB

Ihr Stellungnahmeersuchen Bau 2 Stapl B16 vom 31.08.2018



Sehr geehrte Damen und Herren,

das Umwelt- und Naturschutzamt nimmt zu o.g. Bebauungsplanverfahren wie folgt Stellung

### Landschaftsplanerische und naturschutzfachliche Belange

Ziel für das Plangebiet ist die Bereitstellung zusätzlichen Wohnraums. Dazu sollen gewerbliche Bauflächen in allgemeines Wohngebiet umgewandelt und Wohnraum mit 380-400 WE geschaffen werden. Aus Sicht des Naturschutzes und der Landschaftsplanung sind folgende Defizite des aktuellen Planungsstandes aufzuzeigen:

### Aktuelle Kartierungen

Die Umweltprüfung umfasst derzeit nur eine verbal-argumentative Beschreibung und stützt sich auf das vorhandene Datenmaterial. Für die weiteren Planungsschritte sind aktuelle Daten und Erhebungen zu Natur- und Artenschutz zu erstellen. Insbesondere sind folgende Schutzgüter nach Standardmethoden zu kartieren und zu bewerten:

- Biotoptypen inkl. Schutzstatus
- Bäume inkl. Habitateignung
- Gebäudebrüter
- Fledermäuse
- Reptilien
- Holzbewohnende Käfer

#### Verkehrsverbindungen:

M32, M37, M45, X33, 130, 134, 135,

136, 137, 236, 237, 337, 638, 639, 671

7 (Rathaus Spandau)

5 (Spandau)

Fernbahnhof Spandau: RE 2, 4, 6, RB 10, 13, 14, 21

#### Zahlungen bitte

bargeldlos an die

Bezirkskasse Spandau

unter folgenden Konten:

#### Geldinstitut

Postbank Berlin

Berliner Sparkasse

Berliner Bank

#### IBAN

DE91100100100005580100

DE14100500000810004607

DE95100708480510221500

#### BIC

PBNKDEFF100

BELADEBEXXX

DEUTDEDB110

## **Biotopverbund**

Unter II.2.1.2 wird geäußert: „Anders als etwa im unmittelbaren Uferbereich der Havel existieren auch keine Bereiche oder Flächen, welche Teil einer übergeordneten Biotopfunktion sind oder als „Brückenkopf“ für den naturräumlichen Austausch oder für Wechselwirkungen zwischen wichtigen Landschaftsräumen fungieren könnten.“ Dieser Aussage muss vehement widersprochen werden. Zunächst liegen keine aktuellen Datensätze zu möglichen Vorkommen geschützter floristischer oder faunistischer Arten vor. Die vorliegenden Daten zur Vegetation (Umweltatlas) wurden im Jahr 2000 erhoben. Insbesondere Brachflächen sowie alte Baumbestände bieten Lebensräume für geschützte Brutvögel, Käfer- oder Reptilienarten. Bevor Aussagen zur Bedeutung einer Fläche für den Biotopverbund getroffen werden können, sind aktuelle Kartierungen nach standardisierten und anerkannten Methoden nötig. Nach erfolgter Kartierung der vorkommenden Arten und des Zustands ihres Lebensraums kann der benötigte Ausbreitungskorridor ermittelt werden um darauf basierend Aussagen zum Biotopverbund zu treffen. Es kann auf keinen Fall ohne fundierte Datengrundlage ausgesagt werden, ob sich die Funktion Biotopverbund verschlechtern wird.

## **Baumbestand**

Wie unter II.2.1.2 richtig verdeutlicht wird, ist das Prinzip der Eingriffsvermeidung und –verminderung einzuhalten. Da zum jetzigen Zeitpunkt aber noch keine konkreten Aussagen zur Art und Beschaffenheit der Bäume sowie dem Vorkommen von Lebens- und Niststätten wie Höhlen und Spalten vorliegen, kann diesbezüglich noch keine Aussage getroffen werden. Die Aussage: „Der Baumbestand kann erhalten werden, soweit er nicht im Konflikt mit dem Kitagebäude steht“ widerspricht diesem Prinzip. Ähnlich wie beim Punkt „Biotopverbund“ wird hier von der Annahme ausgegangen, dass ohne fundierte Datenlage Planungen vollzogen werden können. Zunächst müssen jedoch die Kartierungen vollständig vorliegen und ausgewertet sein, bevor die optimale Planung des Baukörpers der Kita vorgenommen werden kann. Nur so kann das Prinzip der Eingriffsvermeidung eingehalten und die Zielstellung des weitgehenden Erhalts des Baumbestands verfolgt werden.

Die Reduzierung der versiegelten Fläche von 80 auf 65 % wird begrüßt. Insbesondere in einem Planungsgebiet mit hohen Anteilen versiegelter Fläche ist jedoch darauf zu achten, alte Baumbestände sowie sonstige Vegetationsflächen auch für die Lebensqualität der künftigen Bewohner soweit wie möglich zu erhalten.

## **Klima**

Der Geltungsbereich des B-Plans liegt inmitten eines klimatisch bedeutenden Bereichs. Westlich der Fläche befindet sich mit der Wasserfläche der Havel eine Luftleit- und Ventilationsbahn. Östlich befindet sich mit den Rhenaniawiesen eine Kaltluftleitbahn. Dementsprechend dient das Planungsgebiet laut „Klimaanalysekarte 2015“ (Umweltatlas) als „Kaltlufteinwirkungsbereich innerhalb von Siedlungsflächen“. Die Kalt- und Frischluft wird von der Havel und den Rhenaniawiesen über das Planungsgebiet in die Innenstadt geleitet, sodass die zu bebauende Fläche die Bewertung „günstig“ bezgl. der thermischen Situation in der Karte „Planungshinweise Stadtklima 2015“ (Umweltatlas) erhält. Wird diese Fläche nun bebaut, so sind daher dringend bei der Baukörperstellung diese klimatischen Gegebenheiten zu beachten und auch die Bauhöhen möglichst gering zu halten. Wird das Siedlungsgebiet durch eine bauliche Barriere von den Frisch- und Kaltluftgebieten getrennt, so wird eine deutliche Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität die Folge sein. Die „Planungshinweise Stadtklima“ (Umweltatlas) beinhalten den dringenden Hinweis, dass keine Entkopplung dieser Bereiche herbeigeführt werden sollte.

Da dies den gutachterlichen Empfehlungen zur Schallimmission (Riegelbebauung und mind. vier Geschosse) widerspricht, sollte der Frage, inwiefern das Planungsgebiet eine gute Durchlüftung erfahren und sich dennoch die Immissionsbelastung in Grenzen halten kann eine größere Bedeutung zugewiesen werden. Eine gutachterliche Darstellung geeigneter Varianten und Lösungsvorschläge für diesen Konflikt wird als äußerst notwendig und hilfreich sowie zukunftsorientiert für die Planung des gesamten Bereichs der Wasserstadt angesehen.

## Grünanlagen

Im Zusammenhang mit den weiteren Baugebieten des gesamten Wohnungsneubaugebiets „Wasserstadt Oberhavel“ betrachtet, wird die Versorgung mit öffentlichen Grünanlagen kritisch gesehen. Den Krienicke Park als nahezu einzige öffentliche Grünanlage der Neubaugebiete zu planen wird rasch dazu führen, dass seine Kapazitäten erschöpft sind. Ausreichend wohnungsnah Grünflächen tragen zu einer guten Lebensqualität bei. Die Ökosystemdienstleistung der Stadtnatur ist die Zufriedenheit der Menschen mit ihrer Wohnumgebung, was wiederum die Lebensqualität beeinflusst, so die Studie „Naturkapital Deutschland- Ökosystemdienstleistungen in der Stadt“ (Kowarik et al. 2016). Insbesondere in stark versiegelten Bereichen sollte daher darauf geachtet werden, bestehende Vegetation (insbesondere Baumbestände) zu erhalten sowie qualitativ hochwertige Grünflächen im Planungsgebiet zu schaffen und so langfristig zur Lebensqualität der Bewohner beizutragen.

Des Weiteren werden „Grünanlagen“ an der Rhenaniastraße und um den Rohrbruchteich als öffentliche Grünfläche angegeben. Hierbei handelt es sich zwar um einen Bereich, der zum Spazierengehen geeignet ist (Fußweg entlang des Rohrbruchteichs). Freizeitnutzungen wie Picknicken, Ball spielen o. ä. sind hier jedoch nicht möglich. Es handelt sich um den Lebensraum der europaweit geschützten Art Biber und darf daher keine Zustandsverschlechterung durch übermäßige Freizeitnutzung erfahren.

Kowarik, I.; Barzt, R.; Brencke, M. (2016): „Naturkapital Deutschland – TEEB DE (2016): Ökosystemleistungen in der Stadt – Gesundheit schützen und Lebensqualität erhöhen“, Technische Universität Berlin, Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung – UFZ. Berlin, Leipzig.

## Im Zusammenhang planen

Die in der Wasserstadt Oberhavel entstehenden Neubaugebiete bedürfen einer Vernetzung. Die Planung der benachbarten Gebiete muss in die Planungen des Geltungsbereichs für den hier vorliegenden B-Plan mit einfließen. Für den Bereich des B-Plans VIII-516 wird derzeit ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Es wird dringend darauf hingewiesen, die Planungen untereinander zu koordinieren und eine gemeinsame Zielsetzung zu verfolgen. Dies gilt insbesondere für das Thema „Erschließung“.

Die Frage der Erschließung und Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz kann auch für das benachbarte Planungsgebiet des B-Plans VIII-516 zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beantwortet werden, da dies wiederum von der noch ungewissen Erschließung der Insel Gartenfeld (B-Plan 5-109) abhängig ist.

## Gründächer

Es wird ausgesagt, dass im weiteren Verfahren Festsetzungen zu Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen getroffen werden. Aus naturschutzfachlichen und klimatischen Gründen sind Gründächer sehr zu empfehlen. Sie dienen dem Wasserrückhalt und verhindern durch die Speicherung und verzögerte Freisetzung des Regenwassers Überflutungen von Straßen durch Starkregen. Sie verbessern das Mikroklima, da sie durch den Verdunstungseffekt die Umgebung abkühlen. Schadstoffpartikel wie Stickoxide und Feinstaub werden aus der Luft gefiltert. Zudem schaffen die Gründächer Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten.

Im Rahmen eines Forschungsprojekts der Deutschen Bundesstiftung Umwelt DBU (11.05.2010-10.01.2011) wurde ein Leitfaden zum Einsatz und zur Ausgestaltung von Gründächern erarbeitet (Kommunale Gründach-Strategien 2016). Er enthält zum Beispiel Checklisten für Qualitätsanforderungen von Gründächern. Da sich dieser Leitfaden direkt an Kommunen, Planer und Investoren wendet, um die Dachbegrünung als Baustein einer nachhaltigen Stadtplanung zu stärken, wird zur Anwendung des Leitfadens geraten.

## Spielplatzplanung

In der Begründung zu dem Bebauungsplan fehlen bei der *Beschreibung des Plangebietes* bisher Angaben zur sozialen Infrastruktur, hier: *öffentliche Spielflächen*, die im weiteren Verfahren ergänzt werden sollten.

Diese Angaben bilden auch die Grundlage für eine Gesamtbewertung der städtebaulichen Planungen in einem bestimmten Umfeld und der Einordnung der erforderlichen sozialen Wohnfolgeeinrichtungen.

Folgende Angaben sollten ergänzend aufgenommen werden:

Der Geltungsbereich des B-Planes 5-105 VE befindet sich im Planungsraum „Zitadellenweg“. Mit Einführung der Betrachtungsebene der „Lebensweltlich orientierten Räume (LOR)“ entfielen die ehemaligen Versorgungsbereiche (VB). Die neu gebildeten Planungsräume stellen für die Spielplatzplanung die neuen Versorgungsbereiche dar, die wiederum zum Zweck einer kleinteiligeren Betrachtung in Versorgungseinheiten unterteilt sind. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich innerhalb der Versorgungseinheit 05030730 A.

Mit Datenstand 2015 wurden in der Versorgungseinheit 2.040 EW melderechtlich registriert. Der Anteil von Kindern und Jugendlichen betrug 447. Insgesamt stehen den Einwohnern derzeit zwei öffentliche Spielplätze in der Versorgungseinheit zur Verfügung.

Das Gebiet wird hinsichtlich der Versorgung mit öffentlichen Spielplätzen in die Versorgungsstufe 5 eingestuft, d.h. bezogen auf den Richtwert von 1 m<sup>2</sup> anrechenbare Netto-Spielplatzfläche je Einwohner beträgt die Versorgung  $\geq 0,6$  m<sup>2</sup>/EW und ist damit als ausgeglichen zu bezeichnen.

Sehr hohe Versorgungsdefizite sind jedoch in der unmittelbar südöstlich angrenzenden Versorgungseinheit 05030731B/ Planungsraum „Gartenfelder Str.“ in einer Entfernung von nur ca. 400 m von dem geplanten Wohngebiet festzustellen: hier beträgt die Versorgung nur weniger als 0,1 m<sup>2</sup> pro Einwohner, d.h. das Gebiet ist der höchsten Dringlichkeitsstufe zuzuordnen.

Angesichts der aktuellen Dynamik in der Entwicklung neuer Wohnquartiere in angrenzenden Gebieten zu dem Plangebiet ist von einer stärkeren Bevölkerungszunahme auszugehen und damit mit einem erhöhten Bedarf an öffentlichen Spielflächen in dem Planungsraum zu rechnen.

In dem Plangebiet sollen voraussichtlich 400 WE geschaffen werden, so dass bei 800 Einwohnern von einem Bedarf an 800 m<sup>2</sup> Netto-Spielplatzfläche, bzw. 1.200 m<sup>2</sup> Bruttofläche auszugehen ist.

#### Zu Kap. III, Ziff. 3.5 Planinhalt/ Private Grünfläche mit Spielplatz

Der Planinhalt ist zwingend bezüglich den gesetzlichen Anforderungen des Kinderspielplatzgesetzes, hier § 2 Abs. 1 KSpG und den Vorgaben des „Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung“ (Bedarf soziale Infrastruktur), dahingehend zu ändern, dass in dem Bebauungsplan die planungsrechtliche Sicherung eines **öffentlichen** Spielplatzes mit einer Mindestgröße 1.200 m<sup>2</sup> Brutto-Spielfläche (1,5m<sup>2</sup>/EW bei 800 EW) über eine Darstellung mit dem Planzeichen „Öffentlicher Spielplatz“ und Abgrenzung der Fläche innerhalb der privaten Grünanlage erfolgt.

Eine Regelung der Nutzung eines privaten Spielplatzes in dem Plangebiet zu Gunsten der Öffentlichkeit z.B. in einem Durchführungsvertrag zu dem VE-Plan stellt keine nachhaltige und dauerhafte Sicherung der Zugänglichkeit und Nutzung dar.

Angesichts bereits bestehender sehr hoher Defizite in der angrenzenden südöstlichen Versorgungseinheit sowie bekannter geplanter Entwicklungen im Wohnungsbau sollte im weiteren Verfahren geprüft werden, ob die Sicherung eines öffentlichen Spielplatzes von 2000 m<sup>2</sup> bei einer anteiligen Übernahme der Kosten durch das Land Berlin möglich ist.

Für eine öffentliche Erschließung der Fläche ist zudem ein Geh- und Fahrrecht mit Anbindung an die Adickesstraße planungsrechtlich zu sichern.

Die Erschließung des öffentlichen Spielplatzes (sinnvollerweise auch der Kita) ist in nächster Nähe zu den zukünftigen Nutzern außerhalb des Plangebietes, die in erster Linie aus dem südlich angrenzenden Wohngebiet zu vermuten sind, anzulegen. Ein Geh- und Fahrrecht über die geplante Privatstraße, ausgehend von der Daumstraße, würde keinen Sinn ergeben: im Umfeld der Daumstraße befindet sich nur gewerbliche Nutzung. Die Daumstraße selber stellt eine erhebliche Verkehrsbarriere dar.

