

Bezirksamt Lichtenberg, 10360 Berlin (Postanschrift)

## PROTOKOLL

Projekt: Städtebaulicher Rahmenplan „Karlshorst/Ost“

Betrifft: **Öffentlichkeitsveranstaltung zum Konzeptentwurf des Rahmenplans**

Besprechung: 27. Oktober 2021, 18:00 – 20:00 Uhr  
Katholische Hochschule für Sozialwesen Berlin, Köpenicker Allee 39-57  
10315 Berlin

Teilnehmende: Herr Hönicke Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Soziales, Wirtschaft  
und Arbeit (BzStR StadtSozWiArb)  
Frau Gudurat BA Lichtenberg, Referentin (StadtSozWiArb BB Bau)  
Herr Braband BA Lichtenberg, Fachbereich Stadtplanung (Stapl E 1)  
Herr Gersmeier Büro für Stadtplanung, -forschung und Erneuerung (PFE)  
Herr Gade Büro für Stadtplanung, -forschung und Erneuerung (PFE)  
Frau Trusch Büro für Stadtplanung, -forschung und Erneuerung (PFE)  
sowie 57 Bürgerinnen und Bürger

Datum:  
23. November 2021

Verteiler:  
Einstellung des  
Protokolls auf  
der Internetseite  
mein.berlin.de

### Tagesordnung:

1. Begrüßung
2. Vorstellung des Rahmenplankonzepts
3. Beantwortung von Fragen

### **1. Begrüßung**

Herr Hönicke begrüßt in seiner Funktion als stellvertretender Bezirksbürgermeister und Bezirksstadtrat der Abteilung Stadtentwicklung, Soziales, Wirtschaft und Arbeit die Teilnehmenden und erläutert die wesentliche Zielsetzung des Rahmenplans Karlshorst/Ost.

Im Anschluss erläutert Herr Braband als zuständiger Sachbearbeiter des Fachbereichs Stadtplanung den bisherigen und künftigen Ablauf des Verfahrens sowie die grundsätzliche Funktion des Rahmenplans. Er weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der Rahmenplan im Wesentlichen der bezirksinternen Verwaltungsarbeit dienen wird und bei der Bearbeitung der jeweiligen Projekte zu berücksichtigen ist. Insofern besitzt er also keine formelle, sondern lediglich eine informelle, Verbindlichkeit. Des Weiteren gilt es zu bedenken, dass der Rahmenplan im Wesentlichen die bereits vorhandenen, teilweise durch Bebauungspläne zu bearbeitenden Projekte, aber auch die gemäß § 34 BauGB bereits zulässigen Vorhaben aufzeigt. Die darüber hinaus dargestellten Maßnahmen sind hauptsächlich als Vorschläge für künftige, noch näher zu definierende Maßnahmen zu verstehen. Wie der Name bereits ausdrückt, hat er hierbei lediglich einen rahmengebenden Charakter, verzichtet also auf detaillierte Vorgaben. Der fertige / überarbeitete Rahmenplan wird durch das Bezirksamt und anschließend durch die Bezirksverordnetenversammlung beschlossen.

Dieses Protokoll wird auf [mein.berlin.de/projekte/rahmenplan-karlshorst-ost](http://mein.berlin.de/projekte/rahmenplan-karlshorst-ost) eingestellt veröffentlicht.

### **2. Vorstellung des Rahmenplankonzepts**

Die Unterlagen zur Veranstaltung konnten im Vorfeld auf [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) eingesehen und heruntergeladen werden. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit bis zum 26.10.2021 Fragen zum Konzept an eine durch Postwurfsendung bekannt gemachte Adresse zu senden. Die Beantwortung der Fragen findet im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung statt.

