

Bezirksamt Lichtenberg von Berlin  
Abteilung Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr  
Amt für Planen und Vermessen  
Fachbereich Stadtplanung

**Begründung**

**gemäß § 9 Abs. 8 BauGB**

**zum**

**Bebauungsplan 11-28**

**für das Gelände der ehemaligen Industriebahntrasse zwischen Hansastraße  
und Straße 250 (Bezirk Pankow), einschließlich des Grundstücks  
Hansastraße 203, im Bezirk Lichtenberg,  
Ortsteil Alt-Hohenschönhausen**

## Inhaltsverzeichnis

<b>I.</b>	<b>Planungsgegenstand</b>	<b>3</b>
I.1.	Veranlassung und Erforderlichkeit	3
I.2.	Plangebiet	3
I.2.1	Lage und räumlicher Geltungsbereich	3
I.2.2	Bestandssituation	3
I.2.3	Eigentumsverhältnisse	4
I.2.4	Erschließung	4
I.2.5	Landschaftsbild und Erholung	4
I.2.6	Geologie, Boden, Wasserhaushalt, Altlasten	4
I.2.7	Denkmalschutz	4
I.3.	Planerische Ausgangssituation	5
I.3.1	Landesentwicklungsplan/Landesentwicklungsprogramm	5
I.3.2	Flächennutzungsplan	5
I.3.3	Landschafts- und Artenschutzprogramm	5
I.3.4	Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen	5
I.3.5	Bereichsentwicklungsplanung	6
I.3.6	Bestehendes Planungsrecht	6
I.3.7	Angrenzende Bebauungspläne	6
I.3.8	Rechtsverordnungen	7
I.3.9	Sonstiges	7
<b>II.</b>	<b>Planinhalt</b>	<b>9</b>
II.1.	Entwicklung der Planungsüberlegungen	9
II.2.	Intention des Plans	11
II.3.	Wesentlicher Planinhalt	11
II.4.	Abwägung/Begründung einzelner Festsetzungen	11
II.4.1	Anpassung an die Ziele der Raumordnung	11
II.4.2	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan/Landschaftsprogramm	12
II.4.3.	Vorgaben der Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen	13
II.4.4	Entwicklung aus der Bereichsentwicklungsplanung	13
II.4.5	Art der baulichen Nutzung/Verkehrsflächen	13
II.4.6	Maß der baulichen Nutzung	15
II.4.7	Überbaubare Grundstücksfläche/Bauweise	15
II.4.8	Grünfestsetzungen	16
II.4.9	Sonstiges	17
II.4.10	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	17
II.4.11	Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	21
II.4.12	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	25
<b>III.</b>	<b>Auswirkungen des Bebauungsplans</b>	<b>25</b>
<b>IV.</b>	<b>Verfahren</b>	<b>27</b>
IV.1.	Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB	27
IV.2.	Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB	27
IV.3.	Zweite Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB	27
IV.4.	Änderungsbeschluss	27
IV.5.	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	27
IV.6	Umstellung auf das Verfahren nach § 13a BauGB	28
IV.7.	Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	28
IV.8.	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	28
IV.9.	Abwägungsbeschluss/BVV-Beschluss gemäß § 6 Abs. 3 AGBauGB	28
IV.10.	Anzeigeverfahren	29
<b>V.</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>29</b>
	Anlage: Vermerk Stapl B1 vom 17.02.2009	30

## **I. Planungsgegenstand**

### **I.1. Veranlassung und Erforderlichkeit**

Anlass für die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens 11-28 war die Zurücknahme eines Antrages auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens für das Grundstück Hansastraße 203 und eine Teilfläche des östlich und nördlich angrenzenden Flurstücks 8465/396 (heute Flurstück 8586) der ehemaligen Trasse der Niederbarnimer Eisenbahn von der Hansastraße bis zur Straße 250. Mit diesem vorhabenbezogenen B-Plan sollten für die vorgenannten Flächen insbesondere die Nutzung für einen Autohandel und eine Fläche für ein Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit gesichert werden.

Zur Sicherung des Geh- und Radweges hat das Bezirksamt Lichtenberg von Berlin deshalb in seiner Sitzung am 20. Juni 2006 beschlossen, für das Gelände der ehemaligen Industriebahntrasse zwischen Hansastraße und Straße 250 (Bezirk Pankow), ausgenommen das Grundstück Hansastraße 203, im Bezirk Lichtenberg, Ortsteil Alt-Hohenschönhausen, einen Bebauungsplan mit der Bezeichnung 11-28 aufzustellen mit dem Ziel, diese Fläche als öffentliche Grünfläche zu sichern.

Angesichts der Ablehnung der Niederbarnimer Eisenbahn, die Fläche des Geltungsbereiches an das Land Berlin zu veräußern, der Haushaltslage des Landes Berlin und des Bestrebens des Bezirkes, wirtschaftlich starke Unternehmen im Bezirk zu halten, wurde als Alternative zur Sicherung des Geltungsbereiches als öffentliche Grünfläche mindestens die Sicherung eines Geh- und Radfahrrechtes gesehen.

In den Geltungsbereich wurde deshalb das Grundstück Hansastraße 203 einbezogen und das Ziel geändert. Es besteht nunmehr in der Sicherung eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes als Autohaus unter Berücksichtigung eines öffentlichen Geh- und Radweges.

Das B-Planverfahren ist erforderlich, da sich der Umfang der bestehenden und geplanten Nutzung als Autohaus nicht nach § 34 BauGB in die nähere Umgebung einfügt.

### **I.2. Plangebiet**

#### **I.2.1 Lage und räumlicher Geltungsbereich**

Das ca. 6.350 m<sup>2</sup> große Plangebiet liegt im Norden des Bezirkes Lichtenberg und ist Teil der ehemaligen Industriebahntrasse der Niederbarnimer Eisenbahn. Es umfasst den Teil der Trasse nördlich der Hansastraße bis auf Höhe der im Bezirk Pankow gelegenen Straße 250. Die Kleingartenanlage Feldtmannsburg Bezirk II, das Grundstück Hansastraße 205-211, die Hansastraße, das Grundstück Hansastraße 201 und Grundstücke des Wohngebietes in den Straßen 250 und 251 begrenzen diese Fläche.

#### **I.2.2 Bestandssituation**

Das Plangebiet wird als Autohandel mit Werkstatt genutzt. Für das heutige Grundstück Hansastraße 203 und die östlich angrenzende Fläche bis zum Grundstück Hansastraße 205/211 wurde eine entsprechende Baugenehmigung erteilt. Die Nutzung des Teiles des Plangebietes, der sich hinter (nördlich) dem Grundstück Hansastraße 203 befindet, wurde nicht genehmigt. Die bis zur Straße 250 reichende Lagerung von Autos ist auch nach § 34 BauGB nicht genehmigungsfähig.

### **I.2.3 Eigentumsverhältnisse**

Für das Grundstück HansasträÙe 203 (Flurstück 8463/396) hat der Nutzer des Grundstücks einen Erbbaurechtsvertrag mit der Niederbarnimer Eisenbahn geschlossen. Die nördlich und östlich anschließende Fläche des Plangebietes (Flurstück 8586) wurde von der Niederbarnimer Eisenbahn kürzlich an den Nutzer verkauft.

Die in den Geltungsbereich einbezogene vorhandene öffentliche Straßenverkehrsfläche der HansasträÙe (Teile des Flurstücks 8464/396) gehört dem Land Berlin.

### **I.2.4 Erschließung**

Die Erschließung ist über die HansasträÙe gesichert.

In der HansasträÙe befinden sich im Geltungsbereich Fahrleitungsanlagen der Straßenbahn, die 2009 erneuert werden sollen, sowie Wasserversorgungs- und Entwässerungsanlagen (einschließlich Regenwasserkanal) der Berliner Wasserbetriebe. Die in der HansasträÙe gelegene Niederdruckleitung 100 der GASAG liegt außerhalb des Geltungsbereiches.

Anlagenbestand der Wärme ist nicht vorhanden, aber es gibt innerhalb des geplanten Baugebietes Fernmelde- Kabelanlagen von Vattenfall, die nach Aussage von Vattenfall aber keiner Sicherung bedürfen.

### **I.2.5 Landschaftsbild und Erholung**

Das Plangebiet wird vollständig durch den Autohandel einschl. Lagerplatz und die Werkstatt genutzt. Es gibt keine Bäume und Sträucher. Das Gelände beeinflusst das Landschaftsbild negativ und hat keinen Erholungswert.

### **I.2.6 Geologie, Boden, Wasserhaushalt, Altlasten**

Das Plangebiet gehört zur geologischen Einheit der Barnimhochfläche. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich laut Umweltatlas Berlin im Ober- und Unterboden Mittel- und Feinsande sowie mittellehmiger Sand.

Der Flurabstand des Grundwassers beträgt 20 bis 30 m und der Hauptgrundwasserleiter ist gespannt. Aufgrund oberflächennaher Geschiebemergel oder -lehme ist das Grundwasser relativ gut geschützt. Es ist mit Schichtenwasser zu rechnen.

Im Mittel der fünf Bodenfunktionen wie Lebensraum für naturnahe und seltene Pflanzengesellschaften oder Regelungsfunktion des Bodens für den Wasserhaushalt hat der Boden nur eine geringe Leistungsfähigkeit.

Im Geltungsbereich befindet sich die Altlastenverdachtsfläche 9351, da es Anhaltspunkte für das Bestehen schädlicher Bodenveränderungen und/oder Altlasten aufgrund der bisherigen gewerblichen Nutzung gibt. Das aufgrund einer Mineralölvhavarie 1994 konterminierte Erdreich wurde ausgekoffert und entsorgt.

### **I.2.7 Denkmalschutz**

Denkmäler sowie archäologische Fundstellen sind im Plangebiet nicht vorhanden.

### **I.3. Planerische Ausgangssituation**

#### **I.3.1 Landesentwicklungsplan/Landesentwicklungsprogramm**

Das Plangebiet ist im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) Festlegungskarte 1 als Gestaltungsraum Siedlung dargestellt, in dem gemäß Ziel 4.5 Abs. 1 LEP B-B eine Entwicklung von Siedlungsfläche möglich sein soll.

Das Plangebiet liegt außerhalb der in der Festlegungskarte 2 des LEP B-B dargestellten städtischen Kernbereiche. Innerhalb Zentraler Orte sollen großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit zentrenrelevanten Sortimenten nur auf Standorten in städtischen Kernbereichen entwickelt werden. Großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit nicht zentrenrelevantem Kernsortiment sind auch außerhalb städtischer Kernbereiche zulässig, sofern die Verkaufsfläche für zentrenrelevante Randsortimente 10 % nicht überschreitet.

#### **I.3.2 Flächennutzungsplan**

Im Flächennutzungsplan (FNP) von Berlin ist der Bereich des Plangebietes als Grünfläche dargestellt. Diese ist Bestandteil einer linearen Grünverbindung, die Freiflächen von übergeordneter Bedeutung mit einer Erholungslandschaft am Stadtrand verbindet. Östlich dieser Grünverbindung stellt der FNP entlang der HansasträÙe gemischte Baufläche M2 dar. Westlich grenzt eine Wohnbaufläche W4 mit landschaftlicher Prägung an. Jeweils nördlich dieser Bauflächen schließen sich Grünflächen mit der Zweckbestimmung Kleingarten an.

Die HansasträÙe ist als übergeordnete Hauptverkehrsstraße dargestellt.

#### **I.3.3 Landschafts- und Artenschutzprogramm**

Das Plangebiet ist im Landschafts- und Artenschutzprogramm im Programmplan Biotop- und Artenschutz als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen ausgewiesen. Ziel ist hier die vorrangige Entwicklung der Verbindungsfunktion eines Grünzuges. Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung weist für das Plangebiet die Neuanlage bzw. Verbesserung eines Grünzuges aus. Maßnahmeschwerpunkt im Programmplan Landschaftsbild ist die Wiederherstellung und Aufwertung linearer Landschaftselemente. Im Programmplan Naturhaushalt und Umweltschutz liegt das Plangebiet innerhalb des Vorranggebietes für den Klimaschutz. Ziel ist der Erhalt klimatisch wirksamer Freiräume und die Vermeidung bzw. der Ausgleich von Bodenversiegelung.

#### **I.3.4 Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen**

Die „Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen für das Land Berlin“ vom 29. September 2007 (Abl. Nr. 50/15.11.2007) enthalten inhaltliche und verfahrensbezogene Vorgaben für die Aufstellung eines Bebauungsplans für großflächige Einzelhandelseinrichtungen. Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist nach den Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen über die stets geltenden Anforderungen wie städtebauliche Rechtfertigung, Entwicklungsgebot aus dem FNP und Abwägungsgebot hinaus dem konkreten Standort und der städtebaulichen Einpassung des Vorhabens besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

### **I.3.5 Bereichsentwicklungsplanung**

Die Bereichsentwicklungsplanung Hohenschönhausen-Süd weist für das Plangebiet Sondergebiet nach § 11 BauNVO mit Grünverbindung/Geh- und Radweg und Grünfläche aus.

### **I.3.6 Bestehendes Planungsrecht**

Das Plangebiet liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles. Infolgedessen ist für die Beurteilung der Zulässigkeit eines Vorhabens § 34 BauGB maßgeblich.

Der an der HansasträÙe gelegene, vordere Teil des Plangebietes wird durch den auf den benachbarten Grundstücken stattfindenden Autohandel und die gewerblichen Nutzungen geprägt. Das im Plangebiet auf dem Grundstück HansasträÙe 203 befindliche Autohaus ist kein großflächiger Einzelhandel i. S. v. § 11 BauNVO. Das auf dem Grundstück HansasträÙe 205/211 gelegene Autohaus mit Werkstatt wurde in dem mit einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten Sondergebiet als großflächiger Einzelhandelsbetrieb genehmigt. Die gewerblichen Nutzungen reichen mit den Gebäuden bis in eine Grundstückstiefe von maximal 90 m, gemessen von der vorderen Grundstücksgrenze. Bis in eine Tiefe von 135 m wird dieses Grundstück zum Abstellen von Fahrzeugen für Lagerzwecke, zum Verkauf oder für die Werkstatt und durch Nebenanlagen genutzt. Auf den westlich des Plangebietes gelegenen Grundstücken bis zur Straße 251 befinden sich eine Tankstelle und eine Lagerfläche für Fahrzeuge.