Der öffentliche Spielplatz ist unter dem Grundsatz der Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft auch in einem vereinfachten Bebauungsplanverfahren zu verorten. An der östlichen Grundstücksgrenze befindet sich ein erhaltenswerter ökologisch wertvoller dichter älterer Erlenbestand in einer Senke. Dieser Biotoptyp und die Senke deuten darauf hin, dass hier ggf. höhere Grundwasserstände oder anstehendes Niederschlagswasser anzutreffen sind, so dass schon aus diesem Grund keine Eignung für die Anlage eines Spielplatzes gegeben ist. Hier sollte für eine gesicherte Entwurfsplanung im weiteren Verfahren eine Biotopkartierung und Erfassung des Baumbestandes vor Ort erfolgen. Die Datengrundlagen des Umweltatlas im Maßstab 1:5000 sind nicht hinreichend aussagekräftig. Die Entwurfsplanung für den öffentlichen Spielplatz ist mit dem Umwelt- und Naturschutzamt sowie dem Straßen- und Grünflächenamt abzustimmen.

### Artenschutz

Vor dem Abriss der bestehenden Gebäude im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs sind diese auf Lebensstätten für Gebäudebrüter und Fledermäuse zu untersuchen. Bei einem bestätigten Vorkommen dieser Tiere sind weitere Maßnahmen mit dem Umwelt- und Naturschutzamt abzustimmen.

### Bodenschutz und Altlasten

Der Geltungsbereich des B-Plans (Grundstück Daumstraße 46/50) wird aufgrund der Nutzung durch die ehemalige Königliche Pulvermühle unter der **Nr. 1103c im Bodenbelastungskataster (BBK)** geführt.

Es liegen folgende Altlastengutachten vor:

- Untersuchung des Bereichs „Wasserstadt Berlin-Oberhavel“ (Untersuchungsgebiet „Salzhof“) hinsichtlich möglicher Boden- und Grundwasserverunreinigungen (Enrocon Februar 1993)
- Gefährdungsabschätzung für das B-Plangebiet VIII-516 (Quartier Salzhof) in Berlin- Haselhorst (KLU 04.10.2006)
- Bericht zur Altlastenuntersuchung Daumstr. 46/50 in 13599 Berlin-Spandau (Kneib 16.01.2014)

Bei den bislang durchgeführten Untersuchungen konnten zwar keine Prüfwert-Überschreitungen (**Gefährdungspfad Boden→Mensch**) im oberen Bodenmeter festgestellt werden, jedoch sind Auffüllungen mit mineralischen Fremdbestandteilen in unterschiedlicher Mächtigkeit vorhanden und somit können Prüfwertüberschreitungen für Arsen, Schwermetalle und Benzo(a)pyren nicht ausgeschlossen werden. Die Schadstoffgruppe PAK, zu der u.a. auch Benzo(a)pyren gehört, wurde bislang nicht ausreichend untersucht.

Nach Rückbau und Entsiegelung des Grundstücks, spätestens jedoch vor Herrichtung der zukünftigen unversiegelten Freiflächen sind Detailuntersuchungen (Flächenmischproben aus 0-0,3 und 0,3-1 m) durchzuführen. Dies betrifft neben den zukünftigen Hausgärten insbesondere auch die geplanten Spielplätze sowie die Außenanlagen der Kindertagesstätte. Sollten dabei Prüfwertüberschreitungen festgestellt werden, so sieht der „**Maßnahmenkatalog** zur Herstellung von Flächen beim Vorliegen von erheblichen Bodenbelastungen mit nichtflüchtigen Schadstoffen“ (Stand Oktober 2007, BA-Beschluss 16.11.2007) zum Schutz der zukünftigen Bewohner als Sanierungsmaßnahme einen Bodenaustausch bzw. Bodenauftrag bis max. 1,0 Meter Mächtigkeit im Bereich von zukünftig sensibel genutzten Freiflächen vor. Die ggf. erforderlichen Sanierungsmaßnahmen zur **Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse** können baubegleitend durchgeführt werden.

Nach derzeitigem Kenntnisstand bestehen keine Bedenken gegen eine dezentrale **Versickerung von Niederschlagswasser**. Für zentrale Versickerungsanlagen ist ggf. ein Bodenaustausch (Auffüllung gegen Z0-Boden) erforderlich. Die im **Grundwasser** festgestellte Zinkbelastung ist mit großer Wahrscheinlichkeit auf einen metallverarbeitenden Betrieb zurückzuführen, der auf einem nordöstlich angrenzenden Grundstück ansässig war.

Die erforderlichen **Untersuchungs- und ggf. Sanierungsmaßnahmen** sind mit dem Vorhabenträger im Durchführungsvertrag zu vereinbaren. Da das Vertragsgebiet dem Geltungsbereich des B-Plans entspricht und ggf. vorhandene Bodenbelastungen im Zuge der Baumaßnahmen saniert werden, kann auf eine Kennzeichnung und textliche Festsetzung verzichtet werden.

Es bestehen aus Sicht des Bodenschutzes/Altlasten **keine grundsätzlichen Bedenken** gegen das Vorhaben.

## **Immissionsschutz**

### **Gewerbelärm**

Wesentlich störende Gewerbelärmquellen sind sowohl innerhalb, als auch außerhalb (unmittelbar angrenzend) des Plangebiets nicht erkennbar. Nördlich des Plangebietes befindet sich jedoch aktuell ein Logistikunternehmen. Daher sollte im Rahmen der gegenwärtig zu überarbeitenden schalltechnischen Untersuchung der Gewerbelärm bewertet werden.

### **Sportlärm / Licht**

Südwestlich des Plangebietes befinden sich mehrere Sportanlagen (Stadion Haselhorst, Tennisplätze, Basketballfelder, etc.). Schall- und Lichtimmissionen, welche von diesen Anlagen und ihrer Nutzung ausgehen, können aufgrund einer fehlenden schall- und lichttechnischen Untersuchung nicht bewertet werden. Da die Entfernung zu maßgeblichen Immissionsorten im Plangebiet sehr gering ist (kleiner 100 Meter), sollte eine entsprechende Untersuchung erstellt werden.

### **Verkehrslärm**

Die Stellungnahme zu Immissionen, welche aus dem Straßenverkehr übergeordneter Straßen (hier maßgeblich: Daumstraße; Kategorie StEP II – übergeordnete Straßenverbindung) resultieren und Auswirkungen auf vorhandene bzw. geplante schutzbedürftige Nutzungen haben, ist bei der Senatsverwaltung SenUVK I C 3 anzufordern.

Außerhalb der Zuständigkeit werden folgende Hinweise zu verkehrsbedingtem Lärm gegeben.

Die Strategischen Lärmkarten (Straßenverkehr 2017 L\_DEN und L\_N) zeigen tags für das Plangebiet Beurteilungspegel von 55 dB(A) bis 70 dB(A) und nachts Beurteilungspegel von 50 dB(A) bis 65 dB(A), wobei in unmittelbarer Nähe zur Daumstraße die höchsten Beurteilungspegel erreicht werden. Die schalltechnischen Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete (55/45 dB(A) tags/nachts) gemäß DIN 18005-1/Bbl. 1 werden teilweise überschritten. Ein lärmrobuster Städtebau entlang der Daumstraße mit möglichst schmalen oder keinen Lücken zwischen den Baukörpern bewirkt ein hohes Maß an Schallschutz im Innern des Plangebietes. Zusätzlich sind die Möglichkeiten einer Grundrissregelung (Aufenthaltsräume zur lärmabgewandten Seite orientiert) einzusetzen. In diesem Kontext würde die Verlagerung der privaten Verkehrsfläche an den südlichen Rand des Plangebietes (südlich der Baukörper) zu einer Verbesserung des Immissionsschutzes im Innern des Plangebietes führen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Anja Sorges

+49 30 90252517

## Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz



Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz  
Brückenstraße 6, 10179 Berlin II D 27

Bearbeiterin Herr Silge

Zeichen II D 27

Bezirksamt Spandau von Berlin

Dienstgebäude: 6

Stadtentwicklungsamt

Brückenstraße 6

FB Stadtplanung

10179 Berlin-Mitte

Bau 2 Stapl B 16

Zimmer 3.018

Herr Schönberger

Telefon 030 9025-2437

Fax 030 9025-2983

intern (925)

Datum 25.09.2018

Fax: 90279-2947

<b>Bebauungsplanentwurf:</b>	<b>5 – 105 VE</b>
<b>Bezirk:</b>	<b>Spandau, OT Haselhorst</b>
<b>Planungsbereich:</b>	<b>Daumstraße 46 und 50</b>
<b>Verfahrensstand:</b>	<b>Beteiligung der Behörden gem. § 4a Abs. 1 BauGB</b>

**Zu Ihrem o.g. Schreiben nehme ich für die Wasserbehörde des Landes Berlin (Referat II B, Referat II C und Referat II D) wie folgt Stellung:**

Gegen die Ziele des vorliegenden Bebauungsplans bestehen aus wasserbehördlicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken, jedoch kann abschließend nicht beurteilt werden, ob die Entwässerung des Plangebietes gesichert ist. Es wird daher empfohlen, ein Entwässerungskonzept zu entwerfen und mit der Wasserbehörde frühzeitig abzustimmen.

Vorgesehen ist die Festsetzung des Plangebietes als Wohngebiet und eine Bebauung mit einem Wohnquartier in Geschossbauweise sowie einer Kindertagesstätte. Das Plangebiet hat eine Größe von 3,6 ha und entwässert über eine Trennkanalisation in die Oberhavel (Gewässer 1. Ordnung).

Es ist zu beachten, dass die Vorgaben zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE) einzuhalten sind. Diese gelten auch für im Bestand versiegelte Flächen mit einer vorhandenen Regenentwässerung, sofern eine wesentliche Änderung (z.B. Ersatz von Gewerbegebäuden durch Wohnungsbau) vorgenommen wird. Es ist ein Fachgutachten Regenwasser zu erstellen, in dem die Entwässerung des gesamten Plangebiets unter Berücksichtigung der Einleitbegrenzungen konzipiert wird.

Danach ist bei Bauvorhaben gemäß § 29 (1) Baugesetzbuch (Errichtung, Änderung oder Nut-

Sprechzeiten  
nach telefonischer Vereinbarung

E-Mail:  
martin.silge@senuvk.berlin.de  
post@senuvk.berlin.de \*

Internet  
www.berlin.de/sen/uvk

\* Elektronische Zugangseröffnung gem. § 3a Abs. 1 VwVfG

Fahrverbindungen:

- U 2 Märkisches Museum
- U 8 Jannowitzbrücke, Heinrich-Helne-Str.
- S 3, 5, 7, Jannowitzbrücke
- M 147, 165, 265 U-Bhf. Märkisches Museum

Zahlungen bitte bargeldlos an die Landeshauptkasse Berlin:

Postbank Berlin IBAN: DE47100100100000058100  
Berliner Sparkasse IBAN: DE25100500000990007600  
Bundesbank, Filiale Berlin IBAN: DE5310000000010001520

BIC: PBNKDEFFXXX  
BIC: BELADEBEXX  
BIC: MARKDEF1100

zungsänderung von baulichen Anlagen) die Niederschlagswasserbewirtschaftung durch planerische Vorsorge innerhalb des Vorhabengebietes sicherzustellen. Ist eine Einleitung nicht zu vermeiden, ist diese nur in Höhe des Abflusses zulässig, der im „natürlichen“ Zustand (ohne Versiegelung) auftreten würde. Die Begrenzung von Regenwassereinleitungen wird basierend auf den für Berlin ermittelten „natürlichen“ Gebietsabflüsse rechtlich geregelt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten folgende Übergangsregelungen:

Bei Bauvorhaben im Einzugsgebiet eines Gewässers 1. Ordnung oder im Einzugsgebiet der Mischwasserkanalisation gilt eine maximale Abflusspende von  $10 \text{ l/(s*ha)}$  für die Fläche des kanalisiertes bzw. durch das Entwässerungssystem erfassten Einzugsgebietes ( $A_{E,k}$ ). Ergibt sich hieraus eine Einleitmenge von weniger als  $1 \text{ l/s}$ , stellt dies aufgrund der technischen Machbarkeit die Drosselvorgabe dar.

Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung, die eine Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt erzielen, ist der Vorzug zu geben. Informationen zu Verfahren der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung nach dem Stand der Technik sind im Bericht „Leistungsfähigkeit von praxiserprobten Formen der Regenwasserbewirtschaftung im urbanen Kontext“ zusammengestellt.

Die Einleitbeschränkung gilt als maximal zulässiger Drosselabfluss und ist bei mittelbaren Einleitungen in die Kanalisation unabhängig von der Jährlichkeit.

Durch den Vorhabenträger ist sicherzustellen, dass die Regenmenge, die die zulässige Einleitmenge übersteigt, schadlos auf dem Grundstück zurückgehalten wird und somit ein Schutz vor Überflutung bei Starkregen gegeben ist. Das Regenwasser darf nicht in den Straßenraum oder in angrenzende Grundstücke entlastet werden bzw. zu Schäden bei Dritten führen. Für Grundstücke  $> 800 \text{ m}^2$  abflusswirksame Fläche ist ein entsprechender Überflutungsnachweis im Sinne der technischen Regelwerke zu erbringen. Für Grundstücke  $< 800 \text{ m}^2$  abflusswirksame Fläche ist ein geeigneter Überflutungsnachweis in Anlehnung an die technischen Regelwerke zu führen.

#### Begründung

Das Niederschlagswasser von versiegelten Flächen fließt schnell ab und steht damit nicht für die Verdunstung und Versickerung zur Verfügung. Dies führt neben den Folgen für das örtliche Klima bei ungedrosselter Ableitung zu häufig wiederkehrenden, großen Abflussspitzen im Gewässer, die eine starke Belastung für die Gewässerökologie darstellen und zur Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen führen können. In Abhängigkeit der Herkunft des Niederschlagswassers führt es zudem zu einer stofflichen Belastung. Eine zusätzliche stoffliche und hydraulische Belastung der Gewässer ist zu vermeiden. Eine Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt ist anzustreben.

Nach § 5 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz des Bundes (WHG) ist jede Person bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, verpflichtet, nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften zu vermeiden, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten sowie eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden. Die Gewässer sind nachhaltig zu bewirtschaften, u.a. mit dem Ziel, möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen sowie an oberirdischen Gewässern so weit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten und insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 5 und 6 WHG).

Regenwasser, welches aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließt, ist Abwasser (§ 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG -) und muss so beseitigt werden, dass das



Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird (§ 55 Abs. 1 Satz 1 WHG). Gemäß § 27 WHG ist für oberirdische Gewässer der gute chemische und ökologische Zustand bzw. das gute ökologische Potential zu erreichen. Eine Verschlechterung ist zu vermeiden. Für die Regenwasserbewirtschaftung ist in Abhängigkeit der Belastung des Regenwassers die Versickerung des Regenwassers über die belebte Bodenzone anzustreben (§ 36a Berliner Wassergesetz). Eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Direkteinleitung) darf nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (§ 57 WHG).

### **Vorbeugender Grundwasserschutz**

Das Plangebiet befindet sich vollständig in der weiteren Schutzzone (III B) des Wasserwerkes Tegel.

Das anfallende Schmutzwasser soll zentral gesammelt und in die Kanalisation der BWB abgeleitet werden.

Konkrete Planungen zur Niederschlagsentwässerung liegen nicht vor. In der Begründung zum Vorentwurf des Bebauungsplans 5-105 VE fällt jedoch das Schlagwort „Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung“. In der weiteren (III B) Schutzzone für das Wasserwerk Tegel muss die Versickerung von Niederschlagswasser grundsätzlich oberflächlich über Rasenmulden oder über eine breitflächige Rasenversickerung erfolgen. Hinsichtlich der Belange des Grundwasserschutzes / der Wasserschutzgebiete ist es dringend erforderlich, ein abgestimmtes Entwässerungskonzept für das Planungsgebiet zu erarbeiten. Erst auf Grundlage eines genehmigungsfähigen Entwässerungskonzeptes ist eine abschließende Stellungnahme möglich.