---

PFE stellt zunächst die zurückliegende Bestandsaufnahme vor. Ein Auszug der Bestandsanalyse ist nach wie vor auf [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) einsehbar. Im Anschluss werden die wesentlichen Inhalte des Rahmenplans für die jeweiligen Zeiträume (bis 2023, bis 2030 und bis 2050) und die sich hieraus ableitenden Maßnahmen erläutert. Einen besonderen Schwerpunkt bildet hierbei der Abgleich zwischen den gemäß Rahmenplan ermittelten Wohnungszahlen und den gemäß Rahmenplan ermittelten Infrastruktureinrichtungen.

---

### 3. Beantwortung von Fragen

Im Anschluss an die Konzeptvorstellung konnten Fragen an das beauftragte Stadtplanungsbüro PFE und an das Bezirksamt Lichtenberg gestellt werden.

Im Folgenden werden die den Rahmenplan betreffenden Fragen aufgeführt, die vor und während der Veranstaltung gestellt und auf der Veranstaltung beantwortet wurden. Die Fragen sind den jeweiligen Themen zugeordnet. Im Anschluss an die Fragen sind die entsprechenden (mit blauer Schrift kenntlich gemachten) Antworten aufgeführt. Teilweise folgt eine Antwort auf mehrere Fragen.

#### Städtebau und Stadtplanung

Folgende Fragen wurden schriftlich **vor** der Veranstaltung gestellt:

- 1) Bezüglich der verfallenen Gebäude in der Andernacher Straße und der Ehrenfelsstraße stellen sich Fragen hinsichtlich der Lärmschutzmaßnahmen und des Baubeginns. Eine Baustelle auf so engem Raum würde eine große Belastung für die unmittelbaren Anwohner darstellen.
- 2) Was gibt es für Pläne für die Ruinen an der Kreuzung Loreleystraße/Ehrenfelsstraße und an der Kreuzung Andernacher Straße/Königswinterstraße? Hier ist eine Änderung kurzfristig notwendig.

*Die genannten Gebäude bzw. Grundstücke wurden vollständig veräußert. Es gab bereits erste Kontakte mit dem neuen Eigentümer. Konkrete bauliche Maßnahmen stehen jedoch noch nicht fest. Dass einige der Gebäude unter Denkmalschutz stehen und somit ein behutsamer Umgang erforderlich sein wird, ist dem neuen Eigentümer bekannt. Bei der Wiederherstellung der Gebäude oder einer Neuerrichtung wird sich ein gewisser Baulärm nicht vermeiden lassen. Dieser ist jedoch nur innerhalb der gesetzlichen Regelungen (z.B. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) zulässig. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger verpflichtet, die Störungen auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren*

- 3) Zu Punkt 14 (Städtebau und Stadterneuerung): Was gibt es für eine Einkaufsalternative, wenn der Aldi-Discounter abgerissen wird?
- 4) Was fast gänzlich im Rahmenplan fehlt, sind Einkaufsmöglichkeiten. Der einzige Hinweis ist unter den Punkten 7 und 14 (Städtebau und Stadterneuerung) zu finden. Wie soll das Quartierszentrum mit Einzelhandel aussehen? Der Abriss des Aldi Marktes steht zum Effekt für den Wohnungsneubau in keinem Verhältnis, wenn man sich das Nachbargrundstück anschaut. Der Aldi-Discounter versorgt Karlshorst/Ost inklusive Kleingärtner und Bewohner in Richtung Trabrennbahn. Das Thema Ärzteversorgung fehlt komplett.
- 5) Wenn in der Verlängerten Waldowallee 44 ein Nahversorger abgerissen werden soll und zahlreiche neue Wohnungen im Quartier entstehen sollen, stellt sich die Frage ob und wo ein dann dringend notwendiger Nahversorger angesiedelt werden soll. Gerüchten zu Folge war dies am Deutsch-Russischen-Museum geplant. Dies scheint jetzt aber im Rahmenplan nicht vorgesehen zu sein.
- 6) Welche konkreten Vorstellungen gibt es, die wachsende Bevölkerung in Karlshorst mit öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Dienstleistungen und Waren des täglichen Bedarfs zu versorgen? Der einzige Aldi, der noch mitten im Gebiet steht, soll ja offensichtlich durch Wohnungen ersetzt werden.