Der hintere Bereich des Plangebietes wird im Westen durch eine ein- bis zweigeschossige offene Einzelhausbebauung im Bezirk Pankow und im Osten durch die Kleingartenanlage Feldtmannsburg Bezirk II begrenzt.

Für die überbaubare Grundstücksfläche des Plangebietes ist die Bebauung auf den Grundstücken HansasträÙe 203 und 205/211 maßgeblich, so dass ein Teil (der hintere) des Plangebietes nicht überbaubar ist.

In Richtung Norden/Nordwesten wird die Fläche der ehemaligen Industriebahntrasse außerhalb des Geltungsbereiches derzeit u.a. als Stellplatzanlage mit 33 Stellplätzen für die Kleingartenanlage und für Zuwegungen zur Kleingartenanlage genutzt. Dieser Abschnitt der ehemaligen Bahntrasse gehört dem Land Berlin, Fachvermögen des Amtes für Umwelt und Natur, und soll als Grünverbindung mit einem Geh- und Radweg ausgebaut werden. Im Zuge der Neuplanung ist die Reduzierung der zurzeit bestehenden Anzahl der Stellplätze beabsichtigt. Ein Rechtsanspruch der Nutzer der KGA auf Ausweisung von Stellplätzen besteht nicht.

### **I.3.7 Angrenzende Bebauungspläne**

An das Plangebiet grenzt unmittelbar östlich folgender festgesetzter Bebauungsplan:

B-Plan 11-3 VE

Der Geltungsbereich umfasst die Grundstücke HansasträÙe 205/211 und 213 (teilweise). Die Grundstücke wurden als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Autohaus mit Werkstatt“ am 04.11.2003 festgesetzt.

### 1.3.8 Rechtsverordnungen

In der näheren Umgebung (200 m) wurden für 2 Bereiche naturschutzrechtliche Verordnungen erlassen:

Verordnung zum Schutz des Landschaftsbestandteils Teich HansasträÙe vom 5. September 1995 (GVBl. vom 21.10.1994, S. 402)

Verordnung über das Naturschutzgebiet Fauler See vom 2. März 1994 (GVBl. vom 07.04.1994, S. 97)

### 1.3.9 Sonstiges

Für das B-Planverfahren liegen die Voraussetzungen für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens gemäß § 13a BauGB vor.

Der B-Plan dient der Wiedernutzbarmachung von Flächen und der Nachverdichtung.

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 6.350 m<sup>2</sup>, so dass die festzusetzende Grundfläche deutlich weniger als 20.000 m<sup>2</sup> beträgt. Die geplante überbaubare Fläche hat eine Größe von ca. 4.600 m<sup>2</sup>.

Östlich des Geltungsbereiches wurde für die Grundstücke HansasträÙe 205/211, 213 (teilweise) mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 11-3 VE ein Sondergebiet „Autohaus mit Werkstatt“ festgesetzt. Es erfolgte keine Anwendung des beschleunigten Verfahrens nach § 13a BauGB. Die Größe des Sondergebietes beträgt ca. 19.700 m<sup>2</sup>, die nach § 19 Abs. 2 BauNVO überbaubare Fläche ist ca. 8.000 m<sup>2</sup> groß. Es besteht ein sachlicher und räumlicher Zusammenhang beider Bebauungspläne. Die Schwelle von 20.000 m<sup>2</sup> Grundfläche nach § 13a Abs. 1 Nr. 1 wird aber dennoch nicht erreicht.

Es wurde eine allgemeine Vorprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung aufgrund des Erreichens des Prüfwertes von 1.200 m<sup>2</sup> Geschossfläche für einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb (UVPG Anlage 1 Nr. 18.8) durchgeführt. (siehe Anlage – Vermerk Stapl B1 vom 17.02.2010)

Mit der Festsetzung des Bebauungsplanes soll die bereits seit Jahren auf einer ehemaligen Bahnfläche ausgeübte Nutzung (Abstellen von Fahrzeugen für Lagerzwecke) planungsrechtlich gesichert und damit legalisiert werden. Es werden darüber hinaus durch die Erweiterung der überbaubaren Fläche sowie die Festsetzung zur Art der Nutzung Möglichkeiten der baulichen Erweiterung durch Gebäude und der Entwicklung des genehmigten und bestehenden kleinflächigen Autohandels zu einem großflächigen Einzelhandelsbetrieb geschaffen. Damit wird auch ein Beitrag zur Standortsicherung eines mittelständischen Unternehmens und zum Erhalt von Arbeitsplätzen geleistet.

Gegenüber dem bisher planungsrechtlich Zulässigen werden die Art und das Maß der Nutzung sowie die überbaubare Grundstücksfläche verändert. Die bisher mit Gebäuden überbaubare Fläche soll um ca. 45 m auf eine Grundstückstiefe von ca. 135 m und die nicht mit Gebäuden überbaubare, aber als Lagerplatz für Kraftfahrzeuge nutzbare Fläche auf ca. 225 m Grundstückstiefe erweitert werden. Hinsichtlich der Bauweise wird die offene Bauweise der näheren Umgebung aufgenommen. Die Gebäudehöhe soll nicht über die bereits in der näheren Umgebung vorhandenen Höhen hinausgehen.

Mit der Umsetzung der geplanten GRZ von 0,8 wird eine Reduzierung der tatsächlich versiegelten Flächen erfolgen. Allerdings erfolgt gegenüber dem planungsrechtlich Zulässigen im Hinblick auf die Versiegelung ein Eingriff in Natur und Landschaft. Ca. 1.700 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche können zusätzlich versiegelt werden. Durch die Festsetzungen von

Anpflanzflächen und zur Befestigung der Flächen mit wasser- und luftdurchlässigen Materialien kann dieser Eingriff im Plangebiet teilweise ausgeglichen werden.

Das Grünvolumen wird sich gegenüber der bisherigen Nutzung durch die Bepflanzung der Flächen zum Anpflanzen deutlich erhöhen.

Die hier vorzufindende Gemengelage zwischen der Wohn- und der kleingärtnerischen Nutzung sowie der Gewerbenutzung erfordert bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Beachtung des Gebots der gegenseitigen Rücksichtnahme, um Nutzungskonflikte zwischen den sich in ihrer Qualität und somit in ihrer Schutzwürdigkeit unterscheidenden aufeinander treffenden Nutzungen zu vermeiden. Eine erheblich nachteilige Auswirkung durch die flächenmäßige und die bauliche Erweiterung der bisher zulässigen gewerblichen Nutzungen ist derzeit nicht erkennbar.

Auch wenn die Prüfwerte für Größe und Leistung, die die Vorprüfung eröffnen, deutlich überschritten werden, ist für den Geltungsbereich nicht von einer Ausschöpfung der zulässigen Geschossfläche durch Verkaufsfläche auszugehen, da die Verkaufsfläche bei Autohäusern im Regelfall nur ebenerdig stattfindet. Hinzu kommt, dass das zulässige Sortiment nicht zentrenrelevant und flächenintensiv im Verhältnis zur Produktpalette ist.

Zu beachten ist auch, dass insbesondere aufgrund des Grundstückszuschnitts und der Grundstücksgröße ein umfangreicher Handel, der über den bisher im Plangebiet stattfindenden Handel hinausgeht, nicht zu erwarten ist. Auch wenn mit der Zulässigkeit eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes eine deutlich höhere Verkaufsfläche ermöglicht wird, kann sich zwar die Attraktivität der Darbietung des Sortiments steigern, aber es wird aufgrund des sehr beschränkt bleibenden Sortiments nicht zu einem deutlich umfangreicheren Kunden- und Lieferverkehr kommen. Es sind keine verkehrlichen Ausbaumaßnahmen für die Errichtung des großflächigen Einzelhandelsbetriebes notwendig. Generell sind Auswirkungen auf die Verkehrssituation derzeit deshalb nicht erkennbar.

Die Erhöhung der Verkaufsfläche lässt keine Auswirkungen auf die Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung in diesem Bereich erkennen.

Auch bei Einbeziehung des benachbarten großflächigen Einzelhandelsbetriebes, für den im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung festgestellt wurde, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hat, sind derzeit angesichts der bereits ausgeübten Nutzungen insgesamt keine erheblichen Umweltauswirkungen ersichtlich.

Aufgrund der Vorbelastung des Standortes durch die vorhandenen Nutzungen, die Erweiterung der zulässigen Nutzung im Wesentlichen um eine Lagerfläche für Autos und die Erhöhung der Verkaufsfläche für ein stark begrenztes Sortiment, der Lage an der Hansastrasse sowie der Verringerung der Versiegelung, der Herstellung von Grünvolumen und insbesondere durch das Schaffen der Voraussetzungen für eine Geh- und Radwegeverbindung von übergeordneter Bedeutung sind auch angesichts des angebotenen, nicht zentrenrelevanten Sortiments keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt durch die Festsetzungen des B-Planes zu erwarten. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist deshalb nicht erforderlich.

Die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes sind nicht betroffen und werden damit nicht beeinträchtigt.

Aus Sicht der dringenden Gesamtinteressen Berlins bestehen seitens der zuständigen Senatsverwaltung keine Bedenken, das beschleunigte Verfahren anzuwenden



Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB wird von der Umweltprüfung und vom Umweltbericht abgesehen. Von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 4 Abs. 1 BauGB wurde gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB ebenfalls abgesehen.

## **II. Planinhalt**

### **II.1. Entwicklung der Planungsüberlegungen**

Das Plangebiet ist Bestandteil der 1907 fertig gestellten Industriebahn zwischen Friedrichsfelde und Tegel. Die Gleisanlagen zwischen Genslerstraße und Perler Straße wurden teilweise seit 1985 demontiert und die Flächen bahnfremden Nutzungen zugeführt. Die Entlassung aus der bahnrechtlichen Fachplanungshoheit (Entwidmung) für das Plangebiet und die südlich weiterführenden Flächen bis zur Genslerstraße wurde im Amtsblatt für Berlin Nr. 21 am 23. April 1993 bekannt gemacht. Der nördlich des Plangebietes weiterführende Abschnitt der Industriebahntrasse bis zur Piesporter Straße wurde erst mit der Verkündung im Amtsblatt Nr. 55 vom 24. November 2000 entwidmet.

Bereits zur DDR-Zeit bestehende Überlegungen, zumindest Teile der Industriebahntrasse in ein Grünflächennetz zu integrieren, wurden mit dem 1994 aufgestellten Flächennutzungsplan dahingehend konkret, dass die Industriebahntrasse im Bereich des damaligen Bezirks Hohenschönhausen als Grünfläche dargestellt wurde und damit die Funktion einer übergeordneten Grünverbindung zugewiesen bekam.

Mit der 1995 erstmalig beschlossenen Bereichsentwicklungsplanung für den heutigen Ortsteil Alt-Hohenschönhausen wurde die Planung einer übergeordneten Grünverbindung auf der Industriebahntrasse in die nachfolgende Planungsebene aufgenommen.

Der an das Plangebiet nördlich angrenzende Abschnitt wurde bereits vom Land Berlin erworben und soll als öffentliche Grünfläche gestaltet werden.

Für das Grundstück HansasträÙe 203, das Bestandteil der Industriebahntrasse war und welches zusammen mit dem östlich befindlichen Geländestreifen des Plangebietes schon zur Wendezeit gewerblich genutzt wurde, wurde bereits 1992 eine Baugenehmigung für ein Autohaus erteilt. Dabei war der zwischen dem Grundstück HansasträÙe 203 und dem Grundstück HansasträÙe 205/211 gelegene Teil des Plangebietes Bestandteil des Baugrundstücks. Das heutige Grundstück HansasträÙe 203 existierte noch nicht. Die planungsrechtliche Zustimmung erfolgte nur unter der Bedingung, dass durch den Antragsteller (Pächter des Baugrundstücks) sicher zu stellen ist, dass die Nutzung des Geländes auch funktioniert, wenn das Land Berlin einen 6 m breiten Streifen für den Bau eines öffentlichen Geh- und Radweges in Anspruch nimmt. Bei der Teilung des Flurstücks der ehemaligen Industriebahntrasse und der Bildung des Grundstücks HansasträÙe 203 wurde diese Bedingung durch eine entsprechende Grundstücksbildung berücksichtigt. Eine dementsprechende öffentlich-rechtliche oder privatrechtliche Sicherung ist aber nicht erfolgt. Für das Grundstück HansasträÙe 203 hat der Nutzer mit der Niederbarnimer Eisenbahn AG einen Erbbaurechtsvertrag geschlossen. Das übrige Plangebiet befindet sich im Eigentum des Nutzers.

Der hintere Bereich des Plangebietes wird seit vielen Jahren illegal als Abstellfläche für Autos genutzt. Diese Nutzung wurde durch das Bezirksamt untersagt. Die gegen die Untersagung eingereichte Klage war im Januar 2005 Gegenstand eines Mediationsverfahrens, in dessen Ergebnis sich der Kläger/Nutzer bereit erklärt hat, für das Plangebiet einschließlich des Grundstücks HansasträÙe 203 einen Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens zu stellen mit dem Ziel, für die nach geltendem Planungsrecht nicht

genehmigungsfähige Abstellfläche für Autos Planungsrecht zu schaffen und dem Land Berlin ein 3 m breites Geh- und Radfahrrecht an der westlichen Grundstücksgrenze einzuräumen.