Der Vorentwurf des B-Plans sieht die Errichtung einer privaten Erschließungsstraße und Stellplätzen vor. Verkehrsflächen müssen in der weiteren Schutzzone des Wasserwerkes Tegel (IIIB) grundsätzlich in wasserundurchlässiger Bauweise hergestellt werden. Die sollte insbesondere im Hinblick auf die Niederschlagsentwässerung frühzeitig berücksichtigt werden.

### **Altlastenbeurteilung**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 5 - 105 VE ist vollständig im Berliner Bodenbelastungskataster (BBK) als Teil der wesentlich größeren Katasterfläche 1103 erfasst.

Die ordnungsbehördliche Zuständigkeit für die Belange des Bodenschutzes für diese Katasterfläche und damit für den Geltungsbereich liegt beim bezirklichen Umweltamt Spandau.

Lediglich bei späteren, baubedingten Grundwasserhaltungen oder geplanten Grundwassernutzungen ist eine Beteiligung des Referates II C aufgrund bestehender Grundwasserbelastungen im Umfeld des Geltungsbereiches erforderlich.

### **Hinweise**

#### 1. Niederschlagsentwässerung

Für ein besseres Stadtklima ist es sinnvoll versiegelte Flächen, die nicht mehr als solche gebraucht oder genutzt werden, zu entsiegeln sowie anfallendes Niederschlagswasser durch geeig-

nete Maßnahmen ortsnah zu behandeln. Hierfür eignen sich Verdunstung (z.B. über Gründächer, Grünflächen) oder Versickerung (u.a. über Mulden oder freiflächige Versickerung). Falls solche Maßnahmen angedacht sind, ist es ratsam das weitere Vorgehen bzw. Planungen frühzeitig mit der Wasserbehörde abzustimmen.

Die Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzeptes wird empfohlen. Dabei sind alle gängigen allgemein anerkannten Regeln der Technik (DWA Arbeits- und Merkblätter, DIN-Vorschriften) zu beachten und einzuhalten.

## 2. Grundwasserbenutzung

Sollen für die Umsetzung der Planungen Grundwasserbenutzungen erfolgen, ist folgendes zu beachten:

Das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten bzw. Ableiten von Grundwasser sowie Einbringen bzw. Einleiten von Stoffen in das Grundwasser stellen nach den Bestimmungen des § 9 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) Benutzungen dar, die in Verbindung mit § 46 Abs. 1 Nr. 1 bzw. § 49 Abs. 1 Satz 2 WHG einer wasserbehördlichen Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG bedürfen.

Um die Auswirkungen der Grundwasserförderung auf Umgebung, Gebäude, Anlagen Dritter sowie auf Schutzgüter, insbesondere bei Altlasten, zu minimieren, werden häufig Bauausführungen in „Trogbauweise“ (Baugrube mit einer Dichtheit von mindestens 1,5 l/s x 1.000 m<sup>2</sup> der benetzten Wand- und Sohlfläche) gefordert.

Im eigenständigen wasserbehördlichen Verfahren wird geprüft, welche Auswirkungen die beantragten Grundwasserbenutzungen tatsächlich haben werden.

Für die stofflichen Benutzungen des Grundwassers, d.h. unterhalb des HGW/zeHGW, sind die Anforderungen des § 48 des Wasserhaushaltsgesetzes einzuhalten (Grundwasserverträglichkeit).

In Abhängigkeit von den geplanten Grundwasserentnahmen ist eine UVP-Vorprüfung oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens nach § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in Verbindung mit § 16h des Berliner Wassergesetzes (BWG) und Nr. 13.3. der Anlage 3 des BWG vorzunehmen.

Weitere zulassungspflichtige Grundwasserbenutzungen sind z.B. das Errichten und Betreiben von Brunnen und die Erdwärmenutzung.

In den wasserrechtlichen Verfahren (Wasserhaltungen, Brunnen, Erdwärme usw.) erfolgt jeweils die Beteiligung der zuständigen Altlastenbehörde. Sind für den beplanten Bereich Einträge im Bodenbelastungskataster BBK oder weitergehende diesbezügliche Erkenntnisse vorhanden, können für die Feststellung der Erlaubnisfähigkeit und für die Ausführung von Grundwasserbenutzungen Maßnahmen zur Ermittlung und/oder Überwachung der Grundwasserqualität im Bereich der Grundwasserbenutzungen erforderlich werden (z. B. Förderwasseruntersuchungen, Grundwassergütemessstellen).

Mit freundlichen Grüßen,

Im Auftrag

Silge

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – 10179 Berlin

Bezirksamt Spandau von Berlin  
Abteilung Bauen, Planen und Gesundheit  
Stadtentwicklungsamt – Fachbereich Stadtplanung

Bearbeiter Hr. Kaptain

Zeichen I C 34 - 75-05-18

Bau 2 Stapl B16

Dienstgebäude:   
Brückenstraße 6  
10179 Berlin-Mitte

Zimmer 7.015

Telefon 030 9025-2323

Fax 030 9025-2524

intern (925)

Datum 21.09.2018

Entwurf des Bebauungsplans 5-105VE, für die Grundstücke Daumstraße 46 und 50 im Bezirk Spandau, Ortsteil Haselhorst

Ihre Beteiligung gem. §4 (1) BauGB vom 31. August 2018, eingegangen am 5. September 2018

Sie erhalten meine Stellungnahme, die sich auf die gesetzlichen Grundlagen der §§ 47 ff. BIm-SchG, Luftreinhaltepläne und Lärminderungsplanung, stützt.

Eine abschließende Stellungnahme kann nur nach Vorlage der in Aussicht gestellten Schallimmissionschutzprognose abgegeben werden. Im Vorfeld werden nachstehend allgemeine Hinweise gegeben:

### Verkehrslärm

Die Prüfung aktiver Maßnahmen sollte auch bei Lärmbelastungen unterhalb von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) nachts durchgeführt werden. Denn aktive Maßnahmen haben immer Vorrang vor passiven. Allenfalls ergibt sich ein größerer Abwägungsspielraum bei geringeren Lärmbelastungen. Auch wenn nachvollziehbar ist, dass hier Lärmschutzwände städtebaulich unerwünscht sind, bleibe noch die Prüfung von lärmarmen Asphalt. Das Ergebnis der Prüfung sollte in die Begründung aufgenommen werden.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan zeigt größere Baulücken zwischen den Häusern 1, 14 und 12. Diese sind ungünstig, da so ein Schalleintrag in die rückwärtigen Bereiche ermöglicht wird. Es wird empfohlen, diese Lücken zu schließen oder zumindest in der Dimension zu reduzieren.

Aus dem Vorhaben- und Erschließungsplan ist erkennbar, dass Haus 14 über zur Daumstraße ausgerichtete Balkone verfügt. Diese sind aufgrund der Straßenverkehrslärmpegel voraussichtlich nur baulich geschlossen möglich.





Sprechzeiten  
nach telefonischer Vereinbarung

E-Mail:  
[joerg.kaptain@senuvk.berlin.de](mailto:joerg.kaptain@senuvk.berlin.de)  
[post@senuvk.berlin.de](mailto:post@senuvk.berlin.de) \*

Internet  
[www.berlin.de/sen/uvk](http://www.berlin.de/sen/uvk)

\* Elektronische Zugangseröffnung gem. § 3a Abs. 1 VwVfG

Fahrverbindungen:

-  2 Märkisches Museum
-  8 Jannowitzbrücke, Heinrich-Heine-Str.
-  5, 7, 75, Jannowitzbrücke
-  147, 165, 265 U-Bhf. Märkisches Museum

Zahlungen bitte bargeldlos an die Landeshauptkasse Berlin:

Postbank Berlin	IBAN: DE47100100100000058100	BIC: PBNKDEFFXXX
Berliner Sparkasse	IBAN: DE25100500000990007600	BIC: BELADEBEXXX
Bundesbank, Filiale Berlin	IBAN: DE5310000000010001520	BIC: MARKDEF1100

Anlagenbezogener Lärmschutz

Nicht erkennbar ist, welche gewerblichen Geräuschemissionen einwirken. Ebenso sind Geräuscheinwirkungen aus den Sportanlagen nicht ausgeschlossen. Beides sollte in der Schallimmissionsprognose untersucht werden, wobei der Detaillierungsgrad der Untersuchung mit der Pegelhöhe ansteigen muss.

Für Rückfragen zu meiner Stellungnahme stehe ich gerne zur Verfügung.

Im Auftrag

Jörg Kaptain



## Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.

Potsdamer Str. 68, 10785 Berlin, Tel. (030) 2655 0864, Fax (030) 2655 1263, e-mail: bln@bln-berlin.de

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. ● Potsdamer Str. 68 ● 10785 Berlin

Bezirksamt Spandau  
Stadtplanung  
Herr Schönberger  
13578 Berlin

Bearbeiter: A. Stavorinus (BLN)  
A. Schulz (NABU)

per E-Mail: stadtplanung@ba-spandau.berlin.de

Unser Zeichen: 5/1810.2a/B/5

Berlin, 06.11.2018

### **Betr.: Frühzeitige Vorhabenbezogener - B-Plan 5-105 VE**

hier: Stellungnahme der BLN, des BUND (LV Berlin), des NABU (LV Berlin), der Baumschutzgemeinschaft Berlin, der GRÜNEN LIGA Berlin, der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (LV Berlin), des Naturschutzzentrums Ökowerk Berlin, der NaturFreunde (LV Berlin) und der übrigen BLN-Mitgliedsverbände

Bezug: Internetveröffentlichung

Sehr geehrter Herr Schönerberger,

nach Durchsicht der veröffentlichten Unterlagen nehmen wir wie folgt Stellung:

Wir begrüßen die Neugestaltung bereits versiegelter, ungenutzter Flächen für die Schaffung neuen Wohnraums. Ziel der Neubebauung sollte neben dringend benötigtem Wohnraum auch die Entsiegelung von Flächen zur Verbesserung der Bodenlebensräume, der Filter- und Pufferfunktion der Böden und zur Verbesserung der gesunden Wohn- und Lebensverhältnisse sein. Der Erhalt des Altbaumbestandes stellt dafür einen weiteren wichtigen Faktor dar und sollte nicht nur in der geplanten zukünftigen Parkanlage sondern auch zwischen den neuen Wohnhäusern angestrebt werden. Ausgleichspflanzungen mittels großkroniger Bäume gebietseigener Herkunft führen zur Verbesserung der Luftqualität und einer langfristigen Senkung der Lufttemperatur innerhalb des zukünftigen Wohnquartiers. Auch Dach- und Fassadenbegrünungen sollten in Erwägung gezogen werden.

Aufgrund dessen, das sich das Baugebiet in der Wasserschutzzone III B befindet, ist jedes Vorhaben verboten, was zur Verunreinigung oder geschmacklichen Beeinträchtigung des Grundwassers führen könnte. Hierzu gehört das Einleiten von Abwasser, von Kühl- und Kondenswasser oder auch von Niederschlagswasser von Stellplätzen und Straßen in den Untergrund.

Bei Neuplanungen, wie dem vorliegendem B-Plan, bietet es sich an, Konzepte für die Regenentwässerung von Dach- und Fassadenflächen zu entwickeln und in die Planung mit einzubeziehen. In Zeiten großen Insektenrückgangs sollte ein Lichtkonzept mit insektenfreundlichem Licht berücksichtigt

werden. Tiefgaragendächer sollten eine Mindestdeckung von 0,8 m erhalten, um auch Bäume zur Begrünung pflanzen zu können (bspw. Streuobstwiese).

Die südlich angrenzende Grünfläche zählt lt. Umweltatlas zu den gesetzlich geschützten Biotopen und muss bei grenznaher Bebauung entsprechend gegen Immissionen jeglicher Art geschützt werden.

Nordöstlich vom Vorhabengebiet befindet sich der Rohrbruchteich. Dort wurden in einer Kartierung im Jahr 2016 von der Stiftung Naturschutz Berlin<sup>1</sup> vier besonders geschützte Amphibienarten nachgewiesen, Erdkröte, Teichmolch, Teichfrosch und Grasfrosch. Besonders die Erdkröte legt weite Wanderwege zwischen Laichgewässer, Sommer- und Winterquartier zurück (bis zu 2,2 km). Demzufolge ist das Bauvorhaben im Rahmen der weiteren Untersuchungen auch bzgl. dieser Arten zu betrachten und zu bewerten. Es sind Schutzmaßnahmen gegen ein Einwandern in die Baustelle (Tötungsverbot nach § 44 BNatSchG) und ggf. Ausgleichsmaßnahmen zu planen und umzusetzen.

Vor Abriss der alten Hallengebäude und Fällung von Bäumen müssen diese nach Baumschutzverordnung aktuell auf Niststätten von Gebäude- sowie Höhlenbrütern und Fledermäusen untersucht und Landschaftsplanerische Fachbeiträge erstellt werden. Das Vorkommen der Avifauna und der Fledermäuse fordert zudem einen Niststättenschutz. Deren Vorkommen muss vorab geprüft und bei Betroffenheit durch Fällmaßnahmen, Umbauten an Dächern und Fassaden sowie allgemeines Baugeschehen ausgeglichen werden.

Mit freundlichem Gruß

Manfred Schubert  
Geschäftsführer

für unsere nach § 63 BNatSchG anerkannten Mitgliedsverbände:  
gez. R. Altenkamp (Naturschutzbund Deutschland, LV Berlin)  
gez. L. Miller (GRÜNE LIGA, Berlin)  
gez. C. Kühnel (Bund für Umwelt und Naturschutz, LV Berlin)  
gez. C. Schwanitz (Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Berlin)  
gez. A. Solmsdorf (Baumschutzgemeinschaft Berlin)  
gez. G. Strüven (NaturFreunde, LV Berlin)  
gez. Dr. P. Warnecke (Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin)

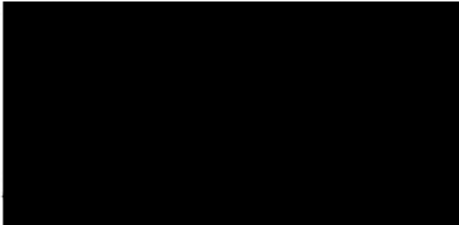
---

<sup>1</sup> Berliner Amphibienkartierung 2016, stiftung naturschutz berlin im Auftrag des SenUVK von Berlin , Stand: 01.12.2017

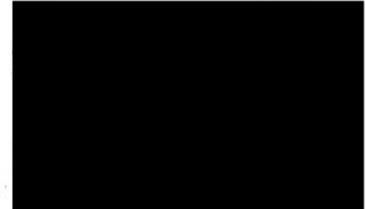
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum  
Entwurf des Bebauungsplans 5-105 VE

Anregungen zum o. a. Bebauungsplanentwurf  
(Frist: 08. Oktober 2018 bis einschließlich 08. November 2018)

Name:

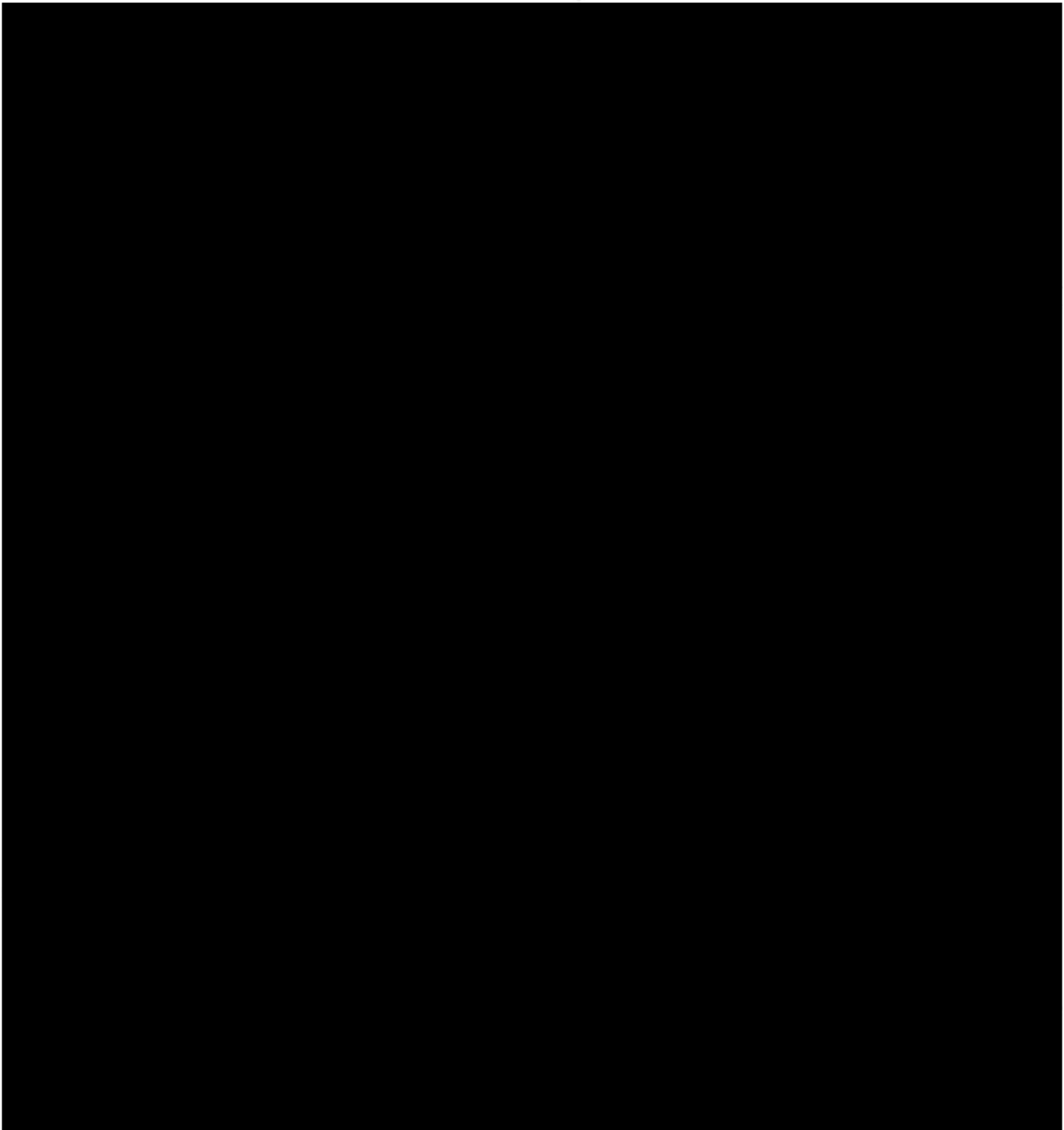


Berlin, den



Anschrift:

Unterschrift:



Berlin, den 15.10.2018

## **Stellungnahme zum Bebauungsplan 5-105 VE, Bezirk Spandau Bauherr DIBAG Industriebau AG**

### **1. Grundwasserschutz**

Untersucht werden müssen die Auswirkungen der Baumaßnahmen in Bezug auf den Grundwasserspiegel (Absenkungen für Tiefgaragen, Tiefe der Garagen ist im Bebauungsplan nicht angegeben!) und auf Auswirkung der Fließrichtung des Grundwassers (heute in Richtung Nordosten).

Grundwasserverschmutzungen und Verteilung von Schadstoffen durch Eingriffe in arsenverschmutztes Erdreich und andere Verschmutzungen des Plangelandes sind möglich. Auch Auswirkungen auf den Baumbestand der benachbarten ESIGO-Siedlung sind möglich.

Auf die Tiefgaragen muss u.U. verzichtet werden!

**(Pulvermühlengelände:** Munition und Giftgasherstellung, Verschmutzungen durch die Siemens Vakuumschmelze und Weltkriegsmunition;

**Ehemaliges Shell-Tanklager** in der Wasserstadt ist verunreinigt, Grundwasser wurde lange Zeit abgepumpt. Der Untergrund wurde nicht ausgetauscht, sondern nur versiegelt, Ölverschmutzung durch einen **Ölunfall der Shell-Bahn** an der verlängerten Daumstraße, Krankenhausabfall unter den **Rohrbruchwiesen!**

Die Wasserstadt GmbH hatte ein Schadstoffkataster angefertigt. Diese Pläne sind mit Auflösung der Wasserstadt GmbH hoffentlich nicht verschwunden und müssen für weitere Planungen beachtet werden.

**2. Grundwasserabpumpungen** auf der Gartenfeldinsel und Umgebung haben zur Entstehung eines Sees geführt. ( Rhenaniastraße gegenüber der Gartenfeldinsel / Ecke Haselhorster Damm). Das Gelände war noch vor 5 Jahren eine Graslandschaft und ist zu einem See geworden, der von Schwänen und Graureihern besiedelt wird, eine Gespensterlandschaft mit vielen abgestorbenen Bäumen. Auf der Landkarte im Planungsbüro des Bezirksamtes ist dieser See nicht eingezeichnet, also für die Planer nicht vorhanden?

**3. Kostenübernahme** für die Reinigung (Entsorgung) von Erdreich und Wasserverschmutzungen sind nicht ausreichend geregelt.



Im Bebauungsplan steht nur S. 55: „Maßnahmen zur Umsetzung der Planung... sind vom Vorhabenträger zu tragen.“ Hier droht eine jahrelange Prozesslawine, wenn diese Dinge nicht vorher geklärt werden.

#### **4. Verkehrsentwicklung**

Eine Zunahme des Verkehrs sollte möglichst vermieden werden. So steht es im Vorwort Ihres Berichts:

Der Bebauungsplan zeigt darin nur eine geringfügige Zunahme des Verkehrs auf (S. 5).

Wenn die Verkehrsentwicklung nur von einem kleinen Teil des Planungsgebietes prognostiziert wird (hier Bebauungsplan 5-105 VE), die gesamte Verkehrsentwicklung **aller** Teilplangebiete (mit Gartenfeldinsel, Gebiet südlich des Saatwinkler Damms, Rhenaniastraße, beidseitige Bebauung, Pohleseestraße, Rohrbruchwiesenweg, Daumstraße am Havelufer und Neubauten Hugo Cassiererstraße usw.) aber unberücksichtigt bleibt, ist eine Fehlentwicklung vorprogrammiert.

Die Verkehrsplanung des Gesamtgebietes muss Vorrang haben gegenüber den Teilgebieten. Sonst ist ein Verkehrschaos vorprogrammiert. Auch selbstfahrende Autos bleiben dann im Verkehrsstau stecken!

Die einzige Lösung wäre eine neue U-Bahn. Auch für Straßenbahnen und neue Buslinien und neue Autos ist kein Platz vorhanden. Schon heute ist die Rhenaniastraße für Radfahrer lebensgefährlich und auch der Fußgängerweg ist an einigen Stellen zugewachsen.

Eine neue U-Bahn zum neuen Planungsgebiet Flughafen Tegel wäre die einzig mögliche Lösung, unterirdisch, oben nicht zu sehen, man kann darauf eine Radfahrweg bauen. Auch nach über 100 Jahren kann man die U-Bahn noch benutzen, also eine langfristig gute Investition! Ebenfalls die alte Siemensbahn von Jungfernheide bis Gartenfeld könnte durch die Jungfernheide am Flughafengelände bis Holzhauser Straße, weiter bis zur Straße am Nordgraben (eine breite Straße fast ohne Verkehr) bis ins Märkische Viertel geführt werden und mit der neuen Krautenbahn verbunden werden, die ins nördliche Umland führt.

Auch eine Verbindung nach Hennigsdorf / Velten sollte möglich werden.

Ebenfalls ein U-Bahnhof Rhenaniastraße/Haselhorster Damm an der Ecke des Sumpfgeländes gegenüber der Gartenfeldinsel, angebunden an den neuen Bahnhof Gartenfeld, am Grützmachergraben entlang bis zum Oberstufengelände Elektrotechnik (nächste U-Bahnstation). Die Schule sollte abgerissen werden, da sie total marode ist. Sie sollte auf den neuen Siemens-Campus verlagert werden. Dort gehört sie hin. Einige sehr alte Bäume am Grützmachergraben müssten versetzt werden (eine neue Technik dafür müsste noch erfunden werden!). Die Strecke der U-Bahn sollte weitergeführt werden zum Havelufer, am Zitadellenweg entlang bis zur Altstadt Spandau und verlängert werden bis Falkensee (immer schön mit Radfahrspur darüber, damit Fahrradfahrer nicht vom Autoverkehr belästigt und gefährdet werden und nicht mehr den lästigen Nonnendamm benutzen müssen. Das wäre eine touristische Attraktion auch für die Altstadt: „Von der Altstadt-Spandau mit dem Fahrrad zum Tegeler See“ oder zum Campus-Tegel. (Die Überquerung der Insel Eiswerder für Radfahrer ist auch nur für Todesmutige und nicht empfehlenswert! Die Straße sollte für den Durchgangsverkehr gesperrt werden und nur für Anlieger benutzbar sein.)

### **5. Kita-Planung mit Spielplatz**

Die Kindertagesstätte auf dem Planungsgelände braucht ein abgeschlossenes Gelände. Auf keinen Fall darf ein öffentlicher Spielplatz angeschlossen sein.

Sie braucht ein eigenes Freigelände mit Sandkiste, Kletterspielplatz mit einem Zaun und ausreichend Platz. Ein öffentlicher Spielplatz kann sich in der Nähe befinden. Gut wäre ein sicherer Fahrradweg über das Spielplatzgelände, fortgesetzt über die Kleingartenkolonie: „An den Haselbüschen“ über den Biberweg\* als Fußweg zum neuen U-Bahnhof: „Haselbüsche“ am Haselhorster Damm/Rhenaniastraße.

\*Verbindungsweg Rhenaniastraße entlang dem Bibergelände zum Biberspielplatz am Grützmachergraben führt zum neuen U-Bahnhof.

## **Bemerkungen zum U-Bahn-Bau im Bezirk Spandau**

Der Bau eingleisiger U-Bahnstrecken würde in einem schon bebauten Raum nicht so viel Platz wegnehmen. Diese Bahnen brauchen nur in eine Richtung fahren, da sie als Rundstrecken geplant werden. Sie kommen also wieder an ihrem Ausgangspunkt an und haben einen Übergangsbahnhof zur vorhandenen U-Bahn. Statt selbstfahrende Autos könnten diese Bahnen selbstfahrend sein. Solche Strecken wurden langjährig erprobt zwischen Nollendorfplatz und Rathaus Schöneberg.

Folgende Rundbahnstrecken wären möglich und sollten weiter geprüft und geplant werden (Arbeitsplätze für Berlin, Aufträge für die Fahrzeugbauindustrie!):

### **Strecke 1:**

Gartenfeld, Jungfernheide Tegel-Campus-Ost, Jakob-Kaiser-Platz, S-Bahn-Jungfernheide, Siemensstadt, Gartenfeld (alte Siemensbahnstrecke)

### **Strecke 2:**

Paulstern (Texascity), Gartenfeld, Haselbüsche (Rhenania/Haselhorster Damm), über Grütmachergraben zum Oberstufenzentrum Elektrotechnik/Motorradwerke, über Zitadellenweg zur Zitadelle und U-Bhf. Altstadt-Spandau, Falkenseeer Chaussee bis „An der Bötzowbahn“ (rechts), Radeland, Johannesstift, Aalemannufer, Tegel Ort, Scharfenberg, Reiserwerder, Jungfernheide-Tegel-Campus-West, Gartenfeld, Paulstern

### **Strecke 3:**

Haselhorst U-Bahnhof, U-Bahnhof Ruhleben, Waldbühne, Pichelsberg, Pichelsdorf, Wilhelmstadt, Staaken, Falkenhagener Feld, Waldkrankenhaus (Stadtrandstraße), Stadtbad-Spandau, Hohenzollernring, Maselakepark, Daumstraße, Haselhorst

### **Strecke 4:**

Stresow S-Bahn, Wilhelmstadt, Fort Hahnenberg, Seeburg, Flugplatz Gatow, Klinik Havelhöhe, Gatow-Kirche, Schildhorn, Pichelsberg, Stresow


Diese Schmalspur-U-Rundbahnen könnten ein Referenzobjekt für die „neue Fahrzeugindustrie“ werden und einen neuen Markt erschließen.


Außerdem bietet es sich an, mit den Paketdiensten DHL und Amazon zu kooperieren zur Verbesserung des innerstädtischen Pakettransports. Jede Bahn hat eine Paketabteilung. An fast jedem Kleinbahnhof könnte ein DHL Verteil- und Annameshop sein, ein Späti und ein kleines Cafe.

Landesdenkmalamt, Klosterstraße 47, 10179 Berlin LDA 24

Bezirksamt Spandau von Berlin  
Herr Anders  
Bau 2 Stapl B15

Bearbeiter Frau Marlene Lieback  
Zeichen LDA 24

Dienstgebäude   
Altes Stadthaus  
Klosterstr. 47, 10179 Berlin  
Zimmer 3418

 (+4930) 90259-3613

Fax (+4930) 90259-3700

Mail [marlene.lieback@lda.berlin.de](mailto:marlene.lieback@lda.berlin.de)

Datum 23.06.2020

## Entwurf zum Bebauungsplan 5-105 VE Stellungnahme des LDA zur Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB

Sehr geehrter Herr Schönberger,

die o.g. Planung betrifft keine Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege.

Mit freundlichen Grüßen  
im Auftrag

Marlene Lieback

Telefonische Sprechzeiten:  
Dienstag und Freitag 9:00 bis 12:00 Uhr

Mail:  
[landesdenkmalamt@lda.berlin.de](mailto:landesdenkmalamt@lda.berlin.de)

Internet:  
[www.berlin.de/landesdenkmalamt](http://www.berlin.de/landesdenkmalamt)

Fahrverbindung:  
 2 Klosterstraße

Zahlungen bitte bargeldlos an die Landeshauptkasse Berlin:  
Postbank Berlin IBAN: DE4710010010000058100 BIC: PBNKDEFF100  
Berliner Sparkasse IBAN: DE25100500000990007600 BIC: BELADEBEXXX  
Bundesbank, Filiale Berlin IBAN: DE53100000000010001520 BIC: MARKDEF1100

### **Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplans 5-105 VE im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen TÖB gem. § 4 Abs. 2 BauGB**

Im Folgenden sind hintereinander aufgeführt die Stellungnahmen von Straßenverkehrsbehörde, dem Fachbereich Allgemeine Verwaltung: Grundstücks- und Erschließungsbeitragsangelegenheiten sowie dem Fachbereich Tief des Straßen- und Grünflächenamtes Spandau.

Als Anlage angefügt ist die Stellungnahme der Polizei-Direktion 2, Stabsbereich Verkehr.

#### **Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde (Bau 4 Tief SV)**

Ergänzend zu der beigefügten Stellungnahme der Polizei, gebe ich aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht folgende Stellungnahme zu dem o.g. Entwurf ab:

Im Zusammenhang mit dem zu planenden Wohngebiet ist aktuell die Rede von ca. 416 neu zu errichtenden WE. Damit ist in jedem Fall eine nicht unerhebliche Steigerung des Bedarfs an Mobilität jeglicher Art verbunden.