*In der noch zu entwickelnden südlichen Gartenstadt Karlshorst (Bebauungsplan-Entwurf XVII-50aba) ist südlich des Deutsch-Russischen-Museums ein neues Quartierszentrum geplant. Kernbestandteil dieses kleinteiligen Zentrums soll eine großflächige Einzelhandelseinrichtung für Waren des täglichen Bedarfs sein, die ergänzend zum vorhandenen Ortsteilzentrum zur Versorgung des gesamten östlichen Karlshorst am Bahnhof Karlshorst beitragen wird. In dem neuen Quartierszentrum soll zusätzlich zu der großflächigen Einzelhandelseinrichtung auch die Ansiedlung von kleineren Läden, von Büros und kulturellen und sozialen Einrichtungen und auch von gesundheitlichen Einrichtungen ermöglicht werden.*

*Die letztgenannten Nutzungen, hierzu gehören auch Arztpraxen, sind im Übrigen in den neu zu schaffenden und auch in den vorhandenen Wohngebieten allgemein zulässig. Eine konkrete Regelung bzw. Steuerung durch den Bezirk, z. B. in Form des Rahmenplans ist kaum möglich, da die entsprechenden Einrichtungen aufgrund privatwirtschaftlicher Entscheidungen geschaffen werden. Auch der vorgesehene Abriss des vorhandenen Nahversorgers (Aldi) an der Verlängerten Waldowallee erfolgt auf private Initiative. Der Grundstückseigentümer möchte hier eine neue Wohnnutzung (Doppel- und Reihenhäuser) entwickeln. Aldi beabsichtigt nach eigener Aussage im Ortsteilzentrum Karlshorst eine neue Filiale zu eröffnen.*

*Bezüglich der Versorgung durch den ÖPNV sind die Einflussmöglichkeiten des Bezirks und somit auch des Rahmenplans begrenzt, da die Planung des ÖPNV durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) und durch die Verkehrsbetriebe (BVG und Deutsche Bahn) erfolgt. Dass der ÖPNV jedoch insbesondere für die neu vorgesehenen Wohngebiete im südlichen Teil des östlichen Karlshorst entsprechend angepasst werden müsste, wird im Rahmenplan durchaus thematisiert. Der Rahmenplan hat jedoch auch hier nur einen Vorschlagscharakter.*

- 7) Die Bebauung am Gregoroviusweg 3a (Bauvorhaben nordöstlich der Treskowallee 1) fügt sich gemäß § 34 BauGB nach Art und Umfang der baulichen Nutzung nicht in die Umgebung ein. Warum wurden die direkten Nachbarn nicht über die Planung informiert bzw. einbezogen?
- 8) Beim Bauvorhaben Nordöstlich der Treskowallee 1, wo 48 Micro Apartments (Studentisches Wohnen) vorgesehen sind, findet offensichtlich eine Gebietsveränderung statt. Hier liegt eine Nichteinpassung in die vorhandene Struktur (bevölkerungs- und bauseitig) und eine Nichtbeachtung des Bestandschutzes vor. Was sagt das Bezirksamt dazu? Wenn seit 18.10.2021 bis zur Stunde die Projekte des Rahmenplans Karlshorst-Ost vorgestellt werden, wie ist es dann möglich, dass das o. g. Vorhaben bereits kurz vor seiner letzten Baugenehmigung steht? Wie geht die öffentliche Hand mit der zu befürchtenden Wertminderung der Grundstücke und Häuser der ansässigen Grundstücksbesitzer und der Einbuße ihrer Lebensqualität um? Sollte der Denkmalschutz gerade in der hier betroffenen Siedlung, erbaut in den 30er Jahren, nicht einbezogen werden? Aufgrund des Bauvorhabens sollen hier Grünfläche, Laubbaumwuchs und tierischer Lebensraum weichen. Ist das Umweltamt einbezogen?
- 9) Ich habe Fragen zum Bebauungsvorhaben auf dem Grundstück nordöstlich der Treskowallee 1. Die zwei Mehrfamilienhäuser mit 48 Wohneinheiten fügen sich gemäß § 34 BauGB nach Art und Umfang der baulichen Nutzung nicht in die Umgebung ein. Wer genehmigt so etwas? Warum werden die Anwohner nicht in die Planung miteinbezogen und warum werden deren Interessen nicht berücksichtigt? Soll das Wohnen in Karlshorst immer unattraktiver und das Miteinander schwieriger gemacht werden?