Der Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens wurde gestellt und das Bezirksamt hat in seiner Sitzung am 8. März 2005 beschlossen, diesem Antrag vorbehaltlich des Ergebnisses der Prüfung durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung im Wesentlichen zuzustimmen. Der Aufforderung, die eingereichten Unterlagen zu ergänzen, ist der Vorhabenträger trotz mehrmaliger Bitte nicht nachgekommen.

Im Juli 2005 musste seitens des Bezirksamtes festgestellt werden, dass die Einigungsbemühungen der beiden Parteien nicht erfolgreich waren, und das Verwaltungsgericht wurde gebeten, dem Verfahren Fortgang zu geben. Es wurde dem Gericht zugesichert, dass im Falle einer Klagerücknahme keine Vollstreckung der Nutzungsuntersagung und Räumungsanordnung vor Ablauf des 31.12.2006 erfolgen werden. Daraufhin wurde die Klage zurückgenommen und das Gericht hat das Verfahren mit Beschluss vom 23.11.2005 eingestellt.

Ursache für das Einstellen der Planungsüberlegungen des Vorhabenträgers waren einerseits die zum damaligen Zeitpunkt erfolglosen Verkaufsverhandlungen zum Plangebiet mit der Niederbarnimer Eisenbahn und andererseits die mit dem Durchführungsvertrag zu vereinbarenden Bauverpflichtungen.

Um die für einen durchgängigen Geh- und Radweg erforderliche Anbindung der bereits durch das Land Berlin erworbenen Teilfläche zwischen Perler Straße/Bezirksgrenze und Straße 250 an die HansasträÙe herzustellen, war es deshalb erforderlich, ein Bebauungsplanverfahren einzuleiten.

Die geplante Festsetzung als öffentliche Grünfläche stieß auf erheblichen Widerstand bei dem damaligen Eigentümer der Fläche und bei dem Erbauberechtigten des Grundstücks HansasträÙe 203.

Im Ergebnis diverser Gespräche mit dem Eigentümer (Niederbarnimer Eisenbahn AG) konnte ein Konsens zu den Nutzungsmöglichkeiten der ehemaligen Industriebahntrasse zwischen der Bezirksgrenze an der Perler Straße und der Konrad-Wolf-StraÙe hergestellt werden.

Für den Trassenabschnitt von der Straße 250 bis zur HansasträÙe hat die Niederbarnimer Eisenbahn AG gegenüber dem Land Berlin zugestimmt, entlang der westlichen Grundstücksgrenze ein 3 m breites Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit als Grunddienstbarkeit eintragen zu lassen. Eine entsprechende notarielle Beurkundung ist erfolgt und dem Land Berlin übergeben worden. Der Erbbaubauberechtigte des Grundstücks HansasträÙe 203, der nunmehr auch Eigentümer (identisch mit Erbauberechtigtem) der dahinter liegenden Fläche ist, hat diesen Geh- und Radweg bereits hergestellt.

Im Hinblick auf die strikte Ablehnung des Verkaufs durch die Niederbarnimer Eisenbahn und die finanziellen Auswirkungen beim Erwerb von Teilen der Fläche des Geltungsbereiches ist dieses Geh- und Radfahrrecht eine Alternative zur bisher geplanten Vernetzung öffentlicher Grünflächen.

Die Flächen des gesamten Geltungsbereiches werden bereits für einen Autohandel mit Lagerplatz genutzt.

Das Bezirksamt hat deshalb durch Beschluss den Geltungsbereich um das Grundstück HansasträÙe 203 erweitert und das Planungsziel dahingehend geändert, dass ein großflächiger Einzelhandel für den Verkauf von Autos unter Sicherung eines öffentlichen Geh- und Radweges zulässig sein soll.

## **II.2. Intention des Plans**

Wesentliches Ziel des Bebauungsplans ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit von Erweiterungen für den Autohandel hinsichtlich Verkaufsfläche und Lagerhaltung und für die Herstellung einer Verbindung öffentlicher Grünflächen und damit für die Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten für die Bevölkerung.

Das Maß der baulichen Nutzung sowie die überbaubare Grundstücksfläche sollen durch die Festsetzung einer vorderen Baugrenze und der maximalen Anzahl der Geschosse von 2 sowie einer maximal zulässigen Grundflächenzahl von 0,8 bestimmt werden.

Außerhalb der mit Gebäuden überbaubaren Fläche soll im nördlichen Teil des Plangebietes ein 3 m bzw. 2 m breiter Streifen dem Anpflanzen von Sträuchern und teilweise Bäumen und damit der Abgrenzung der als Lagerplatz nutzbaren Fläche zum Geh- und Radweg, zur geplanten öffentlichen Grünfläche im Norden und zur Kleingartenanlage dienen.

## **II.3. Wesentlicher Planinhalt**

Das Plangebiet soll als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Autohaus verbindlich gesichert werden. Außerdem soll entlang der westlichen Grundstücksgrenze eine 3 m breite Fläche festgesetzt werden, die mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten ist.

## **II.4 Abwägung/Begründung einzelner Festsetzungen**

### **II.4.1 Anpassung an die Ziele der Raumordnung**

Mit der Entwicklung des Plangebiets, das sich innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils befindet, wird der Innenentwicklung der Vorrang vor der Außenentwicklung gegeben und damit dem Grundsatz der Raumordnung aus § 5 Landesentwicklungsprogramm Rechnung getragen.

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung bestätigte, dass der B-Planentwurf im Einklang steht mit dem Ziel aus § 16 Abs. 6 Landesentwicklungsprogramm, dem zufolge der Anteil der Verkaufsflächen in großflächigen Einzelhandelszentren auf ein Maß zu begrenzen ist, das die wohnungsnaher Versorgung der Bevölkerung und die geplante Zentrenstruktur nicht gefährdet.

Auch wenn mit dem B-Plan die Zulässigkeit eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes außerhalb eines städtischen Kernbereiches ermöglicht werden soll, werden aufgrund der Zulässigkeit von nicht zentrenrelevanten Sortimenten und eines stark eingeschränkten Sortiments die städtischen Zentren nicht beeinträchtigt. Neben Kraftfahrzeugen und Zubehör soll die planungsrechtliche Zulässigkeit weiterer Waren nicht ermöglicht werden, so dass dem Landesentwicklungsplan LEP B-B entsprochen wird.

## II.4.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan/Landschaftsprogramm

Nach dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.

Die für den Geltungsbereich dargestellte Grünfläche besitzt keine Zweckbestimmung und ist Bestandteil einer in einheitlicher Breite dargestellten übergeordneten Grünverbindung. Sie verbindet eine dargestellte Kleingartenfläche im Norden mit einem weiter südlich gelegenen nachrichtlich übernommenen Naturschutzgebiet.

Entsprechend den Ausführungen in den Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin vom 8. September 2006 werden Grünverbindungen dann in einheitlicher (symbolischer) Breite dargestellt, „... wenn übergeordnete Freiflächen durch sie miteinander verbunden werden sollen und der Grünzug noch nicht oder nur in Teilstücken vorhanden ist. Die genaue Führung des Grünzuges ist aus der örtlichen Situation zu entwickeln. Entscheidend ist die Umsetzung des Planungsgrundsatzes, eine funktionsfähige öffentlich zugängliche Verbindung herzustellen.“

Aufgrund der Eigentumsverhältnisse, der fehlenden finanziellen Mittel für einen Erwerb von Flächen und für Entschädigungszahlungen sowie der genehmigten Nutzungen ist eine Festsetzung des Geltungsbereiches als Grünfläche nicht möglich. Mit der planungsrechtlichen Sicherung einer Fläche für ein Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit kann aber eine öffentlich zugängliche Verbindung innerhalb des Geltungsbereiches zu angrenzenden Grünflächen sicher gestellt werden und damit den Mindestanforderungen der Darstellung des FNP Rechnung getragen werden.

Mit der Festsetzung einer Fläche, die mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten ist, an der westlichen Geltungsbereichsgrenze orientiert sich die Baugebietsfläche zu der im FNP dargestellten gemischten Baufläche M2.

Die geplante Festsetzung eines Sondergebietes „Autohaus“ kann aus der gemischten Baufläche M2 als Einzelfall entwickelt werden, da die Fläche mit ca. 6.350 m<sup>2</sup> deutlich unter der als planungsrelevant genannten Größe von 3 ha liegt. Selbst zusammen mit dem östlich gelegenen festgesetzten Sondergebiet mit ca. 2 ha wird die Größe von 3 ha nicht überschritten. Das geplante und das festgesetzte Sondergebiet befinden sich in Randlage zu dem entlang der HansasträÙe dargestellten Mischgebiet. Anhaltspunkte für eine Störung dieses Gefüges liegen nicht vor.

Die für die Flächennutzungsplanung zuständige Senatsverwaltung stellte die Entwicklung des B-Planes aus dem FNP fest, sofern ein Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit entlang der westlichen Grundstücksgrenze festgesetzt wird.

Mit der planungsrechtlichen Sicherung einer Fläche für einen Geh- und Radweg zugunsten der Allgemeinheit wird ein Mindestziel des Landschaftsprogramms erfüllt – die Schaffung einer verkehrsgünstigen Verbindung von Freiflächen mit übergeordneter Bedeutung für die Erholungsnutzung. Mit den geplanten Flächen zum Anpflanzen wird ein Beitrag zur Aufwertung linearer Landschaftselemente geleistet. Die bereits stattgefundene, fast vollständige Bodenversiegelung wird durch die Begrenzung der GRZ auf 0,8 und die Flächen zum Anpflanzen gemindert.

### **II.4.3 Vorgaben der Ausführungsvorschriften über großflächige Einzelhandelseinrichtungen**

Mit der Festsetzung eines Sondergebietes mit der Zweckbestimmung Autohaus wird die Zulässigkeit eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes ermöglicht.

Der mit dem Autohaus verbundene Einzelhandel mit Neu- und Gebrauchtwagen sowie Ersatzteilen umfasst entsprechend der AV Einzelhandel nicht zentrenrelevante Sortimente. Eine Gefährdung der verbrauchernahen Versorgung und der Zentrenstruktur ist danach in der Regel nicht zu befürchten.

Die zuständige Senatsverwaltung hat die Übereinstimmung mit den thematischen und teilräumlichen Entwicklungsplanungen bestätigt.

### **II.4.4 Entwicklung aus der Bereichsentwicklungsplanung**

Die geplante Festsetzung eines Sondergebietes weicht in Teilen von der Bereichsentwicklungsplanung in sofern ab, als dass das ausgewiesene Sondergebiet kleiner ist als das mit dem B-Plan geplante Sondergebiet. Die Grundzüge der BEP werden aber beibehalten. So ist das an das geplante Sondergebiet nördlich anschließende Gelände bereits im Fachvermögen des Amtes für Umwelt und Natur, so dass die Nutzung als Grünfläche sicher gestellt ist. Außerdem wird die Durchlässigkeit des Sondergebietes durch die Festsetzung einer Fläche für ein Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit gewährleistet und damit den Ausweisungen der BEP entsprochen.

### **II.4.5 Art der baulichen Nutzung/Verkehrsflächen**

#### Art der baulichen Nutzung

Großflächiger Einzelhandel ist außer in einem Sondergebiet gemäß § 11 Baunutzungsverordnung (BauNVO) auch in einem Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO zulässig. Da aber überwiegend nur Einzelhandel und auch nur eine ganz konkrete Branche des Einzelhandels geplant ist und zulässig sein soll, kann eine Festsetzung als Kerngebiet entsprechend der BauNVO nicht erfolgen. Eine Einschränkung der zulässigen Nutzungen in einem Kerngebiet auf nur eine Nutzungsart widerspricht dem Gebietscharakter eines solchen Kerngebietes.

Die Schaffung von Erweiterungsmöglichkeiten für das bestehende Autohaus hat zur Folge, dass ein Vorhaben als großflächiger Einzelhandelsbetrieb nach § 11 Abs. 3 BauNVO einzuordnen ist. Daraus folgt, dass das Baugebiet sich von den Baugebieten nach den §§ 2 bis 9 der Baunutzungsverordnung wesentlich unterscheidet und die Festsetzung eines Sondergebietes erforderlich ist.

Das Sondergebiet ist mit der Zweckbestimmung „Autohaus“ verbunden. Im Zusammenhang mit den textlichen Festsetzungen 1 und 2 wird sicher gestellt, dass hier gegenüber anderen großflächigen Einzelhandelsbetrieben ein atypischer Einzelhandelsbetrieb zulässig sein soll, da dieser nur über ein schmales und nicht zentrenrelevantes Sortiment verfügt.

#### Textliche Festsetzung Nr.1

*Das sonstige Sondergebiet dient vorwiegend der Unterbringung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben für Kraftfahrzeughandel sowie ergänzenden Nutzungen.*

*Zulässig sind folgende Sortimente:*

1. *Kraftwagen (Neu- und Gebrauchtwagen)*
2. *Kraftwagenteile und Zubehör.*

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 11 BauNVO

Um den Anforderungen der Autohändler nach Präsentation ihrer Autos gerecht zu werden, ist neben Ausstellungsräumen- und flächen entsprechender Größe ein Servicebereich rund um das Auto mit Dienstleistungen anzubieten, damit weiter gefassten Kundeninteressen entsprochen werden kann. Jede Automarke hat deshalb ihren eigenen Werkstatt- und Servicebereich. Um sicher zu stellen, dass es sich bei dieser Werkstatt nur um eine dem Autohandel untergeordnete Nutzung handelt und diese so ausgeführt wird, dass die benachbarten sensiblen Nutzungen nicht wesentlich gestört werden, wird eine entsprechende Festsetzung aufgenommen.