Zu dem vorliegenden Entwurf nehme ich wie folgt Stellung:

Zum Entwurf im Allgemeinen:

- Die Beschreibung der Nutzung der privaten Stichstraße ist etwas widersprüchlich und widerspricht z.T. auch dem Text auf dem Lageplan. Unklar ist u.a., ob diese private Verkehrsfläche rein privat oder tatsächlich öffentlich werden soll. Die Geh- und Fahrrechte für die Allgemeinheit sprechen für letzteres. Hier sollte die Formulierung diesbezüglich noch einmal präzisiert werden.
- Aus der Beschreibung des Einzugsbereiches der Kindertagesbetreuung schlussfolgere ich, dass hier nicht mit einem Hol- und Bringeverkehr, wie an anderen Einrichtungen dieser Art, zu rechnen sein wird. Dies ist wichtig, da der verkehrliche Aspekt hier dem entsprechend keine Berücksichtigung findet. Ob dies der künftigen Praxis gerecht werden wird, ist unklar.

#### zu Seite 81:

Der Text unterhalb von Abb. 7 kann so nicht bleiben, da er sich inhaltlich komplett widerspricht. Zuerst wird begründet, dass es keiner öffentlichen Widmung bedarf, da keine öffentliche Verkehrsfunktion mit dieser Fläche verbunden sei. Im Anschluss daran werden genau diese öffentlichen Verkehrsfunktionen beschrieben.

Die Aussagen zur künftigen Verkehrsbelastung der angrenzenden Hauptstraßen auf den Seiten 84 und 85 widersprechen sich völlig. Einmal ist von einer geringfügigen Erhöhung die Rede, auf der folgenden Seite wird, mit einer Steigerung um 50 %, von einer deutlichen Steigerung gesprochen. Auf Seite 86 wird dann sogar von 140 % gesprochen.

Hier sollte zumindest eine abgestimmte Formulierung gefunden werden. Jedoch kann man bei einer prognostizierten Steigerung des Verkehrs um ca. 50 % bzw. gar 140 % nicht von einer geringen Steigerung sprechen. Dies wäre zudem angesichts der Vielzahl neu entstehender Wohngebiete im Spandauer Norden auch unlogisch.

#### Seite 85:

Nach den aktuell verfügbaren Zahlen (Verkehrsmengen 2014) liegt die tägliche Verkehrsbelastung auf der Daumstraße bei 8.190 Fahrzeugen, einschließlich 11 % Prognosezuschlag würde sich eine Belastung von rund 9.100 Fahrzeugen ergeben. Dies ist gegenüber dem Stand 2013 ein Zuwachs von rund 50 %. Heranzuziehen sind letztlich die Werte der Verkehrsprognose 2030 der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. In diese Prognose fließen die geplanten baulichen

Entwicklungen auf den westlich und nördlich angrenzenden Flächen ein. Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der Daumstraße nochmals deutlich ansteigt.

Seite 111:

„Die verkehrlichen Auswirkungen sind aufkommensneutral. „Dieses verkehrliche Fazit am Schluss würde ich so nicht mittragen. Dass die verkehrlichen Auswirkungen des B-Plan Gebietes aufkommensneutral sind, ist nicht nachvollziehbar aus den vorliegenden Unterlagen. Vielmehr erzeugt die künftige verdichtete Wohnnutzung einen deutlich erhöhten Mobilitätsbedarf als die bisherige moderate gewerbliche Nutzung. Hier wird lediglich vom maximal zulässigen Verkehr nach Planungsrecht gesprochen. Dadurch entsteht ein falscher Eindruck in Bezug auf die tatsächlichen Verkehrsverhältnisse.

In diesem Zusammenhang drängt sich folgende Frage auf. Wenn jedes B-Plan Gebiet für sich in Anspruch nimmt verkehrlich „aufkommensneutral“ zu sein, woher rührt dann die 50 % Steigerung des Verkehrsaufkommens in der Sen UVK Prognose für 2030?

Zum verkehrsplanerischen Fachbeitrag:

Einbezogen in die Bewertung wurde die noch nicht bestätigte, nicht geplante und demnach auch verkehrlich nicht bewertbare Hauptstraßenverbindung über die künftige Insel Gartenfeld. Das hat die Qualität von Lesen aus dem Kaffeesatz.

Auch etwaige „Verkehrskonzepte“ für die Entwicklung des Spandauer Nordens befinden sich entweder in der Planungsphase eines Versuchs bzw. es gibt keine verbindlichen Planungen, geschweige denn konkrete Umsetzungen relevanter Vorhaben.

Vor diesem Hintergrund sind einige, teils recht grobe Mängel dieses Fachbeitrags, nicht unbedingt den ausarbeitenden Ingenieuren anzulasten.

siehe z.B. Seite 5 unten:

„...Verlängerung der Daumstraße/Wasserstadtbrücke, die an die Gartenfelder Straße/Saatwinkler Damm anbindet.“

„Über den „Realisierungshorizont liegen derzeit keine Informationen vor.“

Derartige Aussagen zu Grunde gelegt, ist eine vernünftige, praxisgerechte Aussage zu einer verkehrlichen Entwicklung in diesem Einzugsgebiet fast unmöglich.

Seite 7:

„Richtung Westen bzw. zum Zentrum besteht eine Verbindung in erster Linie nur über die Daumstraße und Nonnendammallee/Siemensdamm. Diese ist bereits heute stark belastet.“

Dies widerspricht der grundsätzlichen Aussage im Schlussteil, dass durchgängig eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität, auch unter den zusätzlichen Verkehrsmengen zu erwarten ist. Eine Betrachtung des unmittelbaren Nahbereichs des B-Plan 5-105 VE Gebietes ist für eine so grundsätzliche Aussage unzureichend.

Für die Ermittlung der Prognosewerte sind teilweise veraltete Daten (2017, 2013 etc.) verwendet worden, welche dem entsprechend zwangsläufig auch zu falschen Schlüssen führen müssen.

Wie man ohne eine vorhandene Nachtbusverbindung zu einer ÖPNV Einschätzung mit „noch gut“ kommt, ist ebenfalls nicht ganz nachvollziehbar.

Was also tut ein Schichtarbeiter ohne eigenen PKW? Zudem liegt der Bereich außerhalb von Carsharing Angeboten etc., weitere Angebote fehlen ebenfalls weitestgehend. Der Radverkehr ist

kein „Allheilmittel“. Ich erkenne hier eher eine Unterversorgung mit Mobilitätsangeboten, welche erst recht dem Ziel eines sog. „autoarmen Quartiers“ zuwiderläuft.

Zum Abschnitt Fußverkehr ist noch zu ergänzen, dass eine verbindliche Festschreibung einer fußläufigen Verbindung an die übrigen umliegenden Verkehrswege, außer der Daumstraße, fehlt.

Auf Seite 15 findet sich folgende Aussage:

„Inwiefern das Carsharing-Prinzip das Mobilitätsverhalten im B-Plangebiet beeinflusst, ist von den weiteren Planungen abhängig. Es ist aber davon auszugehen, dass der Einfluss begrenzt sein wird.“ Angesichts der etwas euphorischen „Jelbi-Stationspläne“ der BVG ist dies eine deutlich gedämpfte Erwartung für diesen Versuch. Zwangsläufig stellt sich die Frage nach der Relevanz dieses Versuchs für die Gebietsentwicklung in dem betrachteten Bereich.

zu 2.10, Seite 15, Abschnitt Ruhender Verkehr:

Dieser Teil kann nicht beurteilt werden, da hier ein großer Teil des Textes fehlt. Bitte nachreichen.

Seite 19:

„Für den vorliegenden B-Plan erfolgt keine Feststellung eines qualifizierten Bestandsnetzes, da einerseits davon ausgegangen wird, dass die Planungen der Wasserstadt Oberhavel in dem Verkehrsmodell 2030 enthalten sind. Andererseits sind städtebaulichen die Entwicklungen im Bezirk Spandau zu komplex und umfangreich um im Zuge dieses B-Planverfahrens qualifiziert abgebildet zu werden.“ Angesichts dieser Aussage stellt sich die Frage nach dem Sinn dieser Ausarbeitung. Wobei die Aussage an sich nicht unbedingt falsch ist.

Seite 21:

„In diese Betrachtung ist auch die geplante Verlängerung der Daumstraße zur Insel Gartenfeld (vgl. Kap.2.2) einzubeziehen, die zu einer besseren verkehrlichen Anbindung für den MIV führen wird.“ Ist das Glaskugel Erkenntnis? Konkrete, verbindliche und planbare Erkenntnisse liegen dazu jedenfalls nicht vor (siehe dazu Seite 5 unten).

„Bedingt durch die im Moment nicht genau absehbare verkehrliche Entwicklung des Gesamtraumes und die mit den unterschiedlichen Planungen zusammenhängenden komplexen Wechselwirkungen ist der Modal Split derzeit nur schwer einzuschätzen.“ „Einflüsse wie künftig zu erwartendes geändertes Mobilitätsverhalten, Mobilitätsdaten u. Mobilitätstrends für Berlin etc. sind hierbei berücksichtigt. Ausschlaggebend für den *überdurchschnittlichen* MIV-Anteil ist letztlich die Tatsache, dass das ÖPNV Angebot nicht gut genug ist um einen niedrigeren MIV-Anteil zu rechtfertigen.“ Weshalb setzt man angesichts einer eher schwach entwickelten ÖPNV Anbindung dann einen Mittelwert von 45 % an und wie kommt dann der Begriff überdurchschnittlich zustande? Hier werden Begriffe unzulässig aus dem Zusammenhang entfernt und vermischt, was im Ergebnis einen falschen Eindruck vermittelt.

Seite 22:

„Der MIV-Anteil für das Bringen und Holen wird bezogen auf die Erfahrungswerte aus Kita-Zählungen im mittleren Bereich angesiedelt, da davon ausgegangen wird, dass ein Teil der Kinder im näheren Umfeld zu Fuß von den Eltern zur Kita gebracht werden.“

Dies widerspricht der Aussage im B-Plan Text, dass die geplante Kita nahezu ausschließlich den Gebietsbedarf abdeckt und daher kein Hol- und Bringeverkehr zu erwarten ist.

„Bei Kfz-Fahrten aus der Wohnnutzung des näheren Umfelds wird davon ausgegangen, dass hier lediglich eine Fahrtunterbrechung der eigentlichen Ziel- oder Quellfahrt vorgenommen wird, um die Kinder zur Kita zu bringen bzw. von dort abzuholen. D.h. bezogen auf das angrenzende

Hauptverkehrsstraßennetz stellen diese Fahrten keinen Verkehrszuwachs dar, wohl aber im Hinblick auf die Privatstraße innerhalb des B-Plangebietes.“ sowie Seite 25:

„Insgesamt wird für das geplante Baurecht im Zuge des B-Plans 5-105VE ein Verkehrsaufkommen von 837 Kfz/24h werktags prognostiziert. Von diesen Fahrten findet ein Teil für das Bringen und Holen der Kinder nur in der Privatstraße statt.“

Dies widerspricht der Aussage im B-Plan Text, dass die private Erschließungsstraße keine öffentliche Verkehrsfunktion besitzt.

Entlang der Daumstraße ist davon auszugehen, dass künftig keine Flächen für einen solchen Hol- und Bringeverkehr zur Verfügung stehen werden (siehe aktuelle Busspur Planungen).

Seite 29 unter Ziffer 4 Ermittlung des Stellplatzbedarfs:

„Es wird empfohlen, diesem Ansatz zu folgen, da ein zu großzügig bemessenes Stellplatzangebot nicht für eine stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträgliche Entwicklung im Sinne des Mobilitätsgesetzes steht.“

Das ist offenbar eine politisch, ideologisch motivierte Aussage, die in einem seriösen Fachbeitrag nichts zu suchen hat. Zudem ist es inhaltlicher Unsinn. Ein sinnvoller Umgang mit dem Thema ruhender Verkehr muss sich immer am tatsächlichen Bedarf orientieren. Dies ist ein Bestandteil der Gewährleistung von Sicherheit und Ordnung im öffentlichen Verkehrsraum, abseits politische Wunschvorstellungen. Dies zeigt die tägliche Praxis der zuständigen Ordnungsbehörden.

Im Text des B-Plans und im o.g. Fachbeitrag sind unterschiedliche Zahlen bezüglich der geplanten WE enthalten, dies führt also automatisch zu abweichenden Ergebnissen (416 o. 380 WE?).

Die Ausführungen auf Seiten 30/31 und 42 sind falsch, da sie von einem offenbar veralteten Erschließungs-Plan des Gebietes ausgehen. Dieser Abschnitt ist somit komplett unbrauchbar für eine Bewertung.

Abschließend ist einzuschätzen, dass der vorliegende verkehrliche Fachbeitrag, in dieser Ausführung, auf Grund der vielen Mängel, weitgehend unbrauchbar für eine verkehrliche Beurteilung des B-Plan Entwurfs ist.

Ich stimme daher aus straßenverkehrsbehördlicher Sicht dem B-Plan Entwurf sowie dem verkehrlichen Fachbeitrag aus den vorgenannten Gründen nicht zu.

Lengert



**Stellungnahme des Fachbereichs Allgemeine Verwaltung: Grundstücks- und Erschließungsbeitragsangelegenheiten (Bau 4 AV 24)**

**Ergänzend zur abgegebenen Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Behörden wird auf Folgendes hingewiesen:**

Aus Gründen der Erschließung und aus erschließungsbeitragsrechtlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen den o.g. Bebauungsplanentwurf, sofern vom Rechtsamt bestätigt wird, dass die Erschließung des öffentlichen Spielplatzes und der öffentlichen Parkanlage durch Eintragung nur eines Geh- und Radfahrrechtes hinreichend gesichert ist. Vor dem Hintergrund, dass auch weiterhin eine Kinderbetreuung stattfinden soll (jetzt Kindertagespflegestellen im Wohngebiet) ergeben sich hieran Zweifel.

Sollte es sich bei der jetzt geplanten öffentlichen Parkanlage mit Spielplatz um eine Grünanlage im Sinne von § 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB handeln, die nach städtebaulichen Grundsätzen innerhalb der Baugebiete zu deren Erschließung notwendig ist, so ist dies in der Begründung zum Bebauungsplan besonders sorgfältig darzulegen, insbesondere im Hinblick auf eine eventuelle spätere Beitragserhebung.

Hinweis:

Falls anstelle einer Privatstraße doch eine öffentliche Erschließungsanlage festgesetzt werden muss, weise ich bereits jetzt darauf hin, dass dann ein städtebaulicher Vertrag und Erschließungsvertrag geschlossen werden müssten. Auch bei deren Vertragsgestaltung wäre das Straßen- und Grünflächenamt zwingend zu beteiligen.

Bodenbach

## **Stellungnahme des Fachbereichs Tief (Bau 4 Tief PF 2)**

Obenstehende Stellungnahmen der Straßenverkehrsbehörde und des Fachbereichs Allgemeine Verwaltung: Grundstücks- und Erschließungsbeitragsangelegenheiten ergänzen wir wie folgt:

Der verkehrsplanerische Fachbeitrag basiert auf einem alten Arbeitsstand des B-Plan-Entwurfs, der eine andere Lage der Privatstraße/zentralen Erschließungsstraße, eine andere Ausgestaltung der Kinderbetreuung und eine niedrigere Anzahl der zu errichtenden Wohneinheiten vorzieht. Die Aussagen, die zur Ein- und Ausfahrtsituation in das Gebiet (siehe Stellungnahme Straßenverkehrsbehörde bzw. S. 31 und 42), zum Kita-Hol- und Bringeverkehr, zur Höhe von Verkehrsaufkommen und zum Stellplatzbedarf getroffen werden, können daher nicht zur Beurteilung des aktuellen Planungsstandes dienen. Aussagen zu gleichen Fragestellungen im aktuellen Planungsstand fehlen und können daher nicht überprüft werden.

Auch berücksichtigt der Fachbeitrag nicht den aktuellen Stand verkehrlicher Planungen im weiteren Umfeld. Die übergeordnete Hauptverkehrsstraße über die Insel Gartenfeld soll – anders als hier noch angenommen – nicht als Verlängerung der Daumstraße Richtung Ost erfolgen, sondern über die Rhenaniastraße geführt werden (Beschluss Steuerungsausschuss Wohnungsbau in seiner Sitzung am 15.06.2020). In diesem Zusammenhang etwa ist im Entwurf des B-Plans 5-98 bereits eine Verbreiterung der Rhenaniastraße vorgesehen, durch die potenziell auch die Straßenbahn geführt werden soll.