*Das genannte Bauvorhaben befindet sich noch im Genehmigungsverfahren. Der Antrag hierzu wurde Mitte 2021 eingereicht, war aber bereits 2020 bekannt und daher im entsprechenden Plan „Bestand Planung“ von 2020 dargestellt. Für die planungsrechtliche Beurteilung ist § 34 BauGB maßgeblich, wonach sich ein Bauvorhaben in die Umgebung einfügen muss. Dies wurde im vorliegenden Fall festgestellt, da nicht nur die benachbarten Einfamilienhäuser, sondern auch die Mehrfamilienhäuser an der Treskowallee in den Beurteilungsrahmen miteinbezogen wurden. Eine Beteiligung der Nachbar\*innen ist in dem Verfahren gemäß § 34 BauGB nicht erforderlich.*

*Da das Bauvorhaben sehr wahrscheinlich in der vorgestellten Art und Weise umgesetzt wird, wurde es als projektiertes Vorhaben im Rahmenplan mitaufgeführt. Die Berücksichtigung war auch erforderlich, um die daraus resultierenden Bedarfe der Wohnfolgeeinrichtungen zu ermitteln. Es ist nicht Aufgabe des Rahmenplans einzelne Baumaßnahmen, die nach § 34 BauGB oder durch einen Bebauungsplan entwickelt werden sollen, organisatorisch bzw. verfahrenstechnisch zu bewerten und darüber zu entscheiden, ob diese aufgenommen oder nicht aufgenommen werden sollen.*

*Für das Vorhaben wird im Übrigen allenfalls eine unbebaute Fläche in ein bebautes Grundstück umgewandelt, wobei sich der Grünverlust in engen Grenzen hält. Das Umweltamt wurde, da auch Baumfällungen erforderlich sind, einbezogen. Dass mit der Bebauung eine Änderung des Gebietes einhergeht, ist richtig, da jede neue Baumaßnahme eine Änderung bedeutet. Ob hiermit auch ein Wertverlust der angrenzenden Grundstücke verbunden ist, erscheint eher fraglich. Da sich im Umfeld keine denkmalgeschützten Anlagen befinden, wurde die Denkmalschutzbehörde nicht miteinbezogen.*

- 10) Wie ist der Stand der Planung für den Bereich der südlichen Gartenstadt Karlshorst (südlich der Patersdorfer Straße)? Wann soll gebaut werden?

*Der Bebauungsplan-Entwurf XVII-50aba soll 2022 öffentlich ausgelegt und, wenn möglich, im selben Jahr festgesetzt werden. Nach Festsetzung kann das seit Jahren in Planung befindliche Projekt der Gartenstadt Karlshorst auch im südlichen Teil fertiggestellt werden. Der Rahmenplan geht davon aus, dass die gesamte Baumaßnahme bis 2030 umgesetzt sein wird.*

- 11) Ist eine Begrenzung der möglichen Stockwerke für den Neubau des Nahversorgers in der Robert-Siewert-Straße 97 vorgesehen (Städtebau und Stadterneuerung, Punkt 19). Am Beispiel der Widerstände des Neubaus an der Grafenauer Straße Ecke Rheinpfalzallee (Modulare Unterkunft für Flüchtlinge) müsste bekannt sein, wie kritisch es ist, in Einfamilienhausgebieten sehr hohe Gebäude zu bauen, die sich nicht in die Umgebung einpassen. Maximal zwei Obergeschosse sollten vertretbar sein.