#### Textliche Festsetzung Nr. 2

*Im sonstigen Sondergebiet kann eine Autowerkstatt zugelassen werden, wenn diese der Zweckbestimmung untergeordnet ist und das Wohnen nicht wesentlich stört.*

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 11 BauNVO

Um die benachbarten Wohngrundstücke und die Kleingartenanlage nicht wesentlich den mit einem Autohandel und einer Werkstatt verbundenen Auswirkungen auszusetzen, soll der hintere Teil des Geltungsbereiches nur dem Abstellen von Fahrzeugen zu Lagerzwecken dienen und nicht dem Verkauf oder dem Werkstattbetrieb und damit für Kunden nicht zugänglich sein.

#### Textliche Festsetzung Nr. 3

*Auf der Fläche BCDEB ist im Sinne der Zweckbestimmung nur ein Lagerplatz zum Abstellen von Kraftfahrzeugen zulässig, der das Wohnen nicht wesentlich stört. Stellplätze, Garagen und Nebenanlagen i.S.v. § 14 BauNVO sind unzulässig.*

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 4 i.V.m. § 12 Abs. 6 und § 14 Abs. 1 BauNVO

Zur Sicherung einer Vorgartenzone zur Hansastraße, wie sie bereits auch mit dem östlich gelegenen B-Plan festgesetzt wurde, wird festgesetzt, dass Garagen, Stellplätze und Nebenanlagen i.S.v. § 14 BauNVO in diesem Bereich nicht zulässig sind. Analog den Nutzungen auf den benachbarten Grundstücken sollen aber Werbeanlagen, die dem Sondergebiet dienen, zulässig sein.

#### Textliche Festsetzung Nr. 4

*Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Garagen, Stellplätze und Nebenanlagen i.S.v. § 14 BauNVO unzulässig. Dies gilt nicht für Werbeanlagen.*

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 5 BauNVO

### Verkehrsflächen

Die Hansastraße wird bis zur Straßenmitte als öffentliche Verkehrsfläche zur Sicherung der Erschließung des Plangebietes festgesetzt. Eine Erschließung über die Straßen 250 und 251 soll planungsrechtlich nicht ermöglicht werden, um den mit der Nutzung des Sondergebietes verbundenen Verkehr aus den Wohngebieten herauszuhalten.

Die Straßenbegrenzungslinie entlang der Hansastrasse nimmt dabei die Straßenbegrenzungslinie des benachbarten festgesetzten B-Planes 11-3 VE auf. Damit geht eine Verbreiterung der tatsächlich vorhandenen Straßenverkehrsfläche einher. Die Inanspruchnahme privater Grundstücksfläche ist erforderlich, um einen standardgerechten Ausbau der Hansastrasse zu ermöglichen. Die Hansastrasse hat derzeit keinen für eine Radroute funktionsgerechten Radweg und es fehlt ein Grünstreifen.

Damit werden die dringenden Gesamtinteressen Berlins i.S.v. § 7 Abs. 1 AGBauGB gesichert.

Durch textliche Festsetzung wird klargestellt, dass die in der Planzeichnung dargestellte Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand der Festsetzungen ist. Einteilungen von Straßenverkehrsflächen unterliegen verkehrspolitischen Zielen sowie speziellen, technischen Vorschriften. Diese erfuhren in der Vergangenheit Änderungen und Weiterentwicklungen. Auch in Zukunft sind diesbezüglich Veränderungen möglich. Die Festsetzungen zur Einteilung von Straßenverkehrsflächen müssten über ein Planänderungsverfahren an die neuen Ziele angepasst werden. Um diesen verhältnismäßig hohen Planungsaufwand zu vermeiden, wird die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht festgesetzt und die notwendige Flexibilität für die Einteilung der Straßenverkehrsfläche bei Veränderungen bleibt gewahrt.

Textliche Festsetzung Nr. 9:

*Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.*

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

#### **II.4.6 Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der Nutzung wird durch die Festsetzung der Grundflächenzahl mit 0,8 und der Anzahl der Geschosse mit zwei bestimmt. Diese Maße orientieren sich dabei an den gewerblich genutzten Grundstücken in der näheren Umgebung. Die Gebäudehöhe berücksichtigt auch die Gebäudehöhen der in der näheren Umgebung vorhandenen Wohngebäude. Das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung hält damit die Obergrenzen des § 17 BauNVO für sonstige Sondergebiete (GRZ 0,8, GFZ 2,4, BMZ 10) ein.

Die Geschosshöhe von 2 Geschossen ermöglicht unter Berücksichtigung der Festsetzung der offenen Bauweise und der notwendigen Abstandsflächen eine Gebäudegrundfläche von ca. 2.335 m<sup>2</sup> und damit eine Geschossfläche von ca. 4.700 m<sup>2</sup>.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB

#### **II.4.7 Überbaubare Grundstücksflächen/Bauweise**

Die überbaubare Grundstücksfläche des Bebauungsplans wird durch die Festsetzung einer vorderen Baugrenze bestimmt. Diese berücksichtigt einen Vorgartenbereich und nimmt die mit dem B-Plan 11-3 VE festgesetzte Baugrenze auf. Die mit Gebäuden überbaubare Fläche wird durch die Festsetzung einer Fläche nur für einen Lagerplatz eingeschränkt. Die Tiefe dieser mit Gebäuden überbaubaren Fläche orientiert sich an der durch bauliche Anlagen (einschl. Stellplatzanlage für Kunden und Lagerung) genutzten Fläche auf dem östlich gelegenen Grundstück, die mit den festgesetzten Nutzungsgrenzen übereinstimmt. Die mit Gebäuden überbaubare Fläche ist damit tiefer als die auf dem Nachbargrundstück. Aufgrund des atypischen Grundstückszuschnitts ist diese Ausdehnung zur Standortsicherung des vorhandenen Betriebes notwendig und um Erweiterungsmöglichkeiten für den zulässigerweise errichteten Autohandel zu schaffen.

In Anlehnung an die nähere Umgebung wird die offene Bauweise festgesetzt. Die Abstandsflächen der Berliner Bauordnung sind einzuhalten.

## II.4.8 Grünfestsetzungen

Die Fläche zum Lagern von Kraftfahrzeugen soll eingegrünt werden, um einen Sichtschutz für die benachbarten Wohn- und kleingärtnerischen Nutzungen zu schaffen und um insbesondere das Orts- und Landschaftsbild in diesem Bereich sowie das Kleinklima zu verbessern. Da der 2 m breite Streifen zum Anpflanzen nicht für das Pflanzen von Bäumen ausreichend ist, wird der Pflanzstreifen entlang des Geh- und Radweges auf 3 m verbreitert, um durch das Pflanzen von Bäumen einerseits den Sichtschutz für die benachbarten Wohnnutzungen zu verbessern und andererseits das lineare Landschaftselement entlang des Geh- und Radweges zu stärken.

Zur Kleingartenanlage im Osten und zur öffentlichen Grünfläche im Norden ist die Bepflanzung mit hoch wachsenden Sträuchern als Sichtschutz ausreichend.

Textliche Festsetzung Nr. 5:

*Die Fläche F zum Anpflanzen ist dicht mit hoch wachsenden Sträuchern und Bäumen der nachstehenden Pflanzliste (siehe textliche Festsetzung Nr. 6) so zu bepflanzen, dass der Eindruck einer Weg begleitenden Baumallee entsteht. Die Bepflanzungen sind zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen.*

Textliche Festsetzung Nr. 6:

*Die Fläche GHICBEG zum Anpflanzen ist dicht mit hoch wachsenden Sträuchern der nachstehenden Pflanzliste zu bepflanzen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen.*

### **Pflanzliste**

#### Bäume

<i>Acer pseudoplatanus</i>	Bergahorn
<i>Ulmus sp.</i>	Resista-Ulme Regal
<i>Tilia tomentosa</i>	Silberlinde
<i>Tilia cordata</i>	Winterlinde

#### Großsträucher

<i>Caragana arborescens</i>	Erbsenstrauch
<i>Cornus alba</i>	Weißer Hartriegel
<i>Cornus sanguinea</i>	Roter Hartriegel
<i>Corylus avellana</i>	Haselnuss
<i>Ligustrum vulgare</i>	Gemeiner Liguster
<i>Ribes nigrum</i>	Schwarze Johannisbeere
<i>R. rubrum</i>	Rote Johannisbeere
<i>Rosa canina</i>	Hunds-Rose
<i>R. rugosa</i>	Apfel-Rose
<i>Viburnum opulus</i>	Gemeiner Schneeball

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB

Um die durch Versiegelung hervorgerufenen negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt so gering wie möglich zu halten, dürfen Wege und Zufahrten im Baugebiet nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden.



Textliche Festsetzung Nr. 7

*Im sonstigen Sondergebiet ist eine Befestigung von Wegen und Zufahrten nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Auch Wasser- und Luftdurchlässigkeit wesentlich mindernde Befestigungen wie Betonunterbau, Fugenverguss, Asphaltierungen und Betonierungen sind unzulässig.*

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 8 Abs. 4 Satz 3 NatSchGBln

#### **II.4.9 Sonstiges**

Entsprechend den Darstellungen des FNP und der BEP ist es Ziel, bestehende Grünflächen in diesem Bereich zu verbinden. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse und der finanziellen Zwänge des Landes Berlins ist es nicht möglich, eine durchgehende Grünfläche zu schaffen, die auch noch für Fußgänger und Radfahrer benutzbar ist. Zugunsten einer Optimierung des Fuß- und Radwegenetzes wird deshalb im Geltungsbereich auf die Ausweisung von öffentlichen Grünflächen verzichtet. Mit der Festsetzung einer Fläche für ein Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit sind aber die Herstellung einer Verbindung öffentlicher Grünflächen und damit die Verbesserung der Erreichbarkeit dieser Flächen für die Bevölkerung möglich.

Textliche Festsetzung Nr. 8

*Die Fläche A ist mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.*

Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

#### **II.4.10 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

Die Öffentlichkeit wurde frühzeitig an der Planung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 8. Oktober 2007 bis einschließlich 8. November 2007 beteiligt.

Die beabsichtigte Planung wurde anhand folgender Informationsmaterialien dargelegt:

- Bebauungsplan-Vorentwurf
- Begründung.

3 Bürgerinnen und Bürger haben während dieser Zeit Einsicht in die Planung genommen. Es wurden von 6 Bürgern schriftliche sowie mündliche Hinweise und Anregungen vorgebracht.

Dabei handelte es sich im Wesentlichen um Folgendes:

- Anwohner und Nutzer der KGA bemängelten die Belästigungen des bestehenden Autohauses u.a. durch den An- und Abtransport von Kfz, das Laufenlassen der Motoren, die Autowaschanlage, Probefahrten und Bremsen, Neustart von Fahrzeugen nach langem Stehen, die Entsorgung von Schrott, das Be- und Entladen von Wagen (auch nachts), Alarmsignale, Werkstattbetrieb und Lichtimmissionen ab der Dämmerungszeit.
- Die Anlieger dürfen nicht durch die gewerbliche Nutzung in ihren Lebensaktivitäten eingeschränkt werden.
- Es wurden Auflagen zum Umweltschutz gefordert.
- Lärmbelästigungen durch das Beladen der Schrottcontainer und das Warmlaufen der LKW sollten zeitlich begrenzt werden.
- Die Beleuchtung sollte so ausgerichtet sein, dass die umliegenden Wohngebiete nicht ausgeleuchtet werden.
- Eine Erschließung über die Straßen 250 und 251 sollte nicht zugelassen werden, um die Lärmbelästigung nicht zu erhöhen.
- Es sollten ein Sichtschutz oder eine Begrünung zu den Wohngebieten sowie zur KGA errichtet werden.

- Es werden Auflagen gefordert bezüglich der Minderung der Belästigung und Beeinträchtigung der Kleingartennutzung und des Wohngebietes in Form von Schallschutz- und Schmutzeinrichtungen.
- Die BEP, der LEP und das LaPro werden in keiner Weise umgesetzt.
- Die Planung ist nicht auf eine Verbesserung der Umweltsituation ausgerichtet.
- Trotz Erhöhung der Bodenversiegelung werden keine Ausgleichsflächen vorgeschlagen.
- Der Erhalt klimatisch wirksamer Freiflächen muss gesichert werden, da das Gebiet im Vorranggebiet für Klimaschutz liegt. Die in solchen Gebieten vorgegebenen Maßnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünungen werden vermisst und entsprechende Festsetzungen gefordert.
- In der Nähe des Plangebietes ist eine Fläche als Grünfläche auszuweisen, um das Ausmaß der zukünftigen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts aufgrund zu erwartender weiterer Baumaßnahmen zu verhindern.
- Der B-Plan verbessert den gegenwärtigen Zustand durch Pflanzungen und Ausweisung eines Geh- und Radweges. Die Verbesserung eines Grünzuges erfolgt nicht aufgrund der bleibenden Bodenversiegelungen. Ein Ausgleich wird nicht geschaffen.
- Welchen Wert wird den Zielen der BEP und dem LaPro beigemessen, wenn der Bezirk wiederholt (siehe B-Plan XXII-6d) ausgewiesene Grünflächen in Baugebiete umwandelt? Die Ausweisung eines Radweges und die Festlegung von Pflanzstreifen von insgesamt 2 m sind zu gering, um den Zielsetzungen (BEP, LaPro) gerecht zu werden.

Dazu ist Folgendes anzumerken:

Wesentliches Ziel des Bebauungsplans ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des kleinflächigen Autohandels mit Werkstatt zu einem großflächigen Autohandel mit Werkstatt und Lagerflächen für Autos sowie die Herstellung einer Verbindung öffentlicher Grünflächen und damit der Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten für die Bevölkerung.

Das Plangebiet wird bereits als Autohandel mit Werkstatt genutzt. Für das Grundstück HansasträÙe 203 wurde eine entsprechende Baugenehmigung erteilt. Die Nutzung des Teiles des Plangebietes, der sich hinter (nördlich) dem Grundstück HansasträÙe 203 befindet, zum Abstellen von Autos wurde nicht genehmigt und ist auch nach § 34 BauGB nicht genehmigungsfähig.