Unklar bleibt wie in den Ausführungen von Straßenverkehrsbehörde, Fachbereich Allgemeine Verwaltung und Polizei beschrieben, ob die sog. Privatstraße bzw. zentrale Erschließungsstraße als Privatstraße angelegt werden kann (Liegt dazu inzwischen eine Stellungnahme des Rechtsamtes vor?). Sollte die Erschließungsstraße – anders als in vorliegender Planzeichnung vorgesehen – öffentlich gewidmet werden, müssen einerseits die dem SGA entstehenden Kosten für den Unterhalt der Straße beziffert und ihre Übernahme durch den Investor vertraglich sichergestellt werden. Andererseits ist für die Anlage öffentlicher Straßen die RAST anzuwenden. Die vorgesehene Ausgestaltung der Straße (einseitiger Gehweg, keine Wendeanlage) sind dann nicht möglich.

Der verkehrsplanerische Fachbeitrag untersucht das Verkehrsaufkommen an den Knotenpunkten Daumstraße/Kleine Eiswerderstraße und Daumstraße/Rhenaniastraße/Pohleseestraße. Für die Beurteilung der Auswirkungen der Planung auf das Verkehrsnetz sind diese aber nur bedingt interessant. Notwendig wäre eine Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Daumstraße/Gartenfelder Straße/Nonnendammallee/Am Juliusturm sowie Daumstraße/Daumstraße/An den Rohrbruchwiesen.

Zu bemängeln ist aus unserer Sicht zudem die inhaltlich starke (fast ausschließliche) Konzentration auf den MIV bei der Betrachtung des Verkehrsgeschehens. Bis auf eine knappe Darstellung des Status quo (S. 13 + 14) und eine ungenaue Aussage zum künftigen Querungsbedarf für Fußgänger an der Daumstraße (S. 39), schenkt der verkehrsplanerische Fachbeitrag dem Umweltverbund keinerlei Beachtung. Die Begründung des B-Plans zeigt eine ähnliche Ausrichtung. Weder werden existierende, für das B-Plan-Gebiet und seine Nutzer relevante Planungen für den Radverkehr (nach aktuellem Planungsstand verläuft die Vorzugstrasse der Radschnellverbindung 2 durch die Rhenaniastraße) oder den ÖPNV (Ausbaupläne für Straßenbahn und Siemensbahn, zwischenzeitliche Erhöhung der Kapazitäten zur Erschließung der Wasserstadt durch den Busverkehr) überhaupt erwähnt, noch beziehen sich darauf Aussagen zur zukünftigen verkehrlichen Entwicklung und zu entsprechenden Anforderungen an Angebot und Infrastruktur. Interessant wären in diesem Zusammenhang auch, welche Rad- und Fußwegeverbindungen aus dem Planungsgebiet über die geplanten (aber nicht dargestellten) inneren Erschließungswege vorgesehen sind (z.B. Anschluss an die Bushaltestelle Adickestraße, an die RSV 2). Auch die Abwägung öffentlicher und privater Belange im Abschnitt

„Belange der Mobilität der Bevölkerung, Verkehrsbelange“ der Begründung (S. 104) lässt den Stellenwert einer Mobilität jenseits des MIVs nicht erkennen. Im ersten Absatz des Abschnitts ist das ÖPNV-Angebot offenbar zwar gemeint, aber explizit nicht genannt.

Angesichts einer politisch gewollten Verkehrswende müssen Schwerpunkte hier anders gesetzt werden.

Um dem vorgelegten B-Plan-Entwurf zustimmen zu können, bitten wir um Beachtung und Bearbeitung vorstehender Punkte.

Krause

## **Bau 2 Stapl B 14**

### **Erneute Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplans 5-105 VE aufgrund des aktualisierten verkehrsplanerischen Fachbeitrags vom 18.11.2019**

Im Folgenden werden die aktualisierten Stellungnahmen der Straßenverkehrsbehörde sowie des Fachbereichs Tief des Straßen- und Grünflächenamtes übermittelt.

#### Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde (Bau 4 Tief SV):

In Ergänzung zu meiner Stellungnahme vom 19.06.2020 nehme ich zu dem aktualisierten Entwurf wie folgt Stellung.

Die verkehrliche Betrachtung geht weiterhin nur auf die unmittelbar angrenzenden Knoten bzw. Straßenzüge ein. Die geplante überörtliche Verbindung über die Insel Gartenfeld fehlt in der Betrachtung komplett. In Bezug auf die Verkehrsbelastung der angrenzenden Straßenzüge hat diese Verbindung künftig jedoch wohl erhebliche Auswirkungen. Des Weiteren fehlt die Berücksichtigung der geplanten bzw. in Planung befindlichen ÖPNV Vorhaben. Dazu zählen z.B. die Bus-Sonderfahrstreifen entlang der Daumstraße. Diese werden den Verkehrsraum für den IV deutlich verringern und somit zu völlig anderen Verkehrsqualitäten führen.

Der zu Grunde gelegte Stellplatzschlüssel für den B-Plan Bereich ist mit 0,6 erfahrungsgemäß deutlich zu niedrig angesetzt. Auch auf Grund nicht vorhandener Ausweichmöglichkeiten auf externe Stellplätze wird sich dies auf die Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung im B-Plan Gebiet entsprechend negativ auswirken.

Zumal die ÖPNV Versorgung bislang als eher unterdurchschnittlich bewertet werden muss. Eine Verbesserung des ÖPNV Angebotes ist offenbar in Planung, jedoch nirgendwo verbindlich festgeschrieben und auch zeitlich abgekoppelt zu den diversen Vorhaben neuer B-Plan Gebiete im Norden Spandau. Somit kann dies für die verbindliche B-Planung nur bedingt berücksichtigt werden.

Nach wie vor ist eine verkehrliche Prognose für dieses Gebiet sehr schwierig, da im Umfeld zu viele Planungen, Projekte etc. laufen, welche keine konkreten Rückschlüsse auf künftige Verkehrsabläufe zulassen. (Erschließung der Insel Gartenfeld, Jelbi Stationen der BVG, Bus-Sonderfahrstreifen mit Tackt Verstärkung etc.)

Insgesamt sehe ich die Situation in Bezug auf das Mobilitätsangebot für das künftige Wohngebiet, einschließlich der geplanten Kita nach wie vor als kritisch an.

Auch die künftige Stausituation für den Wendeverkehr auf der Daumstraße, durch den vom B-Plangebiet erzeugten Verkehr, ist nicht dargestellt, da die künftige Busspur Variante fehlt.

Wie der Hol- und Bringeverkehr der Kita ablaufen soll bleibt ebenfalls offen, da dieser Verkehr wohl doch entstehen wird und auf dem Grundstück abzuwickeln sein wird.

Wie erwartet war auch die Pol Dir 2 nicht erbaut über die erneute Anfrage in gleicher Sache. Beigefügt daher die Anmerkungen im pdf Dokument jeweils als Notiz.

Im Ergebnis ändert sich durch die Anpassungen im vorliegenden Fachbeitrag nichts an der grundsätzlichen Einschätzung aus der vorangegangenen SV Stellungnahme.

Lengert

Stellungnahme des Fachbereich Tiefbau (Bau 4 Tief E):

In Ergänzung zur Stellungnahme vom 25.06.2020 möchte ich mitteilen, dass, trotz Zugrundelegung des richtigen B-Plan-Entwurfs, die bereits aufgeführten Kritikpunkte weiterhin bestehen.

Es fehlen Aussagen zu Planungen des Radverkehrs und des ÖPNV (Vorzugstrasse der Radschnellverbindung 2, Ausgestaltung der Rhenaniastraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße mit ggf. Straßenbahntrasse (Hinweis auf den B-Plan 5-98), Betrachtung der Reaktivierung der Siemensbahn, Einführung eines Bussonderfahrstreifens in der Daumstraße). Daraus resultierende verkehrliche Entwicklungen und Anforderungen an Angebot und Infrastruktur sind demzufolge nicht dargestellt.

Auf Seite 18 des verkehrsplanerischen Fachbeitrages wird auf Kitaplätze hingewiesen, die ausschließlich von Kindern des Planungsgebietes besucht werden sollen. Diese Aussage widerspricht den Ausführungen der textlichen Festsetzung des Bebauungsplans sowie der zugehörigen Begründung. Darin ist vorgesehen einen Teil der erforderlichen Kita-Plätze abzulösen, zusätzlich dazu sollen zwei Kindertagespflegestellen (Tagesmütter/ -väter) geschaffen werden.

Der verkehrsplanerische Fachbeitrag sollte, wie auch schon in der letzten Stellungnahme gefordert, um die aufgeführten Punkte ergänzt werden, um abschließend eine Bewertung vornehmen zu können.

Eißner

# Der Polizeipräsident in Berlin

Direktion 2  
Stabssachbereich Verkehr



Der Polizeipräsident in Berlin • 12096 Berlin (Postanschrift)

## Bezirksamt Spandau von Berlin

Abt. Bauen, Planen und Gesundheit  
- Straßen- und Grünflächenamt -  
Straßenverkehrsbehörde

Otternbuchtstraße 35  
„Webtower“ (6.OG)

13599 Berlin

**GeschZ.** (bei Antwort bitte angeben)  
**Dir 2 St 1421-08102**

**Bearbeiter/-in:PHK'in Kruschinski  
Zimmer:101**

Dienstgebäude: Berlin-Spandau,  
Charlottenburger Chaussee 67, 13597 Berlin

Tel.: Durchwahl +49 30 4664-201421  
Vermittlung +49 30 4664-0  
Quer 99400-201421

Fax: Durchwahl +49 30 4664-82220142  
E-Mail:  
gabriele.kruschinski@polizei.berlin.de  
dir2st142@polizei.berlin.de  
www.polizei.berlin.de

Datum 02.06.2020

## Daumstraße 46-50, Berlin Spandau- Haselhorst

**BPlan 5-105 VE, Trägerbeteiligung**

**Stellungnahme aus verkehrspolizeilicher Sicht gemäß ihrer Mail vom  
18.05.2020,14:17 h zum Az Bau Stpl 14, vom 14.5.2020**

Es wird weiterhin, wie auch schon bereits bei der Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (1) BauGB, schon vom 25.09.2018 erwähnt, zu den verkehrlichen Erschließungsaspekten, sowie zu den Mobilitätsbedürfnissen der künftigen Nutzer des Quartiers wenig Aussage getroffen.

Es bleibt auch bei der Einschätzung, dass die fehlende Nachtbusverbindung nachteilig für das Wohngebiet und die beabsichtigten Nachbarquartiere ist. Eine nächtliche Verbindung ist lediglich über die U7 mit 20 Minuten Fußweg gegeben. Auch ist das beabsichtigte Charsharing –Angebot mit ca. 800 m Entfernung zu weit vom Quartier entfernt.

Auf der Seite 15 des verkehrsplanerischen Fachbeitrages endet der Satz einfach ohne weitere Erläuterung nach „*was weiter mit Parkraumangebot passiert*“ ..... Dies sollte nachträglich noch eingefügt werden

Verkehrsverbindungen:

Zahlungen bitte bargeldlos nur  
an die Landeshauptkasse  
Berlin, 10179 Berlin

Geldinstitut  
Postbank Berlin

Konto  
137-106

Bankleitzahl  
10010010

Es sollen an dieser Örtlichkeit 380 WE (Wohneinheiten) entstehen und eine Kindertagesstätte für 60 Kitakinder.

Im gesamten Umfeld dieser Örtlichkeit sind bereits folgende Bauvorhaben geplant bzw. in der Umsetzung:

200	WE	nördliche Rohrbruchwiesen	B-VIII 529
350	WE	nördlich Pohleseestraße	B-5-73
350	WE	nördlich Pohleseestraße	VIII-526 6-74 VIII530

Etliche WE sind noch in Siemensstadt (Siemenscampus), Haselhorst-Gartenfelder Str, Paulsternstraße und Saatwinkler Damm geplant.

Es sind dementsprechend ca. 1200 neue WE die im unmittelbaren Umfeld der Daumstraße neu entstehen und geplant sind.

**Für das Bauvorhaben 5-105** sind 760 Stellplätze für Fahrräder geplant und vorgesehen. Für den Kfz-Verkehr werden **190** Stellflächen in einer Tiefgarage und **35** Stellplätze oberirdisch eingeplant.

Hier sollte unbedingt auf bezahlbare Stellflächen geachtet werden.

#### **Auf Seite 74 der Begründung Punkt 4:**

Es sollten keine Privatstraßen mit dem Verkehrszeichen Z. 250 StVO mit tatsächlich öffentlichem Verkehr innerhalb der Wohnanlage entstehen, da auch ein öffentlicher Spielplatz in Mittellage des Wohngebietes angelegt wird. Hier dürfte sonst auch kein Fahrrad zur Parkanlage/Spielplatz fahren.

Geh- und Fahrrecht allein sind nicht ausreichend um rechtzeitig auf erforderliche Verkehrssituationen zu reagieren.

Was ist zwischen den Wohnblöcken mit „Sonderverkehr“ gemeint?

Wenn, wie in der Legende zur Planzeichnung unter 6.2 beschriebenen sonstige Festsetzung, sollte es weiterhin gewünscht werden, dass die Zufahrtsmöglichkeit privat bleibt und nur von Fußgängern oder Radfahrern betreten /befahren werden darf, so muss eine tatsächliche Zufahrtsskontrolle eingerichtet werden. Dies kann in Form einer Schranke mit Hinweisschild Privatgelände, wo mit Zugangsberechtigung für Radfahrer und Fußgänger hingewiesen wird

#### **Blatt 81/82 Textliche Festsetzung Punkt 2.**

Hier ist auf einmal die Rede von **230** für die Tiefgarage und ca. **52** Stellplätze innerhalb der festgesetzten privaten Verkehrsfläche, sodass insgesamt 284 Stellplätze bereitgestellt werden sollen.

## Seite 110 Nr. 6 Auswirkungen auf den Verkehr

Für 2030 wird mit fast doppelt so viel Verkehr gerechnet als jetzt. Um die Daumstraße mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen nicht durch die Abbiege und Wendeverkehre in Fahrtrichtung Rhenaniastraße zu belasten, wird angeregt, am Mittelstreifendurchbruch durch eine Aufweitung des Mittelstreifens eine Linksabbiegespur zu erhalten.

Erst ein gesamtplanerisches Konzept aller im Umkreis des neuen Wohnquartiers entstehenden weiteren Wohnquartieren und deren Umfahrungen, könnte neue Möglichkeiten, auch zur besseren Umsetzung des Mobilitätsgesetzes, sichtbar machen.

Weiterhin sehe ich es als erforderlich an, dass, wenn alle Quartiere in der Daumstraße und Umgebung im Rohbau fertig gestellt sind, man baulichen Maßnahmen die Wegnahme der Gehwegvorstreckungen anordnet, um dadurch schon eine geringe Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Daumstraße zu erhalten. Weder die Gartenfelder Straße noch die Streitstraße Niederneuendorfer Straße sind für weitere Verkehre aufnahmefähig.

Auf der Seite 18/19 des verkehrsplanerischen Fachkonzeptes geben sie an, dass es zu keinerlei höherem Verkehrsaufkommen führen wird als bereits in den festgesetzten B-Planungen erwähnt wird.

Zählungen und Prognosen 2030 kommen aber hier schon auf erhöhte Verkehrswerte ( $\frac{3}{4}$  Viertel mehr Verkehrsaufkommen als die Zählung).

Bei der Wortwahl „es wird davon ausgegangen“ ziehe ich für mich den Schluss, dass jeder von dem anderen denkt, dass das alles schon irgendwie berücksichtigt wird, was aber definitiv nicht erfolgt, wenn man sich die Zahlen genauer anschaut.