*Im Rahmenplan wird das genannte Vorhaben lediglich als mögliche Neubaumaßnahme dargestellt. Hier gibt es noch kein konkretes Vorhaben. Für eine mögliche Überbauung werden 4 Geschosse für verträglich erachtet, da sich eine solche Bauweise an der unmittelbar nördlich angrenzenden Bestandsbebauung (viergeschossige Zeilenbauweise) orientieren würde.*

- 12) Welche Möglichkeiten hat der Bezirk überhaupt, auf die Gestaltung der Bebauung Einfluss zu nehmen, wenn private Eigentümer mehr oder weniger doch auf ihren Grundstücken machen können, was sie wollen und es ihnen maximalen Gewinn verspricht; oder wenn bei öffentlichen Bauten der Senat ohne Wenn und Aber seine Interessen über die des Bezirks durchsetzen kann (MUF, Schulen)?

*Jede\*r Bauherr\*in muss diverse gesetzliche Vorgaben beachten, die ihn/sie in seinen/ihren baulichen Entwicklungsmöglichkeiten einschränken, ihm/ihr zum Teil auch eine bauliche Entwicklung verwehren. Der Bezirk hat zum einen im Rahmen von Bebauungsplänen die Planungshoheit und entscheidet hierbei auch über Art und Maß der Bebauung, über die Bauweise und die Anordnung der Gebäude. Darüber hinaus werden in vielen Bebauungsplänen diverse ergänzende Regelungen getroffen, z. B. zum Lärmschutz, zum Naturschutz, zum Umweltschutz allgemein, zur Gestaltung usw. Zum ändern hat der Bezirk bei Bauvorhaben auf Grundstücken im Innenbereich, für die kein Bebauungsplan gilt, die Möglichkeit im Rahmen der planungsrechtlichen Stellungnahme Vorhaben abzulehnen, die sich nicht nach § 34 BauGB in die vorhandene Umgebung einfügen. In Einzelfällen kann es natürlich auch dazu kommen, dass die Senatsverwaltung ein Genehmigungsverfahren mitbeeinflusst bzw. an sich zieht. Aber auch die Senatsverwaltung ist verpflichtet, sich an die geltenden Gesetze zu halten.*

- 13) Wie kann es sein, dass trotz Bürgerbeteiligung und mehrfacher berechtigter Einwände und Bedenken der unmittelbaren Anwohner die Entscheidungen zum überproportionalen Wohnungsbau im Grunde immer im maximalen Ausmaß durchgesetzt werden, ohne Rücksicht auf Infrastrukturprobleme und zu Lasten vorhandener Grün- und Verkehrsflächen?

*Hierzu ist festzuhalten, dass bei den Projekten, die in der Vergangenheit im Gespräch waren, in der Regel nicht die Baumasse vorgestellt wurde, die der ursprünglichen Verwertungsabsicht der Vorhabenträger entsprach. Fast immer stellen die Bauvorhaben bereits einen Kompromiss zwischen den Interessen des Vorhabenträgers und den einschränkenden Vorgaben des Bezirks dar. Es trifft jedoch zu, dass zurzeit umfangreiche Wohnbauvorhaben in Karlshorst in Planung sind und der hieraus resultierende Infrastrukturbedarf eine Herausforderung darstellt. Diese Entwicklung ist jedoch in vielen Stadtteilen Berlins zu beobachten. Daher kommt es auch immer wieder vor, dass die Bedenken der Anwohnenden gegenüber anderen Aspekten, wie z.B. dem großen Wohnungsbedarf, bei der Abwägung geringer gewichtet werden, die Entscheidung also zugunsten der Wohnbaumaßnahme getroffen wird. Dies gilt umso mehr, wenn die Infrastruktur bereits vorhanden oder ausbaubar ist. In diesen Fällen wird es immer wieder vorkommen, dass die Interessen Einzelner aufgrund der Interessen der Allgemeinheit, in diesem Fall der Zielsetzung möglichst viele Wohnungen zu schaffen, zurückgestellt werden.*

- 14) Wie steht es um die Schrebergärten, sollen die in Zukunft bebaut werden?