Auf dem östlich gelegenen Grundstück HansasträÙe 205/211 befindet sich schon ein Autohaus, das als großflächiger Einzelhandelsbetrieb auf der Grundlage eines festgesetzten vorhabenbezogenen B-Planes genehmigt wurde. Planungsrechtlich zulässig ist eine Grundfläche von 8.000 m<sup>2</sup>. Unter Berücksichtigung der festgesetzten Baumassenzahl von 4 ist eine Geschossfläche von ca. 21.000 m<sup>2</sup> zulässig. Mit dem Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen B-Plan 11-3 VE wurde geregelt, dass maximal eine Verkaufsfläche von 4.000 m<sup>2</sup> für ein Autohaus planungsrechtlich zulässig ist.

Das westlich gelegene Grundstück HansasträÙe 201 ist mit einer Tankstelle bebaut. Das Grundstück Straße 251 Nr. 1 wird zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt.

Mit dem B-Planentwurf soll planungsrechtlich gesichert werden, dass die seit Jahren im Planbereich illegal betriebene Nutzung (Abstellen von Fahrzeugen) legalisiert wird. Die mit Gebäuden überbaubare Grundstücksfläche sollte im bisherigen Entwurf von der HansasträÙe aus betrachtet bis zur südlichen Grundstücksgrenze der Kleingartenanlage reichen. Diese mit Gebäuden überbaubare Fläche wird nun um ca. 5 m zurückgenommen, so dass sie an die derzeit durch bauliche Anlagen (einschl. Stellplatzanlage für Lager, Verkauf und Kunden) genutzte Fläche auf dem östlich gelegenen durch ein Autohaus mit Werkstatt genutzten

Grundstück angepasst wird. Die nördlich anschließende Fläche soll ausschließlich dem Abstellen von Fahrzeugen zu Lagerzwecken dienen. Eine entsprechende textliche Festsetzung wurde in den B-Planentwurf aufgenommen. Die mit dieser Nutzung verbundenen Fahrzeugbewegungen sind nicht vergleichbar mit Besucherverkehr wie er z.B. für ein Autohandel und eine Autowerkstatt möglich ist. Das heißt die typischen Störungen durch Lärmimmissionen durch z.B. ständiges Öffnen und Schließen von Türen und Motorhauben sowie Probefahren mit Bremsversuchen finden in dem sensiblen Bereich nicht statt. Ein Bewegungswechsel der Fahrzeuge z.B. wie bei einem Kundenparkplatzes eines Verbrauchermarktes ist hier nicht zu erwarten.

Die Fläche zum Abstellen von Fahrzeugen soll durch einen 2 m breiten Geländestreifen eingegrünt werden, der als Sichtschutz und der Verbesserung des Kleinklimas dient und der dazu beiträgt, dass sich die gewerbliche Nutzung in diesem hinteren Grundstücksbereich gegenüber der in diesem Bereich angrenzenden Wohn- und kleingärtnerischen Nutzung optisch einordnet. Eine Schallschutzwirkung ist durch die Bepflanzung zwar nicht möglich, aber die durch die Bepflanzung erzielte optische Abschirmung bewirkt einen positiven psychologischen Effekt. Im Ergebnis der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurde die Fläche zum Anpflanzen entlang des Geh- und Radweges auf 3 m verbreitert, um u.a. das Pflanzen von Bäumen tatsächlich zu ermöglichen und damit einen guten Sichtschutz zu erzielen.

Dem in § 50 BImSchG verankerten Trennungsgrundsatz ist kein Verbot in dem Sinne zu entnehmen, dass gewerbliche Nutzung und Wohnnutzung nie nebeneinander liegend geplant werden dürften. Gemäß § 50 BImSchG sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Dieser Bestimmung ist jedoch keine Planungsschranke in dem Sinne zu entnehmen, dass kein Gewerbebetrieb an angrenzende Wohn- bzw. kleingärtnerische Nutzungen festgesetzt werden kann. Vielmehr ist § 50 BImSchG eine der Abwägung unterliegende Planungsrichtlinie, die der Gemeinde vorgibt, bei der Überplanung einer Gemengelage die Schutzbedürftigkeit der Wohnbebauung in die Abwägung einzustellen. Entscheidend dabei ist die Berücksichtigung der jeweiligen konkreten örtlichen Gegebenheiten.

Aufgrund der bereits vorhandenen Autohäuser und der weiteren in der Umgebung oben angeführten seit vielen Jahren vorhandenen gewerblichen Nutzungen befinden sich die Wohn-/kleingärtnerischen Nutzungen in Gemengelage zu Gewerbebetrieben. Die vorhandenen Nutzungen sind vom Störungsgrad grundsätzlich mit einem Mischgebiet vergleichbar. Bei Einhaltung des durch die Baugenehmigungen gedeckten Umfangs führt der Betrieb der Autohäuser und Werkstätten nicht zu unzumutbaren Störungen für die benachbarten Wohn- und kleingärtnerischen Nutzungen.

Angesichts der Vorbelastung durch den viele Jahre stattfindenden Bahnbetrieb, durch angrenzende Gewerbebetriebe, der Lage an der Hansastrasse, bei der es sich um eine stark frequentierte übergeordnete Hauptverkehrsstraße handelt, und der Stellplatzanlage der Kleingartenanlage besteht für die angrenzenden Wohn-/kleingärtnerischen Nutzungen kein Rechtsanspruch auf die für Wohngebiete geltende Schutzbedürftigkeit. Mit der beabsichtigten Erweiterung des bestehenden Autohandels und bei einem den geltenden rechtlichen Bestimmungen entsprechenden Betrieb der zulässigen Nutzungen wird sich die vorhandene, planungsrechtlich zulässige Situation jedoch nicht verschlechtern.

Die von den Nachbarn geäußerten Beschwerden lassen sich nicht nur den Nutzungen innerhalb des Geltungsbereiches zuordnen. Die Beschwerden wurden an das Bau- und Wohnungsaufsichtsamt und an den Fachbereich Umwelt des Amtes für Umwelt und Natur weiter geleitet und führten zu einem Ortstermin. Bauordnungsrechtlich wurde kein

Handlungsbedarf gesehen. Durch den Fachbereich Umwelt wurden Anordnungen zu Geräusch- und Lichtimmissionen getroffen.

Kein Nachbar sprach sich grundsätzlich gegen die geplanten Festsetzungen aus.

Die BEP ist eine teilräumliche Planungsebene zwischen der übergeordneten Planung (FNP) und der kleinräumigen Planung (B-Plan) und stellt kein grundstücksscharfes Konzept dar. In der BEP Hohenschönhausen-Süd ist der Geltungsbereich als Bestandteil eines Sondergebietes Einzelhandel mit Grünverbindung sowie wichtigem Fuß- und Radweg und als Grünfläche ausgewiesen. Das Planungsziel Fuß- und Radweg wird somit vollständig mit der geplanten Festsetzung eines Fuß- und Radweges beachtet. Bei der Inanspruchnahme von mit der BEP geplanten Grünflächen für das Sondergebiet „Autohaus“ ist zu berücksichtigen, dass auf dieser Grünfläche überwiegend Gebäude unzulässig sein sollen und dass in diesem Bereich Flächen zum Anpflanzen festgesetzt werden.

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung hat mitgeteilt, dass das Plangebiet sich im Gestaltungsraum Siedlung außerhalb städtischer Kernbereiche befindet. Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sind auch außerhalb dieser städtischen Kernbereiche zulässig.

Im Landschaft- und Artenschutzprogramm ist das Plangebiet als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen ausgewiesen. Ziel ist die vorrangige Entwicklung der Verbindungsfunktion eines Grünzuges. Mit dem geplanten Geh- und Radfahrrecht wird zumindest eine Wegeverbindung von Grünflächen ermöglicht, die derzeit noch nicht besteht. Die Schaffung einer durchgehenden Grünverbindung ist aufgrund der bestehenden planungsrechtlichen Situation und der privaten Belange des Eigentümers sowie der haushaltsrechtlichen Auswirkungen für den Bezirk nicht möglich.

Mit den geplanten Festsetzungen wird sich der bestehende Versiegelungsgrad verringern. Die Flächen zum Anpflanzen sind gliedernde und auflockernde Elemente und verbessern damit das Landschafts- und Ortsbild. Zudem bilden sie eine wichtige Maßnahme für das Schutzgut Klima. Als Staubfilter, Schatten- und Feuchtigkeitsspender verbessern sie die klimaökologischen Bedingungen im Plangebiet.

Auf dem hinteren Teil des Plangebiets findet ein Eingriff in Natur und Landschaft im Hinblick auf die bestehende planungsrechtliche Situation statt. Dieser Teil des Plangebietes ist planungsrechtlich als nicht überbaubare Fläche zu betrachten. Tatsächlich ist dieser Grundstücksteil vollständig mit Schotter bedeckt und verfestigt, es gibt keine Anpflanzungen. Die gewerbliche Nutzung erfolgte bereits zu dem Zeitpunkt als diese Fläche noch der Planfeststellung unterlag und als Bahnfläche gewidmet war. Die Erheblichkeit des Eingriffs nach Entwidmung der Fläche kann heute nur noch hinsichtlich der Versiegelung des Bodens bestätigt werden. Da das B-Planverfahren aber im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt wird, ist ein Ausgleich nicht notwendig. Demzufolge ist die geforderte Fassaden- und Dachbegrünung städtebaulich nicht erforderlich und kann somit nicht festgesetzt werden.

Bei der Aufstellung eines Bauleitplans sind dennoch die sich aus der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz ergebenden Erforderlichkeiten zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies betrifft insbesondere Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft.

Für die Planung hat das zur Folge, dass Flächen zum Anpflanzen und die Qualität der Anpflanzung festgesetzt werden sollen. Um die durch die Versiegelung hervorgerufenen negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt so gering wie möglich zu halten, dürfen Wege und Zufahrten im Geltungsbereich nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden.

Der B-Planentwurf wurde um eine textliche Festsetzung zum Aufbau der Wege und Zufahrten ergänzt.

Aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit ergaben sich keine wesentlichen Veränderungen der Zielstellung des Bebauungsplans. Die Grundzüge der Planung werden durch die Änderungen nicht berührt.

#### **II.4.11 Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB**

An Anregungen wurde zusammengefasst Folgendes vorgebracht:

1. Die Leitungsbetriebe (BVG, BWB, GASAG, Vattenfall) wiesen auf ihren Leitungsbestand hin.
2. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung stellte fest, dass der B-Planentwurf mit dem Ziel aus § 16 Abs. 6 Landesentwicklungsprogramm im Einklang steht. Im LEP B-B ist das Plangebiet als Gestaltungsraum Siedlung dargestellt. Es befindet sich außerhalb der dargestellten städtischen Kernbereiche, in denen großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit nicht zentrenrelevantem Kernsortiment zulässig sind, sofern die Verkaufsfläche für zentrenrelevante Randsortimente 10 % nicht überschreitet.
3. Der Nachbarbezirk Pankow machte geltend, dass eine Störung (insbesondere durch den geplanten Lagerplatz für Kfz) der an das Plangebiet angrenzenden Wohnnutzung ausgeschlossen werden muss.
4. Die Wasserbehörde erhob keine Bedenken zum B-Planentwurf, empfahl aber die Aufnahme einer textlichen Festsetzung zur Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers.
5. Die für Freiraumplanung und Stadtgrün zuständige Senatsverwaltung äußerte folgende Bedenken:
  - In der Hansastraße wird das Klima durch die Vollversiegelung weiter Flächen durch die angesiedelten Autohandel, -werkstätten und -lagerflächen negativ beeinflusst. Besonders kritisch sind die 12 ha vollversiegelten Flächen bis zur Darßer Straße/Malchower Weg ohne Durchlüftung. Mikroklimatisch wäre dringend eine Grünschneise/Grünverbindung zur Milderung der Erwärmung erforderlich. Im LaPro wurde deshalb der Bereich des B-Plans in das Vorranggebiet Klimaschutz aufgenommen, um klimatisch wirksame Freiräume, Verminderung/Vermeidung der Bodenversiegelung und eine Verbesserung des Luftaustausches zu sichern.
  - Es wird ein erheblicher Landschaftsbildschaden manifestiert. Ein deutlich erkennbarer und nutzbarer Grünzug könnte die Autohandelsflächen strukturieren und aufbessern. Ein ca. 8 bis 10 m breiter Grünzug würde die Qualität der Hansastraße wesentlich verbessern.
  - Das Plangebiet ist im FNP und LaPro als Grünverbindung mit gesamtstädtischer Bedeutung dargestellt und stellt ein Bindeglied zwischen dem Faulen See und dem Nordostraum dar und hat damit überörtliche Bedeutung.
  - Eine erlebbare Grünverbindung würde einen Ausgleich für die fehlenden Freiflächen darstellen.
  - Im Biotopverbundplan sind Flächen um die ehemaligen Industriebahngleise an der Hansastraße als Kernflächen für Vorkommen der Knoblauchkröte und des Moorfrosches dargestellt. Gemäß § 3 BNatSchG haben die Länder ein Netz verbundener Biotope zu schaffen. Für Tiere, die im Spätherbst Wanderungen zur Suche nach geeigneten Überwinterungsplätzen machen, sind besondere Schutzmaßnahmen erforderlich.
  - Da die Flächen derzeit als Stellflächen genutzt werden voll versiegelt und tierfeindlich sind, solle der illegale Zustand nicht ohne Zugeständnisse für die Erholungsnutzung und den Biotop- und Artenschutz legalisiert werden. Ein Kompromiss wäre ein mindestens 8 m breiter Grünzug, der neben einem Geh- und Radweg auch eine Oberflächenentwässerung enthielte, so dass Amphibien das Biotop nutzen können.