Auf Seite 19 heißt es weiter, „Andererseits sind städtebaulich die Entwicklungen im Bezirk Spandau zu komplex und umfangreich, um im Zuge dieses B-Planverfahrens qualifiziert abgebildet zu werden.“

Die geänderten Verkehrszahlen ergaben, dass sich eine leichte Erhöhung der untersuchten Straßen ergibt, was sich aber auf die schalltechnischen Untersuchungen / Lärmpegel dadurch nichts verändert. Wie kann das sein, wenn die Prognose von doppelt so viel Verkehren ausgeht, wie in 2014. Auch hier ist zu erkennen, dass gewisse Angaben in den Verkehrsplanungen widersprüchlich sind.

Auch der ÖPNV sollte planerisch besser mit einbezogen werden. So ist z.B. der Haltestellenbereich für den Linienbus 139 (Seite 11 -12 verkehrsplanerischer Fachbeitrag) nur über einen Umweg (Daum- oder



Adickestraße) zu erreichen, da die gegenwärtige Planung keine fußläufige Anbindung für die Flächen nördlich des B- Plangebietes vorsieht.

Es sollte vor allem bei neu zu bebauende Flächen ein Gesamtkonzept erstellt werden, um auch die Bedarfsflächen für den ruhenden Verkehr auch P-R Parkplatz, Car-Sharing, Mobilitätshub und ÖPNV zu ermitteln. Es ist kontraproduktiv, wenn jedes einzelne Bauprojekt sein eigenes Verkehrsgutachten erstellt, da dies das Gesamtergebnis verfälschen könnte. Eine Rückläufigkeit der Kfz-Zulassungen ist noch nicht zu erwarten oder erkennbar und wir können die Fahrzeuge nicht von heute auf morgen aus dem öffentlichen Straßenland entfernen, ohne sich Gedanken über ausreichend **bezahlbare** Stellflächen in Wohngebieten zu machen.

Hier wird die öffentliche Ordnung durch vermehrt verkehrsordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge weiter in das ohnehin schon vorhandene Ungleichgewicht kommen, wenn nirgendwo Stellflächen zur Verfügung gestellt werden.

Ich habe festgestellt, dass in den geänderten Begründungen zur Bauplanung und auch im verkehrsplanerischen Fachbeitrages keine Änderungen hinsichtlich meiner am 25.8.2018 gemachten Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung der Behörden erfolgt sind bzw. Berücksichtigung fand.

Ich bitte um Berücksichtigung meiner heutigen und auch bereits im September 2018 gemachten Bedenken und Hinweise. Ich werde meine Stellungnahme von 2018 meiner heutigen Stellungnahme beifügen.

Weiterhin schließe ich mich auch den Aussagen der Straßenverkehrsbehörde **Bau 4 SV -08102 B-Plan 5-105 VE vom 26.09.2018** an.

Es wäre auch hilfreich, wenn Änderungen in den Begründungen oder anderen der Bauplanung anhängigen Unterlagen farblich gekennzeichnet werden würden.

i.A.

*Gabriela Houschinski*

Mit freundlichen Grüßen

i.A. *Gabriele Kruschinski*

Der Polizeipräsident in Berlin  
Stabsbereich Verkehr

**Dir 2 St 142**

Charlottenburger Chaussee 67

13597 Berlin

Tel: [+49 \(0\)30 4664201421](tel:+49(0)304664201421)

Fax: [+49 \(0\)30 83201499](tel:+49(0)3083201499)

E-Mail: [dir2st142@polizei.berlin.de](mailto:dir2st142@polizei.berlin.de)

[gabriele.kruschinski@polizei.berlin.de](mailto:gabriele.kruschinski@polizei.berlin.de)

Mails, die vornehmlich den Sachbereich Verkehrsregelung/-lenkung (Dir 2 St 142) betreffen, bitte ich an das Dienststellenpostfach [dir2st142@polizei.berlin.de](mailto:dir2st142@polizei.berlin.de) zu senden.

**Von:** Kruschinski, Gabriele

**Gesendet:** Dienstag, 25. September 2018 12:53

**An:** Andre Lengert ([andre.lengert@ba-spandau.berlin.de](mailto:andre.lengert@ba-spandau.berlin.de)) <[andre.lengert@ba-spandau.berlin.de](mailto:andre.lengert@ba-spandau.berlin.de)>

**Betreff:** Frühzeitige Beteiligung der Behörden zum Bebauungsplan 5-105 VE

Spätestens wenn alle Bebauungspläne durchgesetzt werden, ist die Rhenaniastr. als Ergänzungsstraße Stufe IV nicht mehr haltbar. Es ist die Rede von schlecht versorgten Wohngebieten durch wohnungsnahe Versorgung.

- Eine Verkehrsanbindung zur Kita müsste auch südlich der Rhenaniastr durch das Wohngebiet der Adickestraße erfolgen, da die Anbindung nur über die Stichstraße äußerst ungünstig ist. Hier müsste der gesamte Bringe Verkehr nur über diese Straße im Wohngebiet erfolgen. Für die Daumstraße /Adickestraße sollte die Möglichkeit des Bringe Verkehrs zur Kita bestehen, damit der Bringe Verkehr nicht nur über die Private Stichstraße des Wohngebietes erfolgen muss.
- Daumstraße wurde dazu ausgebaut um durch Umfahungsverkehr der Streitstraße den Falkenseer Platz zu entlasten. An der Stadtgrenze entstehen auch immer mehr neue Wohngebiete mit zig hunderten von Wohneinheiten die für die Verkehre zu berücksichtigen sind
- Auf Seite 32 wurde die Abbildung 3 auf den schriftlichen Teil gelegt.
- Bei der Nachverdichtung der Wohngebiete wird keine Rücksicht auf die soziale und verkehrliche Strukturentwicklung genommen
- Auf der Seite 37 sprechen sie davon, dass die " Entwicklung von Wohnbauflächen in gut erschlossenen Innenstadtlage trägt zur Verkehrsvermeidung bei" dies kann hier aber nicht der Fall sein da es überhaupt kein Verkehrskonzept gibt.
- Für ca. 400 WE reichen die ca. 190 Stellplätze in der Tiefgarage und ca. 35 Stellplätze auf der privaten Stichstraße nicht aus.
- Was ist mit Sonderverkehren gemeint
- Die Zuwegung zur Kindertagesstätte sollte in öffentlicher Hand bleiben mit tatsächlich öffentlichem Verkehr um auf Veränderungen bei der Verkehrsführung schnell reagieren zu können
- Die sogenannte Stichstraße sollte als verkehrsberuhigter Bereich angelegt werden oder durch alternierend angelegte Stellflächen fürs Parken den Verkehr langsamer zu machen
- Aus verkehrspolizeilicher Sicht schließe ich mich zusätzlich auch den Ausführungen der bezirklichen Straßenverkehrsbehörde in vollem Umfang an.

*Gabi*

**Von:** <Joerg.Kaptain@SenUVK.berlin.de>  
**An:** <tatiana.friedrich@ba-spandau.berlin.de>  
**Datum:** Mittwoch, 17. Juni 2020  
**Betreff:** Bebauungsplan 5-104 VE

Sehr geehrte Frau Friedrich,

zum Bebauungsplan 5-104 VE sind weitere Hinweise zu verkehrsbedingten Immissionen entbehrlich. Erfreulich ist die gegenüber dem alten Stand geänderte Baukörperausbildung entlang der Daumstraße, die zu einer besseren Lärmabschirmung für die rückwärtige Bebauung führt.

Folgenden redaktionellen Hinweis bitte ich zu beachten: In der Begründung Seite 24, letzter Absatz, Spiegelstrich sollte die Formulierung „die westlich anliegende Daumstraße verfügt über einen gemessenen Lärmpegel LDEN von > 55 bis 65 dB(A) bzw. LNIGHT von > 50 bis 60 dB(A)“ geändert werden in „die westlich anliegende Daumstraße führt zu einen Lärmpegel von LDEN von > 55 bis 65 dB(A) bzw. LNIGHT von > 50 bis 60 dB(A)“. Hintergrund ist, dass Verkehrslärm nicht gemessen sondern berechnet wird.

Mit freundlichen Grüßen  
Im Auftrag

Jörg Kaptain  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz  
Brückenstraße 6  
10179 Berlin  
Tel 030 9025 2323  
Mail [joerg.kaptain@senuvk.berlin.de](mailto:joerg.kaptain@senuvk.berlin.de)

# Bezirksamt Spandau von Berlin

Abt. Facility Management, Umwelt- und Naturschutz  
Umwelt- und Naturschutzamt



Bezirksamt Spandau von Berlin, 13578 Berlin (Postanschrift)

Abt. Bauen, Planen und Gesundheit  
Stadtentwicklungsamt –  
Fachbereich Stadtplanung  
Bau 2 STAPL B14

GeschZ. (Bei Antwort bitte angeben)

UmNat AL

Anja Sorges

Dienstgebäude: Webtower

Otternbuchtstr. 35

13599 Berlin

Zimmer 902

Telefon (030) 90279-3025

Telefax (030) 90279-3388

E-Mail

[anja.sorges@ba-spandau.berlin.de](mailto:anja.sorges@ba-spandau.berlin.de)

E-Mail nicht für Dokumente mit elektronischer Signatur

Datum

25.06.2020

## Entwurf des Bebauungsplans 5-105 VE

### Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

#### gemäß § 4 Abs. 2 BauGB



Ihr Stellungnahmeersuchen vom 14.05.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Umwelt- und Naturschutzamt nimmt zu o.g. Bebauungsplanentwurf wie folgt Stellung:

#### Im Zusammenhang planen

Die in der Wasserstadt Oberhavel und Umgebung entstehenden Neubaugebiete bedürfen einer Vernetzung. Die Planung der benachbarten Gebiete muss in die Planungen des Geltungsbereichs für den hier vorliegenden B-Plan mit einfließen. Es wird dringend darauf hingewiesen, die Planungen untereinander zu koordinieren und eine gemeinsame Zielsetzung zu verfolgen. Dies gilt insbesondere für die Themen Biotopverbund und Erschließung. Diese Fragen können teilweise zum jetzigen Zeitpunkt nicht beantwortet werden, da dies wiederum von der noch ungewissen Erschließung und Entwicklung der Insel Gartenfeld (B-Plan 5-109) über die Rhenaniastraße abhängig ist.

#### Biotopverbund

Im Begründungstext wird unter 2.2.2 ausgesagt, dass Flächen und Funktionen des Biotopverbunds durch die Planung nicht berührt werden, da der Baumbestand im Osten des Plangebiets durch die Integration der Kita in die Wohngebäude nun erhalten bleiben kann. Unter 2.2.6 wird dagegen erneut von der Entfernung der Bäume ausgegangen, sollten sie der geplanten Kita im Wege stehen. Diese Aussagen sind widersprüchlich.

#### Verkehrsverbindungen:

☞ M32, M37, M45, X33, 130, 134, 135,

136, 137, 236, 237, 337, 638, 639, 671

☒ 7 (Rathaus Spandau)

☉ 5 (Spandau)

Fernbahnhof Spandau: RE 2, 4, 6, RB 10, 13, 14, 21

#### Zahlungen bitte

*bargeldlos an die*

*Bezirkskasse Spandau*

*unter folgenden Konten:*

#### Geldinstitut

Postbank Berlin

Berliner Sparkasse

Berliner Bank

#### IBAN

DE91100100100005580100

DE14100500000810004607

DE95100708480510221500

#### BIC

PBNKDEFF100

BELADEBEXXX

DEUTDEDB110

Die Auswirkung auf den Biotopverbund kann daher nicht eingeschätzt werden und wird in der aktuellen Lesart als fehlerhaft betrachtet. Es wird zwar richtig festgestellt, dass die verbleibenden Bäume eine hohe Wertigkeit besitzen. Es ist aber daher nicht nachvollziehbar, warum dennoch fast 30 % der Bäume im Zuge der Umsetzung der Planung gefällt werden sollen. Eine verstärkt an den Baumbestand angepasste Bebauung würde dem Ziel des Erhalts dieser Wertigkeit Rechnung tragen.

Direkt südlich an das Plangebiet angrenzend befindet sich ein großes Vorkommen des geschützten Biototyps 0710001 (Gebüsche, Baumreihen und Baumgruppen). Im Zuge der geplanten Bebauung ist jedoch die Entfernung der Baumreihe an der südlichen Grenze des Planbereichs vorgesehen. Der Biotopverbund des geschützten Biotops südlich des B-Plan Bereichs und dem Gehölzbestand des Planungsgebiets ist somit bei Umsetzung der Planung nicht mehr gegeben. Dementsprechend sind auch die an den Baumbestand im Osten angrenzenden Biotopflächen der Kleingärten sowie der Rhenaniawiesen nicht mehr mit den südlich angrenzenden Bereichen verbunden und der Biotopverbund geschwächt. Es muss daher ein größtmöglicher Erhalt der Bäume an der südlichen Planungsgrenze angestrebt werden. Ergänzend sind hier Fassadenbegrünungen zu empfehlen. Grüne Fassaden wirken hier nicht nur als Lebensraum, sondern bewirken auch eine geringere Erhitzung und hohe Verdunstungsleistung. Die Fassadenbegrünung kann an Wände gebunden sein oder an vorgehängten Klettergerüsten ausgeführt werden. Detailliert dargestellt sind die Formen zum Beispiel im Leitfaden Fassadenbegrünung der Universität für Bodenkultur und des Verbands für Bauwerk Begrünung in Wien (StEP Klima konkret 2016). Blau-grüne Fassaden sind ebenso möglich. Bewässert wird in der Regel über integrierte Tropf- oder Sprühschläuche. Um kein Trinkwasser dafür zu verbrauchen, ist es sinnvoll, Fassadenbegrünung und Regenwassermanagement aufeinander abzustimmen (StEP Klima konkret 2016).

### **Baumschutz**

In dem vorliegenden aktuellen Bebauungsplanentwurf wurde der öffentliche Spielplatz außerhalb des erhaltenswerten ökologisch wertvollen Baumbestandes verortet, bzw. entfiel der Kitastandort. Damit wurde der Stellungnahme des Umwelt- und Naturschutzamtes vom 27.09.2018 gefolgt, was ausdrücklich begrüßt wird.

Die besondere naturschutzfachliche Bedeutung des Erlenbestandes wurde zwischenzeitlich auch von den Berliner Forsten bestätigt, auch wenn diese Bestände keine Waldeigenschaft vorweisen.

Hinsichtlich der geplanten Fällungen geschützter Bäume gemäß der Karte „Bestandsaufnahme Biototypen und Bäume“ sowie Tabelle 5 gilt es auf der Vollzugsebene anhand der konkreten Bauantragsunterlagen auf der Grundlage der BaumSchVO noch zu überprüfen, ob einzelne Bäume erhalten werden können, soweit diese einen hinreichenden Abstand von den geplanten Gebäudekanten und Tiefgaragen vorweisen (z.B. Baum Nr. 95 und 96). Auch hier gilt das Vermeidungsgebot und die Maßgabe, dass eine Fällgenehmigung nur dann erteilt werden kann, wenn die baulich zulässige Nutzung nicht oder nur unter wesentlichen Beschränkungen verwirklicht werden kann.

Bei den Ersatzbaumstandorten ist darauf zu achten, dass diese nicht in dem Bereich der geplanten Tiefgaragen verortet werden. Ersatzbäume müssen grundsätzlich einen Bodenanschluss haben. In dem vorliegenden Grün- und Freiflächenplan sind diverse Baumstandorte in dem Bereich der Tiefgaragen dargestellt.

Zur Sicherung der ökologischen Wirksamkeit der erforderlichen Ersatzbaumpflanzungen sollten verbindliche Regelungen sowohl in dem Bebauungsplan (textliche Festsetzung), als auch in dem Durchführungsvertrag hinsichtlich der zu pflanzenden Baumarten und der Baumschulqualität (Minimalforderung: Hochstamm, 3x verpflanzte Bäume, Stammumfang 16-18 cm) aufgenommen werden.