6. Das Büro für Wirtschaftsförderung des Bezirks stimmte der Planung zu, da somit dem Autohaus als gewachsenen mittelständischen Betrieb mit prägender Bedeutung für den Standort HansasträÙe eine auf Standortsicherheit basierende Entwicklung ermöglicht wird.
7. Der Fachbereich Umwelt des Bezirks hat keine Bedenken hinsichtlich seiner zu vertretenden Rechtsbelange (insbesondere Boden-, Lärm- und Gewässerschutz). Im Geltungsbereich befindet sich die Altlastenverdachtsfläche 9351. Es gibt Anhaltspunkte für das Bestehen schädlicher Bodenveränderungen und/oder Altlasten aufgrund der bisherigen gewerblichen Nutzung. 1994 kam es zu einer Mineralölhavarie, konterminiertes Erdreich wurde ausgekoffert und entsorgt. Das B-Plangebiet befindet sich auÙerhalb jeglicher Wasserschutzgebiete. Das Grundwasser ist relativ gut durch eine Geschiebemergelschicht geschützt. Hinsichtlich der Planungsziele bestehen für die weitere Nutzung der Fläche u.a. als Autohaus bezüglich des Bodenschutzes keine Bedenken.
8. Der Fachbereich Naturschutz und Landschaftsplanung des Bezirks forderte Folgendes:
  - Korrekturen der Begründung hinsichtlich der Planung der öffentlichen Grünfläche, die nördlich an den Geltungsbereich angrenzt, und der fehlenden Verbindungsfunktion eines Grünzuges durch den Geh- und Radweg
  - Um einen Sichtschutz zur Wohnnutzung zu befördern, das Orts- und Landschaftsbild sowie das Kleinklima zu verbessern sowie lineare Landschaftselemente optisch wahrnehmbar zu schaffen, sind die dargestellten 2 m breiten Flächen zum Anpflanzen insbesondere in Nachbarschaft zur Wohnbebauung nicht auskömmlich. Die Flächen zum Anpflanzen entlang des Geh- und Radweges bedarf einer Breite von mindestens 3 m. Die anderen Pflanzbreiten von 2 m können bestehen bleiben. Die Textfestsetzung ist so anzupassen, dass die Fläche zum Anpflanzen entlang des Geh- und Radweges dicht mit hoch wachsenden Sträuchern und Bäumen zu bepflanzen ist, so dass der Eindruck einer Wege begleitenden Baumallee entsteht. Die anderen Flächen zum Anpflanzen sind dicht mit hoch wachsenden Sträuchern zu bepflanzen.

Dazu ist Folgendes anzumerken:

- Zu 1. Die Angaben zum Leitungsbestand wurden in die Begründung aufgenommen.
- Zu 2. Die Begründung wurde entsprechend geändert.  
Nach telefonischer Rücksprache mit GL5.3 steht der B-Planentwurf den Zielen und sonstigen Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen.
- Zu 3. Seitens des Fachbereiches Umwelt des Bezirks Lichtenberg wurden keine Bedenken hinsichtlich der geplanten Nutzungen erhoben.  
Der Fachbereich Umwelt des Bezirks Lichtenberg vertritt nach Kenntnisnahme der Stellungnahmen des Bezirks Pankow die Auffassung, dass die Festsetzung von Emissionskontingenten nicht zwingend notwendig ist. Mit der textlichen Festsetzung, dass die in Rede stehende Fläche ausschließlich als Lagerplatz zum Abstellen von Kfz zulässig ist, wird den Interessen der Anwohner auf Lärmschutz entsprochen.  
Bei dem Vorhaben handelt es sich um die planungsrechtliche Legalisierung einer bereits seit Jahren betriebenen Nutzung. Einzelnen Beschwerden von Anwohnern über Lärmbelästigungen und Lichtimmissionen wurde abgeholfen. Überschreitungen der Immissionsrichtwerte gem. 6.1 TA Lärm konnten mittels Schallpegelmessungen ausgeschlossen werden.  
Hinzu kommt, dass sich bei kleinräumiger Anwendung von Emissionskontingenten auf einzelnen Gewerbegrundstücken erfahrungsgemäß Überregulierungen ergeben, die vermieden werden können.

Sowohl das Autohaus einschl. Lagerplatz und die dazugehörigen Nebenanlagen als auch die ausnahmsweise zulässige, untergeordnete Werkstatt müssen die rechtlichen

Bestimmungen im Hinblick auf die angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen erfüllen. Die Fläche zum Abstellen für Kfz darf nur zu Lagerzwecken genutzt werden. So ist zum Beispiel ein lebhafter Bewegungswechsel, wie er auf einer Stellplatzanlage für Kunden eines Einzelhandelsbetriebes stattfindet, nicht möglich. Auch ist diese Fläche nicht mit einer Ausstellungsfläche vergleichbar, zu der Kunden Zutritt haben. Bei ordnungsgemäßer Betriebsführung sind erhebliche Nachteile und Belästigungen nicht zu erwarten bzw. können durch organisatorische Maßnahmen im Betriebsablauf oder zeitliche Beschränkungen des Betriebes ausgeschlossen werden. D.h. durch Auflagen kann seitens der Ordnungsbehörden sicher gestellt werden, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen in dieser Gemengelage auf einer ehemals für den Bahnbetrieb genutzten Fläche entstehen.

Die Flächen zum Anpflanzen haben zwar keine Schallschutzwirkung, aber aufgrund der optischen Abschirmung wird eine positive psychologische Wirkung für die Betroffenen erzielt.

Analog der Festsetzung zur Zulässigkeit einer Autowerkstatt wird (klarstellend) die textliche Festsetzung zur Zulässigkeit des Lagerplatzes dahingehend ergänzt, dass dieser das Wohnen nicht wesentlich stören darf.

- Zu 4. Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und in die Begründung eingearbeitet. Die Aufnahme der empfohlenen textlichen Festsetzung wird für nicht erforderlich gehalten. Für das Plangebiet wird eine offene Bauweise festgesetzt. Entsprechend der Bauordnung für Berlin § 44 soll in Gebieten offener Bauweise Niederschlagswasser dem Untergrund zugeführt werden. Mit der geplanten Festsetzung einer GRZ von 0,8 bleiben 20 % des Baugrundstücks unversiegelt, so dass es grundsätzlich möglich ist, das Niederschlagswasser auf dem Grundstück zu versickern. Hinzu kommt, dass textlich festgesetzt wird, dass Wege und Zufahrten in einem wasser- und luftdurchlässigen Aufbau herzustellen sind. Sofern keine Möglichkeit besteht, das Niederschlagswasser zu versickern, kann die Entsorgung über die in der HansasträÙe liegende Regenwasserleitung erfolgen.
- Zu 5. Es ist richtig, dass große Bereiche entlang der HansasträÙe versiegelt sind. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass dies grundstücksbezogen nicht zutrifft und es immer einen Anteil von mindestens 20 % unversiegelter Grundstücksfläche gibt. Eine Durchlüftung wird dadurch gewährleistet, dass bis auf den Kreuzungsbereich HansasträÙe/Darßer StraÙe nur die offene Bauweise planungsrechtlich zulässig ist.

Das Plangebiet selbst befindet sich mitten im Vorranggebiet Klimaschutz, so dass die Aufnahme gerade des Plangebietes in das Vorranggebiet nicht nachvollziehbar ist. Das Ziel des LaPro, klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, trifft auf diesen Bereich nicht zu, da hier schon seit Jahrzehnten eine gewerbliche Nutzung stattfindet. Eine Änderung der bisher zulässigen Nutzung, um damit eine Verminderung der Bodenversiegelung und eine Verbesserung des Luftaustausches zu erreichen, ist wie bereits in der Begründung ausgeführt finanziell für den Bezirk nicht leistbar. Auch seitens der zuständigen Senatsverwaltung wurden keine Mittel dafür in Aussicht gestellt. Eine Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes wird durch Festsetzung von Flächen zum Anpflanzen und zum Aufbau der Wege und Zufahrten planerisch gesichert.

Die HansasträÙe ist zwischen LiebermannstraÙe und Falkenberger Chaussee im Wesentlichen geprägt durch gewerbliche Nutzungen. Lediglich nördlich der HansasträÙe erstreckt sich zwischen FeldtmannstraÙe und verlängerter Bitburger StraÙe ein allgemeines Wohngebiet. Entsprechend dem FNP soll der Lage- und Erschließungsgunst durch die Entwicklung von Mischgebieten Rechnung getragen werden. Aufgrund der Belastungen, die von der HansasträÙe ausgehen, sind die

Orientierung der gewerblichen Nutzungen zur Hansastraße und die der Wohnnutzung auf die rückwärtigen Bereiche städtebaulich erforderlich und sinnvoll.

Die geforderte Grünverbindung ist nur umsetzbar, wenn es dem Land Berlin/dem Bezirk gelingt, den entsprechenden Flächenankauf zu tätigen. Da dies aus finanziellen Gründen bisher nicht gelungen ist und auch weiterhin nicht zu erwarten ist, muss von diesem Planungsziel insoweit Abstand genommen werden, als das nur das Ziel eines übergeordneten Geh- und Radweges in diesem Bereich verfolgt werden kann, welches der Eigentümer dem Land Berlin eingeräumt hat. Der Weg wurde bereits hergestellt. Aufgrund der vorhandenen Gebäudestellung und der genehmigten Nutzung der Ausstellungsfläche ist ein Weg begleitender Grünstreifen nur im hinteren Teil des Plangebietes möglich. In Abstimmung mit dem Amt für Umwelt und Natur, Fachbereich Naturschutz und Landschaftsplanung, reicht der bisher geplante Pflanzstreifen von 2 m für Baumpflanzungen nicht aus. Deshalb soll der Pflanzstreifen entlang des Geh- und Radweges auf 3 m verbreitert werden.

Die Qualität der Hansastraße verbessert sich nicht durch einen 8 bis 10 m breiten Grünbereich (einschl. eines 3 m breiten Geh- und Radweges) der nur in der angegebenen Breite an der Hansastraße liegt. Eine wesentliche Verbesserung des Landschaftsbildes würde eine Begrünung des Straßenraumes bringen, die aber, wie in Berlin üblich, nicht Gegenstand der Festsetzungen ist, um eine Selbstbindung der Gemeinde zu vermeiden.

Die ehemalige Trasse der NEB ist zwar als Grünverbindung in den übergeordneten Planungen dargestellt, ein tatsächliches Bindeglied kann sie im Bereich der Hansasträße allerdings nicht sein, da die Hansasträße als übergeordnete vierspurige Hauptverkehrsstraße mit einer separaten Straßenbahntrasse in Mittellage eine deutliche Trennung ist. Die in diesem Bereich vorhandene Überquerungsmöglichkeit für Fußgänger ist erst seit einigen Jahren möglich und wurde privat von Anliegern finanziert.

Mit dem ca. 47 ha großen Malchower-See-Park und dem Naturschutzgebiet Fauler See befinden sich öffentliche Grünflächen in der Nähe des Plangebietes. Außerdem wird der nördlich an das Plangebiet angrenzende Bereich der ehemaligen Bahntrasse einschließlich eines ca. 1.000 m<sup>2</sup> großen Grundstücks an der Perler Straße als öffentliche Grünfläche gestaltet, so dass insgesamt ca. 10.000 m<sup>2</sup> Grünfläche für die Bevölkerung zur Verfügung stehen werden.

Der Hinweis auf den Biotopverbund ist zwar grundsätzlich richtig, kann aber nach Abstimmung mit dem Amt für Umwelt und Natur des Bezirks Lichtenberg aus Sicht des Amphibienschutzes aus folgenden Gründen nicht nachvollzogen werden:

- Für die angrenzenden Bereiche (NSG Fauler See, Teich KGA Feldtmannsburg, Feuchtgebiet Hansasträße) liegen keine aktuellen Daten zum Vorkommen der beiden aufgeführten Leitarten für den Biotopverbund vor. Beide Arten kamen hier in der Vergangenheit nur in individualschwachen Populationen vor. Vielleicht sind die Vorkommen sogar erloschen.
- Die beiden Amphibienarten besiedeln Jahreslebensräume, von denen im Gebiet nur die Laichplätze bekannt sind. Ausgehend von den Ansprüchen dieser Arten an den Sommer- und Winterlebensraum kommen vor allem die angrenzenden Kleingärten als Lebensraum in Betracht.
- Die Flächen am Autohaus werden von allen Amphibien auf Grund ihrer ungünstigen Beschaffenheit grundsätzlich gemieden (nach der Umwandlung von der Kaulquappe zum kleinen Frosch/Kröte suchen sich fast alle Jungtiere im Aktionsradius von etwa bis zu 600 m vom Laichplatz entfernt geeignete Landlebensräume, die sie in den folgenden Jahren auf ihrer Wanderung zwischen den Jahreslebensräumen immer wieder aufsuchen).



- Ein Grünzug mit Entwässerungsrinne ist auf Grund seiner geringen Größe für die Tiere auch nicht interessant. Sie werden aber womöglich zur Wanderung an die HansasträÙe verleitet, wo sie nur eine geringe Chance haben, die SträÙe lebend zu überqueren.
- Der Landschaftsrahmenplan Lichtenberg sieht an dieser Stelle deshalb auch keinen Biotopverbund für Amphibien vor, da dieser weder technisch machbar noch finanzierbar wäre.

Die Planzeichnung wurde hinsichtlich der Flächen zum Anpflanzen geändert und entsprechend auch die textliche Festsetzung.

Zu 6. Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und in die Begründung eingearbeitet.

Zu 7. Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen und in die Begründung eingearbeitet.

Zu 8. Die Begründung wurde entsprechend den Hinweisen geändert. Die Fläche zum Anpflanzen wird entlang des geplanten Geh- und Radweges auf 3 m verbreitert und die textlichen Festsetzungen in der vorgeschlagenen Weise angepasst.

#### **II.4.12 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB**

Während der öffentlichen Auslegung vom 17. August bis einschließlich 18. September 2009 wurde die beabsichtigte Planung anhand folgender Informationsmaterialien dargelegt:

- Bebauungsplan-Entwurf
- Begründung.

9 Bürgerinnen und Bürger sowie 2 Behörden haben während dieser Zeit Einsicht in die Planung genommen. Es wurden von den Bürgern weder schriftliche noch mündliche Stellungnahmen abgegeben.

Seitens der Wehrbereichsverwaltung Ost erfolgte eine schriftliche Stellungnahme. Es wurde mitgeteilt, dass die Belange der Bundeswehr nicht beeinträchtigt werden und daher keine Einwände bestehen.

### **III. Auswirkungen des Bebauungsplanes**

Mit der geplanten Festsetzung des Sondergebietes soll ein gewachsener mittelständischer Betrieb, der für den Standort HansasträÙe eine prägende Bedeutung hat, erhalten und Erweiterungsmöglichkeiten zur Standortsicherung geschaffen werden.

Die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sind zu berücksichtigen.

Mit der Inanspruchnahme von nicht überbaubaren Flächen sind Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege berührt.

Die Planung betrifft aber keine besonders schützenswerte oder durch Schutzgebietsausweisungen geschützte Landschaftsbestandteile. Es sind keine geschützten Tiere und Pflanzen bekannt.

Gegenüber dem bisher planungsrechtlich Zulässigen wird sich das Maß der baulichen Nutzung erhöhen und insbesondere die überbaubare Grundstücksfläche erweitern. Ca. 1.700 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche können zusätzlich versiegelt werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass ein Teil dieser Fläche nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden darf, da es sich um Zufahrten handelt.

Durch die geplante GRZ und die damit einhergehende Versiegelung erfolgen eine Veränderung der Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und damit ein Eingriff in Natur und Landschaft. Das Landschaftsbild wird dagegen nicht erheblich beeinträchtigt. Es ist kein Grünvolumen vorhanden, so dass auch keins vernichtet werden kann. Auf der bisher nicht überbaubaren Fläche sollen zukünftig keine Gebäude errichtet werden, sondern nur ein Lagerplatz für Kfz, der durch dicht wachsende Sträucher und Bäume eingegrünt wird. Der Zustand von Natur und Landschaft vor Inanspruchnahme durch die Lagernutzung ist nicht mehr nachvollziehbar. Da das B-Planverfahren im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB durchgeführt wird, d.h. es handelt sich um einen B-Plan der Innenentwicklung, gelten Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des B-Planes zu erwarten sind, als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig.

Die Einschränkung des Ausgleichserfordernisses bedeutet allerdings keine Aufhebung des Vermeidungsgebots. Durch die Festsetzung von Anpflanzflächen und zur Befestigung der Flächen mit wasser- und luftdurchlässigen Materialien kann dieser Eingriff im Plangebiet teilweise ausgeglichen werden. Im Verhältnis zur bestehenden, seit vielen Jahren ausgeübten Nutzung ist hinsichtlich des bereits stattgefundenen Eingriffs in Natur und Landschaft mit einer Verbesserung des Landschaftsbildes und einer Minimierung der versiegelten Flächen zu rechnen. Die Rücknahme der Versiegelung hat positive Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Wasser. Anfallendes Niederschlagswasser kann im Hinblick auf die offene Bauweise, die nicht überbaubaren Flächen von 20 % und die wasser- und luftdurchlässigen Befestigungsarten der Wege und Zufahrten auf dem Grundstück versickert werden.

Hinsichtlich der Bauweise wird die offene Bauweise der näheren Umgebung aufgenommen. Die Gebäudehöhe soll nicht über die bereits in der näheren Umgebung vorhandene Höhe hinausgehen, wobei Gebäude nur im vorderen Teil des Plangebietes zulässig sein sollen. Das bedeutet, dass eine Veränderung der Siedlungsstruktur nicht stattfindet und damit auch das örtliche Klima sich nicht verschlechtern wird.

Für die Bevölkerung werden sich die Geh- und Radwegsituation sowie die Erreichbarkeit und Erlebbarkeit von Grünflächen erheblich verbessern. Das schließt eine Verbesserung des Erholungswertes ein, die sich allerdings nicht direkt im Plangebiet niederschlagen kann.

Der Eigentümer hat bereits für das Land Berlin ein Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit notariell beurkunden lassen. Finanzielle Auswirkungen sind für das Land Berlin durch die Sicherung des Geh- und Radweges nicht vorhanden.

Da Kulturgüter im Geltungsbereich und in der näheren Umgebung nicht vorhanden sind, kann es auch keine umweltbezogenen Auswirkungen geben.

Umweltbezogene Auswirkungen auf sonstige Sachgüter sind nicht ersichtlich.

Auswirkungen auf die Verkehrssituation in nennenswertem Umfang sind nicht zu erwarten. Ein Autohandel hat im Vergleich zu anderen Einzelhandelsbetrieben eine niedrige Kundenfrequenz, so dass die Erhöhung der täglichen Verkehrsstärke gering sein wird. Der auf dem benachbarten Grundstück HansasträÙe 205/211 bereits bestehende großflächige Autohandel hat bisher keine negativen Auswirkungen auf den Verkehrsablauf in der HansasträÙe gezeigt. Auch ist kein Zu- und Abfahrtsverkehr entstanden, der der Nachbarschaft nicht zumutbar ist, da zumindest die Wohnnutzung und die kleingärtnerische Nutzung von diesem Verkehr nicht unmittelbar betroffen sind, weil die Erschließung ausschließlich von der HansasträÙe aus erfolgt.

Mit der geplanten Erweiterung der HansasträÙe um 2,50 m wird der derzeit vorhandene Vorgartenbereich um ca. 2,50 m reduziert. Es muss ein ca. 63 m<sup>2</sup> großer Grundstücksteil durch das Land Berlin erworben werden. Eine Wertermittlung ergab einen Wert von rund 6.200 €.

Außerdem entstehen Grunderwerbsnebenkosten. Die Herstellung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche liegt in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung. Zukünftig ist die Unterhaltung dieses Grundstücks durch das Land Berlin zu tragen. Bei der Erweiterung der Verkehrsfläche handelt es sich um eine Vorsorgeplanung. Der Beginn des Ausbaus der Straße ist derzeit nicht einschätzbar, so dass auch die Planung der finanziellen Mittel für den Straßenausbau derzeit nicht möglich ist.

## **IV. Verfahren**

### **IV.1. Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB**

Die Abteilung Stadtentwicklung des Bezirksamtes Lichtenberg von Berlin hat mit Schreiben vom 22.03.2006 die zuständige Senatsverwaltung und die Gemeinsame Landesplanungsabteilung über die Absicht informiert, den Bebauungsplan 11-28 mit dem Ziel der Sicherung einer öffentlichen Grünfläche aufzustellen.

Mit Schreiben vom 12.04.2006 teilte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit, dass gegen die Absicht, den o.g. Bebauungsplan aufzustellen, keine Bedenken bestehen. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung teilte mit Schreiben vom 27.04.2007 mit, dass der Entwurf des B-Planes den Zielen der Raumordnung angepasst ist und im Einklang mit § 16 Abs. 5 LEPro steht.

### **IV.2. Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB**

Das Bezirksamt Lichtenberg hat in seiner Sitzung am 20.06.2006 beschlossen, für das Gelände der ehemaligen Industriebahntrasse zwischen HansasträÙe und Straße 250 (Bezirk Pankow), ausgenommen das Grundstück HansasträÙe 203 den Bebauungsplan 11-28 aufzustellen. Dieser Beschluss wurde im Amtsblatt für Berlin Nr. 33 am 14.07.2006 bekannt gemacht.

### **IV.3. Zweite Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB**

Mit Schreiben vom 20.11.2006 wurden die zuständige Senatsverwaltung und die Gemeinsame Landesplanungsabteilung von der Absicht des Bezirkes informiert, den Geltungsbereich des B-Planes zu erweitern und die Zielsetzung zu ändern.

Die zuständige Senatverwaltung teilte mit Schreiben vom 02.01.2007 mit, dass dazu keine grundsätzlichen Bedenken bestehen. Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung erklärte in ihrem Schreiben, dass der Entwurf des B-Planes im Einklang mit Ziel 1.0.1 LEPeV und mit Ziel aus § 16 Abs. 6 LEPro steht, wenn die neben Kraftfahrzeugen und Zubehör angebotenen Waren eng begrenzt werden.

### **IV.4. Änderungsbeschluss**

Das Bezirksamt Lichtenberg hat in seiner Sitzung am 30.01.2007 beschlossen, den Geltungsbereich um das Grundstück HansasträÙe 203 zu erweitern und das Ziel zu ändern. Die ortsübliche Bekanntmachung ist im Amtsblatt Nr. 7 am 16.02.2007 erfolgt.

### **IV.5. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

Die Öffentlichkeit wurde in der Zeit vom 8. Oktober 2007 bis 8. November 2007 frühzeitig gemäß § 3 Absatz 1 BauGB an der Planung beteiligt. Es wurde der Vorentwurf des Bebauungsplanes mit Begründung vorgestellt. Durch Anzeigen in der Tagespresse (Berliner Zeitung, Berliner Morgenpost und Tagesspiegel) am 5. Oktober 2007 und durch Bekanntgabe

über die Pressestelle des Bezirksamtes wurden die Bürger über die beabsichtigte Planung informiert.

Das Bezirksamt hat am 08. Juli 2008 die Auswertung der frühzeitigen Beteiligung zum Bebauungsplan 11-28 beschlossen.

#### **IV.6. Umstellung auf das Verfahren nach § 13a BauGB**

Das Bezirksamt hat in seiner Sitzung am 8. Juli 2008 beschlossen, dass für die Aufstellung des Bebauungsplanes 11-28 das beschleunigte Verfahren gemäß § 13a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB anzuwenden ist. Die notwendige Bekanntmachung ist im Amtsblatt Nr. 34 am 25.07.2008 erfolgt.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 13 Abs. 2 Nr. 1 BauGB wurde von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 4 Abs. 1 abgesehen.

#### **IV.7. Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB**

28 Behörden, Fachverwaltungen des Senats bzw. des Bezirks, ein Nachbarbezirk und die Nachbargemeinde wurden mit Schreiben vom 27.02.2009 zur Stellungnahme zu den Ausweisungen des Bebauungsplanentwurfs und der Begründung aufgefordert. Außerdem wurden die Unterlagen aus Informationsgründen der Telekom AG und dem Stadtentwicklungsausschuss zugesandt.

Das Bezirksamt Lichtenberg hat in seiner Sitzung am 02.06.2009 die Auswertung und das Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie die Durchführung der öffentlichen Auslegung für die Dauer eines Monats beschlossen.

#### **IV.8. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB**

Die öffentliche Auslegung fand in der Zeit vom 17. August 2009 bis einschließlich 18. September 2009 in den Räumen des Fachbereiches Stadtplanung statt. Die ortsübliche Bekanntmachung über Ort und Dauer der öffentlichen Auslegung erfolgte im Amtsblatt für Berlin Nr. 35 vom 7. August 2009. Die Öffentlichkeit wurde außerdem am 14. August 2009 über Anzeigen in der Berliner Zeitung und Berliner Morgenpost von der Auslegung in Kenntnis gesetzt. Des Weiteren wurde die Pressestelle informiert und es erfolgte in allen Bürgerämtern ein entsprechender Aushang.

Die Behörden, die Fachverwaltungen des Senats bzw. des Bezirks, die Nachbarbezirke und die Nachbargemeinde sowie die Telekom AG und der Stadtentwicklungsausschuss wurden mit Schreiben vom 13.08.2009 von der öffentlichen Auslegung benachrichtigt.

#### **IV.9. Abwägungsbeschluss/BVV-Beschluss gemäß § 6 Abs. 3 AGBauGB**

Das Bezirksamt hat in seiner Sitzung am 13.10.2009 den sich aus der Abwägung ergebenden Bebauungsplan einschließlich der Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB und die Vorlage des Bebauungsplanes einschließlich der Begründung zur Beschlussfassung und die Vorlage der Verordnung über die Festsetzung des Bebauungsplanes zur Entscheidung bei der Bezirksverordnetenversammlung beschlossen.

Die Bezirksverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 25.02.2010 den Bebauungsplan 11-28 vom 29. Juli 2009 einschließlich Begründung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB beschlossen und über die Verordnung über die Festsetzung des Bebauungsplanes 11-28 entschieden.

#### **IV.10. Anzeigeverfahren**

Im Anzeigeverfahren wurde der Bebauungsplan 11-28 nach § 6 Abs. 5 S. 1 AGBauGB nicht beanstandet. Die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gegebenen Hinweise wurden beachtet.

## **V. Rechtsgrundlagen**

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585)

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) in der Fassung vom 07. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. November 2005 (GVBl. S. 692)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)

Aufgestellt: Berlin, den 05.2010

### **Bezirksamt Lichtenberg von Berlin**

Abt. Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr

Amt für Planen und Vermessen

Leiter des Amtes für Planen und Vermessen

Vermerk Stapl B1 vom 17.02.2009

**Bebauungsplan 11-28**  
**hier: Umweltverträglichkeitsprüfung**

Das UVPG regelt für bestimmte Vorhaben, ob eine UVP durchgeführt werden muss. Aus der Anlage 1 des UVPG sind die in Frage kommenden Vorhaben ersichtlich.

Danach besteht für den Bau eines Einkaufszentrums, eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes oder eines sonstigen großflächigen Handelsbetriebes im Sinne von § 11 Abs. 3 Satz 1 BauNVO mit einer zulässigen Geschossfläche von 5.000 m<sup>2</sup> oder mehr im bisherigen Außenbereich die Pflicht, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Bei entsprechenden Vorhaben im Außenbereich mit einer zulässigen Geschossfläche von 1.200 m<sup>2</sup> bis weniger 5.000 m<sup>2</sup> ist eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen. Für vorgenannte Vorhaben im Innenbereich ist ab Erreichen des Prüfwertes für die Vorprüfung eine allgemeine Vorprüfung durchzuführen. Eine Pflicht besteht im Innenbereich also nicht von vornherein, sondern kann nur Ergebnis der Vorprüfung sein.