Ein Verweis auf die Vollzugsebene ist unzureichend, da bei einer Genehmigung nach der BaumSchVO für den Antragsteller die Wahlmöglichkeit zwischen einer Ersatzbaumpflanzung und der Zahlung einer Ausgleichsabgabe besteht, so dass auch eine völlig baumlose Gestaltung der Außenanlagen möglich wäre.

## **Versiegelung**

Die geplante Reduzierung der Flächenversiegelung wird begrüßt.

## **Grünflächen**

Im Geltungsbereich sind zur wohnungsnahen Versorgung der zukünftigen Einwohner nutzbare öffentliche Grünflächen zu sichern. Es gilt ein Richtwert von 6 m<sup>2</sup>/ EW. Bei einer Einwohnerzahl von 832 sind also gemäß den Vorgaben des LaPro Berlin 4992 m<sup>2</sup> wohnungsnah öffentliche Grünflächen zu errichten. Im Planentwurf sind derzeit 2963 m<sup>2</sup> vorgesehen. Das Defizit von 2029 m<sup>2</sup> ist insbesondere in einem zukünftig so dicht bebauten Bereich wie der Wasserstadt nicht zu tolerieren. Dem Verweis auf die umliegenden Grünflächen, die zur Erholung genutzt werden können steht entgegen, dass es sich – wie in der Stellungnahme des Umwelt- und Naturschutzsamtes vom 27.09.2018 dargestellt - bei den Bereichen um den Rohrbruchteich nur eingeschränkt um Flächen zur Erholungsnutzung handelt. Vorrangig befindet sich dort ein wertvoller Lebensraum der FFH-Art Biber, der störungsfrei zu halten ist. Zurzeit wird zudem eine Kompensationsfläche für einen Girlitz-Lebensraum aus dem B-Plan 5-107 dort eingerichtet, die ebenfalls störungsfrei zu halten ist. Es ist daher dringend die Entwicklung weiterer Grün- und Erholungsräume im Wohnumfeld voranzutreiben. Auch die Möglichkeiten urban gardening oder urban farming sind in Betracht zu ziehen (StEP Klima konkret 2016).

Im Begründungstext wird unter 2.8 angegeben, dass das Plangebiet von der Parkanlage des nördlich angrenzenden B-Plan Gebiets 5-98 profitieren kann. Im Begründungstext zum B-Plan 5-98 zur frühzeitigen Trägerbeteiligung (April 2020) fehlen jedoch bisher jegliche Angaben zur aktueller Versorgungssituation mit wohnungs- und -siedlungsnahem Grün. Es kann daher zum derzeitigen Planungsstand weder eine Aussage darüber getroffen werden, ob die Grünversorgung im B-Planbereich 5-98 selber ausreichend ist, noch ob sie die Versorgung des B-Planbereichs 5-105 VE mit übernehmen kann. Es wird verwiesen auf den eingangs betonten Absatz „In Zusammenhang planen“.

Den Zielsetzungen des LaPro entsprechend sind siedlungsnah, ortsbildprägende Grün- und Freiflächen zu entwickeln und zu qualifizieren zur Erholung der zukünftigen Einwohner unter Beachtung der Mindestanforderungen (Richtwert 7 m<sup>2</sup>/EW). Bei einer Einwohnerzahl von 832 sind dies also 5824 m<sup>2</sup>.

## **Klimatische Aspekte**

Der Geltungsbereich des B-Plans liegt inmitten eines klimatisch bedeutenden Bereichs. Westlich der Fläche befindet sich mit der Wasserfläche der Havel eine Luftleit- und Ventilationsbahn. Nordöstlich befindet sich mit den Rhenaniawiesen/Rohrbruchteich und den Kleingärten eine Kaltluftleitbahn. Dementsprechend dient das Planungsgebiet laut „Klimaanalysekarte 2015“ (Umweltatlas) als „Kaltlufteinwirkungsbereich innerhalb von Siedlungsflächen“. Die Kalt- und Frischluft wird von der Havel und den Rhenaniawiesen und Kleingärten über das Planungsgebiet in die Innenstadt geleitet, sodass die zu bebauende Fläche die Bewertung „günstig“ bezgl. der thermischen Situation in der Karte „Planungshinweise Stadtklima 2015“ (Umweltatlas) erhält. Direkt südlich angrenzend befindet sich eine als „ungünstig“ gekennzeichnete Fläche, bei der Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation prioritär sind. Durch Nachverdichtungen auf der Fläche sowie auf angrenzenden Flächen dürfen keine Verschlechterungen (Entkopplung) stattfinden. Durch die voraussichtliche Entfernung der Baumreihe an der südlichen Grenze des Planbereichs wird jedoch genau diese Entkopplung stattfinden. Der Zusammenhang der Freifläche südlich des B-Plan Bereichs und dem Gehölzbestand im Osten, der wiederum an die Kleingärten und die Rhenaniawiesen anschließt, wird durch die Entfernung der Baumreihe unterbrochen. Die Baumreihe im Süden des Planungsgebiets ist aus Gründen des Klimaschutzes und des Biotopverbundes dringend zu erhalten. Zudem wird eine Fassadenbegrünung empfohlen. Grüne Fassaden bewirken eine geringe Erhitzung. Bei minimalem Platzverbrauch entsteht eine hohe Verdunstungsleistung.

Bei der Planung ist dringend auf die Baukörperstellung zu achten, um auf die klimatischen Gegebenheiten einzugehen. Auch die Bauhöhen sind möglichst gering zu halten. Wird das Siedlungsgebiet durch eine bauliche Barriere von den Frisch- und Kaltluftgebieten getrennt, so wird eine deutliche Verschlechterung

der Wohn- und Lebensqualität die Folge sein. Die „Planungshinweise Stadtklima“ (Umweltatlas) beinhalten den dringenden Hinweis, dass keine Entkoppelung dieser Bereiche herbeigeführt werden sollte.

### **Spielplätze**

Das Gebiet wird hinsichtlich der Versorgung mit öffentlichen Spielplätzen in die Versorgungsstufe 5 eingestuft, d.h. bezogen auf den Richtwert von 1 m<sup>2</sup> anrechenbare Netto-Spielplatzfläche je Einwohner beträgt die Versorgung  $\geq 0,6$  m<sup>2</sup>/ EW und ist damit als ausgeglichen zu bezeichnen.

Sehr hohe Versorgungsdefizite sind jedoch in der unmittelbar südöstlich angrenzenden Versorgungseinheit 05030731B/ Planungsraum „Gartenfelder Str.“ in einer Entfernung von nur ca. 400 m von dem geplanten Wohngebiet festzustellen: hier beträgt die Versorgung nur weniger als 0,1 m<sup>2</sup> pro Einwohner, d.h. das Gebiet ist der höchsten Dringlichkeitsstufe zuzuordnen.

Angesichts der aktuellen Dynamik in der Entwicklung neuer Wohnquartiere in angrenzenden Gebieten zu dem Plangebiet ist von einer stärkeren Bevölkerungszunahme auszugehen und damit mit einem erhöhten Bedarf an öffentlichen Spielflächen in dem Planungsraum zu rechnen.

In dem Plangebiet sollen voraussichtlich 416 WE geschaffen werden, so dass bei 832 Einwohnern von einem Bedarf an 832 m<sup>2</sup> Netto-Spielplatzfläche, bzw. 1.248 m<sup>2</sup> Bruttofläche auszugehen ist.

Angesichts bereits bestehender sehr hoher Defizite in der angrenzenden südöstlichen Versorgungseinheit sowie bekannter geplanter Entwicklungen im Wohnungsbau sollte im weiteren Verfahren geprüft werden, ob die Sicherung eines öffentlichen Spielplatzes von 2000 m<sup>2</sup> bei einer anteiligen Übernahme der Kosten durch das Land Berlin möglich ist.

Die Entwurfsplanung für den öffentlichen Spielplatz ist mit dem Umwelt- und Naturschutzamt sowie dem Straßen- und Grünflächenamt abzustimmen. Es ist darauf zu achten, dass die Anlage des Spielplatzes abgelegen von Gefahrenquellen oder, wenn dies nicht möglich ist, durch geeignete Abschirmungen oder andere Sicherheitsvorkehrungen geschieht. Hier ist insbesondere auf die Abschirmung von der Privatstraße zu achten.

Es wird begrüßt, dass der Anregung bezgl. einer Fuß- und Radanbindung an die Adickestraße nachgekommen wird.

### **Gründächer**

Aufgrund der bereits bestehenden Unterversorgung des Geltungsbereichs mit öffentlichem Grün sollte der Anteil der Gründächer die angestrebten 50% übertreffen. Bei extensiver Begrünung ist mindestens ein Bodenauftrag von 15 Zentimetern zu verwenden. Extensive Begrünung hat jedoch nur eine geringe Kühlwirkung, da sie bei langer Hitze austrocknet und kein Wasser mehr verdunstet. Um einen höheren klimatischen Effekt zu erreichen, sind intensiv begrünte Dächer mit einem Substrat von 40 bis 60 Zentimeter zu empfehlen. Es erhöht sich das Wasservolumen, das der Boden zu speichern vermag, das Begrünungspotenzial und folglich auch die klimatische Wirkung. Es sollte die Möglichkeit intensiver Dachbegrünung geprüft werden (Hinweise s. StEP Klima konkret 2016).

### **Regenentwässerung**

Für das gesamte Gebiet ist rechtzeitig auf eine Flächenbevorratung für Retentionsflächen o.ä. zu achten. Hierbei ist insbesondere darauf zu achten, dass der B-Plan Bereich in Schutzzone III B des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Tegel liegt. Es gilt die „Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Tegel (Wasserschutzgebietsverordnung Tegel)“ vom 31. August 1995.



## Artenschutz

Aufgrund der vorliegenden Lebensraumpotentialeinschätzung (Kallasch, Februar 2019) ist die Untersuchung des Vorkommens von Amphibien, Brutvögeln und Fledermäusen und das Vorhandensein geschützter Lebensstätten gemäß fachlicher Standards erforderlich.

In der aktuellen Fassung des Berliner Naturschutzgesetzes bedarf der Abriss von Gebäuden mit geschützten Lebensstätten einer Ausnahmegenehmigung durch die Oberste Naturschutzbehörde und nicht, wie in der Begründung beschrieben der Anzeige bei der UNB.

Die zu fällenden Altbäume müssen rechtzeitig hinsichtlich des Vorhandenseins geschützter Lebensstätten untersucht werden, damit durch die untere Naturschutzbehörde die erforderlichen vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF) festgesetzt werden können.

Für die Realisierung der Ausgleichsmaßnahmen bietet sich der verbleibende Altbaumbestand an. Auch dieser ist daher rechtzeitig hinsichtlich seiner Eignung zu untersuchen.

## Bodenschutz und Altlasten

Im Bereich des Wohngebiets werden vor Baubeginn die flächendeckend vorhandenen Auffüllungen vollständig gegen sauberen Verfüllboden ausgetauscht. Damit sind für diesen Bereich außer den im Konzept „Beprobung Boden und Grundwasser“ (envi sann, 02.07.2019) aufgeführten Rasterfeldbeprobungen keine weiteren Untersuchungen erforderlich, sofern der gewachsene Boden nach Auskoffern keine Auffälligkeiten zeigt.

Für den Bereich der öffentlichen Parkanlage und des öffentlichen Spielplatzes sind vor Herstellung die im o.g. Konzept genannten Untersuchungen durchzuführen und daraus der erforderliche Handlungsbedarf abzuleiten. Diese ggf. erforderlichen Maßnahmen sind im Rahmen der Herstellung dieser Flächen umzusetzen und gegenüber dem Bezirk vor Übernahme der Flächen nachzuweisen.

Sämtliche bodenrelevanten Untersuchungs- und die sich daraus ergebenden Sanierungsmaßnahmen sind mit dem Vorhabenträger im Durchführungsvertrag zu vereinbaren und unter fachlicher Begleitung durch einen Sachverständigen für Altlasten in Abstimmung mit dem FB Umwelt durchzuführen.

## Fachliche Stellungnahme Immissionsschutz zu Vorhaben:

### B-Plan Nr. 5-105 VE Daumstraße 46/50

Stellungnahme zu:

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Gewerbelärm  | <input type="checkbox"/> Erschütterungen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Sportlärm    | <input type="checkbox"/> Licht           |
| <input type="checkbox"/> Freizeitlärm            | <input type="checkbox"/> Geruch          |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrslärm |  |

Vorliegende Gutachten:

- |                                 |   |
|---------------------------------|---|
| - KSZ Ing.-büro GmbH            | Schalltechnische Untersuchung zum B-Plan VIII-516 vom 05.06.19        |
| - KSZ Ing.-büro GmbH            | Nachtrag vom 20.12.19 zur Schalltechnischen Untersuchung vom 05.06.19 |
| - IBW Ingenieurdienstleistungen | Verkehrsplanerischer Fachbeitrag (Stand unbekannt)                    |

---

Ihre Bitte um Stellungnahme gemäß § 4 Abs. 2 BauGB vom 15.05.2020, eingegangen am 18.05.2020. Es werden folgende Hinweise gegeben.

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans 5-105 VE ist die Überplanung von Teilflächen des Bebauungsplans VIII-516 zur Entwicklung von Wohneinheiten.

(1) Gewerbelärm

Wesentlich störende Gewerbelärmquellen sind gemäß schalltechnischer Untersuchung vom 05.06.2019 der Firma KSZ Ing.-büro GmbH sowohl innerhalb, als auch außerhalb (unmittelbar angrenzend) des Plangebiets nicht erkennbar.

(2) Sportlärm / Licht

Die Sportanlagen (Stadion Haselhorst, Tennisplätze, Basketballfelder, etc.) südwestlich des Plangebietes führen gemäß schalltechnischer Untersuchung vom 05.06.2019 der Firma KSZ Ing.-büro GmbH zu keinen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte im Plangebiet.

(3) Verkehrslärm

Die Stellungnahme von Immissionen, welche aus dem Straßenverkehr übergeordneter Straßen (hier maßgeblich: Daumstraße; Kategorie StEP II – übergeordnete Straßenverbindung) resultieren und Auswirkungen auf vorhandene bzw. geplante schutzbedürftige Nutzungen haben, ist bei der Senatsverwaltung SenUVK I C anzufordern.

Außerhalb der Zuständigkeit werden folgende Hinweise zu verkehrsbedingtem Lärm gegeben.

Aufgrund des Verkehrslärms, resultierend von der Daumstraße, kommt es gemäß schalltechnischer Untersuchung vom 05.06.2019 der Firma KSZ Ing.-büro GmbH zu Richtwertüberschreitungen im Plangebiet. Das Planvorhaben, insbesondere die Wohneinheiten in den Häusern 1, 2/3 und 7 müssen daher durch textliche Festsetzungen zum Umgang mit Verkehrslärm im Bebauungsplan gesichert werden. Es sind folgende Musterfestsetzungen des Berliner Leitfadens „Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“ (Stand 2017) zu berücksichtigen und in Abhängigkeit der Immissionsrichtwerte an konkreten Punktverbindungen der jeweiligen Gebäude sicherzustellen:

- Kap. VI.4 Musterfestsetzung zur Grundrissregelung für Aufenthaltsräume in Wohnungen,
- Kap. VI.5 Musterfestsetzung zu besonderen Fensterkonstruktionen und anderen baulichen Maßnahmen gleicher Wirkung,
- Kap. VI.6 Musterfestsetzung zu schallabsorbierenden Ausführungen von Fassaden und Tiefgaragenzufahrten,
- Kap. VI.7 Musterfestsetzung zu Ausführungen der dem Wohnen zugeordneten Außenwohnbereichen,
- Kap. VI.8 Musterfestsetzung zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen in Anlehnung an das Berechnungsverfahren der 24. BImSchV.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

  
Anja Sorges