Allgemeine Vorprüfung heißt, es ist eine Einschätzung aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 des UVP-Gesetzes aufgeführten Kriterien erforderlich, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Der Bebauungsplan umfasst eine Baugebietsgröße von ca. 5.750 m<sup>2</sup>. Die geplanten Festsetzungen ermöglichen, mehr als 1.200 m<sup>2</sup> Geschossfläche Einzelhandel zu errichten. Deshalb ist eine Vorprüfung des Einzelfalls erforderlich.

Kriterien für die Vorprüfung des Einzelfalls:

1. Merkmale der Vorhaben
2. Standort der Vorhaben
3. Merkmale der möglichen Auswirkungen

Zu 1. Der Bebauungsplanentwurf soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Bestandssicherung und Erweiterung eines Autohauses schaffen.

Das Baugebiet ist ca. 5.750 m<sup>2</sup> groß. Durch eine vordere Baugrenze und die Beschränkung des hinteren Grundstücksteils für eine Lagernutzung für Autos soll die mit Gebäuden überbaubare Fläche bestimmt werden. Die überbaubare Fläche ohne die Abstellfläche für Kfz (Lagerplatz) von ca. 2.965 m<sup>2</sup> und eine zulässige Vollgeschosszahl von 2 Geschossen ermöglichen unter Berücksichtigung der Festsetzung der offenen Bauweise und der notwendigen Abstandsflächen eine Gebäudegrundfläche von ca. 2.335 m<sup>2</sup> und damit eine Geschossfläche von ca. 4.700 m<sup>2</sup>. Bis in eine Tiefe von ca. 135 m von der HansasträÙe aus soll das Plangebiet mit Gebäuden überbaubar sein, die dahinter liegende Fläche bis zur StraÙe 250 soll nicht mit Gebäuden überbaubar sein, sondern nur dem Abstellen von Fahrzeugen zu Lagerzwecken (also nicht dem Verkauf) dienen. Die vordere Baugrenze berücksichtigt einen Vorgartenbereich und nimmt die mit dem B-Plan 11-3 VE festgesetzte Baugrenze auf. Entlang der westlichen Grenze des Geltungsbereiches sollen ein 3 m breiter Grundstücksstreifen mit einem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit und im hinteren Teil des Geltungsbereiches Flächen zum Anpflanzen zur Abschirmung der Lagernutzung festgesetzt werden.

Auf dem östlich gelegenen Grundstück befindet sich bereits ein Autohaus, das als großflächiger Einzelhandelsbetrieb genehmigt wurde. Planungsrechtlich zulässig ist eine Grundfläche von 8.000 m<sup>2</sup>. Unter Berücksichtigung der festgesetzten Baumassenzahl von 4 ist eine Geschossfläche von ca. 21.000 m<sup>2</sup> zulässig. Mit dem Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen B-Plan 11-3 VE wurde geregelt, dass maximal eine Verkaufsfläche von 4.000 m<sup>2</sup> für ein Autohaus planungsrechtlich zulässig ist. Um neben dem Verkauf auch die Kundenbetreuung durch den Werkstattbetrieb zu gewährleisten, war eine höhere Verkaufsfläche nicht erforderlich.

Es kann deshalb und aufgrund der geplanten zulässigen Vollgeschosszahl von 2 Vollgeschossen sowie im Hinblick auf die gewöhnlicherweise ebenerdige Lage von Verkaufsflächen im Autohandel davon ausgegangen werden, dass die Verkaufsfläche im Geltungsbereich des B-Planes 11-28 nicht annähernd die zulässige Geschossfläche von 4.700 m<sup>2</sup> ausschöpft, sondern maximal auf die ebenerdige Geschossfläche (Grundfläche) von ca. 2.350 m<sup>2</sup> beschränkt bleibt.

Zu 2. Das Plangebiet ist Bestandteil der 1907 fertig gestellten Industriebahn zwischen Friedrichsfelde und Tegel. Die Gleisanlagen zwischen Genslerstraße und Perler Straße wurden teilweise seit 1985 demontiert und die Flächen bahnfremden Nutzungen zugeführt. Die Entlassung aus der bahnrechtlichen Fachplanungshoheit (Entwidmung) für das Plangebiet und die südlich weiterführenden Flächen bis zur Genslerstraße wurde 1993 bekannt gemacht. Der nördlich des Plangebietes weiterführende Abschnitt der Industriebahntrasse bis zur Piesporter Straße wurde 2000 entwidmet.

Für das Grundstück Hansastraße 203, das Bestandteil der Industriebahntrasse war und welches zusammen mit dem östlich befindlichen Geländestreifen des Plangebietes schon zur Wendezeit gewerblich genutzt wurde, wurde bereits 1992 eine Baugenehmigung für ein Autohaus als kleinflächiger Einzelhandel mit einer Verkaufsfläche von 786 m<sup>2</sup> erteilt und das Autohaus auch errichtet. Dabei war der zwischen dem Grundstück Hansastraße 203 und dem Grundstück Hansastraße 205/211 gelegene Teil des Plangebietes Bestandteil des Baugrundstücks. Das heutige Grundstück Hansastraße 203 existierte noch nicht.

Für das Grundstück Hansastraße 203 hat der Nutzer mit der Niederbarnimer Eisenbahn AG einen Erbbaurechtsvertrag geschlossen. Für das übrige Plangebiet besteht ein Pachtvertrag.

Der hintere Bereich des Plangebietes (Länge von ca. 85 m, ab südlicher Grenze der Kleingartenanlage) wird seit vielen Jahren durch den Erbbauberechtigten des Grundstücks Hansastraße 203 als Abstellfläche für Autos genutzt. Diese Nutzung wurde durch das Bezirksamt untersagt, da sie sich hinsichtlich Art und Maß der baulichen Nutzung nach § 34 BauGB nicht in den Rahmen der näheren Umgebung einfügt.

Das Plangebiet wird in einer von der Hansastraße aus zu betrachtenden Grundstückstiefe von ca. 135 m durch den auf dem östlich gelegenen Grundstück stattfindenden Autohandel geprägt. Das auf dem Grundstück Hansastraße 205/211 gelegene Autohaus mit Werkstatt wurde in dem mit einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzten Sondergebiet als großflächiger Einzelhandelsbetrieb genehmigt. Die gewerblichen Nutzungen reichen mit den Gebäuden bis in eine Grundstückstiefe von maximal 90 m, gemessen von der vorderen Grundstücksgrenze, Kundenstellplätze und Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen sind bis zu einer Tiefe von 140 m zulässig.

Die westlich gelegenen Grundstücke Hansastraße 201 und Straße 251 Nr. 1 im Bezirk Pankow werden durch eine Tankstelle und zur Lagerung von Fahrzeugen genutzt.

Der hinter dem Grundstück HansasträÙe 203 liegende Bereich des Plangebietes wird im Westen nördlich der StraÙe 251 durch eine ein- bis zweigeschossige offene Einzelhausbebauung im Bezirk Pankow und im Osten hinter dem Grundstück HansasträÙe 205/211 durch die Kleingartenanlage Feldtmannsburg Bezirk II begrenzt. Das unmittelbar westlich angrenzende Grundstück StraÙe 251 Nr. 2 liegt derzeit brach und das Grundstück StraÙe 250 Nr. 1 wird für Erholungszwecke genutzt.

Nördlich des Plangebiets befindet sich auf der ehemaligen Bahntrasse eine Stellplatzanlage der Kleingartenanlage Feldtmannsburg mit 33 Stellplätzen, die von der StraÙe 250 erschlossen wird.

Die ErschlieÙung des Plangebietes erfolgt von der HansasträÙe.

Das Plangebiet ist fast vollständig versiegelt. Es gibt keine prägenden Baum- und Strauchpflanzungen.

Ein Altlastenverdacht ist nicht bekannt.

Das Vorhaben befindet sich in keinem:

- gemÙ § 10 Abs. 6 Nr. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes bekannt gemachten Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung oder europäischen Vogelschutzgebiet,
- Naturschutzgebiet,
- Nationalpark,
- Biosphärenreservat und Landschaftsschutzgebiet,
- gesetzlich geschzten Biotop,
- Wasserschutzgebiet oder nach Landesrecht festgesetztem Heilquellenschutzgebiet sowie Überschwemmungsgebiet,
- Gebiet, in dem die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind.

Das Plangebiet liegt im Siedlungsbereich des LEP eV.

Am Standort und in der unmittelbaren Umgebung gibt es keine Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmale etc.

- Zu 3. Mit der Festsetzung des Bebauungsplanes soll die bereits seit Jahren auf einer ehemaligen Bahnfläche ausgeübte Nutzung (Abstellen von Fahrzeugen) planungsrechtlich gesichert und damit legalisiert werden. Es werden darüber hinaus durch die Erweiterung der überbaubaren Fläche sowie die Festsetzung zur Art der Nutzung Möglichkeiten der baulichen Erweiterung durch Gebäude und der Entwicklung des genehmigten kleinflächigen Autohandels zu einem groÙflchigen Einzelhandelsbetrieb sowie zusätzliche Flächen für Lagerzwecke geschaffen. Damit wird auch ein Beitrag zur Standortsicherung eines mittelständischen Unternehmens und zum Erhalt von Arbeitsplätzen geleistet.

Gegenüber dem bisher planungsrechtlich Zulässigen werden die Art und das MaÙ der Nutzung und die überbaubare Grundstücksfläche für einen Teilbereich des Plangebietes verändert. Die bisher mit Gebäuden überbaubare Fläche soll um ca. 45 m auf eine Grundstückstiefe von ca. 135 m und die nicht mit Gebäuden überbaubare aber als Stellplätze für Lagerzwecke nutzbare Fläche von ca. 135 m auf ca. 225 m Grundstückstiefe erweitert werden. Hinsichtlich der Bauweise wird die offene Bauweise der näheren Umgebung aufgenommen. Die Gebäudehöhe soll nicht über die bereits in der näheren Umgebung vorhandene Höhe hinausgehen.



Mit der Umsetzung der geplanten GRZ von 0,8 wird eine Reduzierung der tatsächlich versiegelten Flächen erfolgen. Allerdings erfolgt gegenüber dem planungsrechtlich Zulässigen im Hinblick auf die Versiegelung ein Eingriff in Natur und Landschaft. Ca. 1.700 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche können zusätzlich versiegelt werden. Durch die Festsetzungen von Anpflanzflächen und zur Befestigung der Flächen mit wasser- und luftdurchlässigen Materialien kann dieser Eingriff im Plangebiet teilweise ausgeglichen werden.

Das Grünvolumen wird sich gegenüber der bisherigen Nutzung durch die Bepflanzung der Flächen zum Anpflanzen deutlich erhöhen.

Die hier vorzufindende Gemengelage zwischen der Wohn- und der kleingärtnerischen Nutzung sowie der Gewerbenutzung erfordert bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Beachtung des Gebots der gegenseitigen Rücksichtnahme, um Nutzungskonflikte zwischen den sich in ihrer Qualität und somit in ihrer Schutzwürdigkeit unterscheidenden aufeinander treffenden Nutzungen zu vermeiden. Eine erheblich nachteilige Auswirkung durch die flächenmäßige und die bauliche Erweiterung der bisher zulässigen gewerblichen Nutzungen ist derzeit nicht erkennbar.

Auch wenn die Prüfwerte für Größe und Leistung, die die Vorprüfung eröffnen, deutlich überschritten werden, ist für den Geltungsbereich nicht von einer Ausschöpfung der zulässigen Geschossfläche durch Verkaufsfläche auszugehen, da die Verkaufsfläche bei Autohäusern im Regelfall nur ebenerdig stattfindet. Hinzu kommt, dass das zulässige Sortiment nicht zentrenrelevant und flächenintensiv im Verhältnis zur Produktpalette ist.

Zu beachten ist auch, dass insbesondere aufgrund des Grundstückszuschnitts und der Grundstücksgröße ein umfangreicher Handel, der über den bisher im Plangebiet stattfindenden Handel hinausgeht, nicht zu erwarten ist. Auch wenn mit der Zulässigkeit eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes eine deutlich höhere Verkaufsfläche ermöglicht wird, kann sich zwar die Attraktivität der Darbietung des Sortiments steigern, aber es wird aufgrund des sehr beschränkt bleibenden Sortiments nicht zu einem deutlich umfangreicheren Kunden- und Lieferverkehr kommen. Es sind keine verkehrlichen Ausbaumaßnahmen für die Errichtung des großflächigen Einzelhandelsbetriebes notwendig. Generell sind Auswirkungen auf die Verkehrssituation derzeit deshalb nicht erkennbar.

Die Erhöhung der Verkaufsfläche lässt keine Auswirkungen auf die Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung in diesem Bereich erkennen.

Auch bei Einbeziehung des benachbarten großflächigen Einzelhandelsbetriebes, für den im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung festgestellt wurde, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen hat, sind derzeit angesichts der bereits ausgeübten Nutzungen insgesamt keine erheblichen Umweltauswirkungen ersichtlich.

**Aufgrund der Vorbelastung des Standortes durch die vorhandenen Nutzungen, die Erweiterung der zulässigen Nutzung im Wesentlichen um eine Lagerfläche für Autos und die Erhöhung der Verkaufsfläche für ein stark begrenztes Sortiment, der Lage an der HansasträÙe sowie der Verringerung der Versiegelung, der Herstellung von Grünvolumen und insbesondere durch das Schaffen der Voraussetzungen für eine Geh- und Radwegeverbindung von übergeordneter Bedeutung sind auch angesichts des angebotenen, nicht zentrenrelevanten Sortiments keine erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt durch die Festsetzungen des B-Planes zu erwarten.**

**Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist deshalb nicht erforderlich.**