*Die vorhandenen Kleingartenanlagen sollen fast vollständig erhalten bleiben und durch entsprechende Bebauungspläne langfristig gesichert werden. Die Kleingärten westlich der Beerfelder Straße befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn. Hier schlägt der Rahmenplan vor, dass Teilflächen langfristig zugunsten von Wohnraum entwickelt werden könnten. Der entsprechende Bebauungsplan-Entwurf 11-159 sieht hier noch im Wesentlichen eine Kleingartennutzung vor. Östlich der Beerfelder Straße weist der Rahmenplan längs eines etwa 50 m breiten Streifens langfristig ebenfalls eine bauliche Entwicklung zugunsten des Wohnungsbaus aus. Gemäß dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan 11-53 besteht hier noch das Planungsziel, die gesamt KGA Seegelände dem Bestand entsprechend als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Kleingarten“ festzusetzen. Bisher gibt es keine konkreten Projekte, die eine Bebauung an der Beerfelder Straße vorsehen.*

- 15) Auf welcher Grundlage sollen die Kleingärtner rund um die nördliche Beerfelder Straße für die Schaffung weiterer Wohnverdichtung enteignet werden?



*Eine Enteignung ist hier nicht vorgesehen, da es sich um Pächter\*innen von Kleingartenparzellen handelt. Die Kleingartenanlage ist nicht im Eigentum des Landes Berlin, sodass diese Entscheidung dem/der Eigentümer\*in unterliegt.*

- 16) Wäre es möglich, den Bau von Einfamilienhäusern einzuschränken? Karlshorst ist bereits ziemlich zersiedelt. Einfamilienhäuser nehmen wesentlich mehr Grund und Boden in Anspruch als Mehrfamilienhäuser. Außerdem sind die meisten Haushalte Single-Haushalte, Tendenz steigend.

*Die Bebauungsstruktur von Karlshorst wird in weiten Teilen durch Einfamilienhäuser geprägt. Entsprechend muss sich eine zukünftige Bebauung innerhalb dieser Strukturen einfügen, was im Wesentlichen nur durch eine offene und kleinteilige Bauweise erfolgen kann. In der Regel wird es sich hierbei um Einfamilienhäuser ggf. aber auch um kleinere Mehrfamilienhäuser handeln. Eine Einschränkung des Einfamilienhausbaus wird jedoch vor allem aus rechtlichen Gründen abgelehnt, da dies eine erhebliche Einschränkung der Baufreiheit bedeuten würde. Hinzu kommt, dass es gerade in Karlshorst einen sehr großen Bedarf an Einfamilienhäusern gibt. Im Übrigen ist zu bedenken, dass mit Mehrfamilienhäusern zwar mehr Wohnungen geschaffen werden können und hiermit möglicherweise die Neubautätigkeit an anderer Stelle vermindert werden könnte, für die Karlshorster Grundstücke würde eine Bebauung mit Mehrfamilienhäusern in der Regel jedoch eine höhere Bodenversiegelung mit sich bringen.*

*Nichtsdestotrotz sieht der Rahmenplan für größere, noch unbebaute Flächen, wo die Notwendigkeit des Einfügens weniger erforderlich ist, die Entwicklung von Geschosswohnungsbau vor. Hiermit soll dem erheblichen Bedarf an Wohnungen entsprochen und eine bessere Ausnutzung der Grundstücke ermöglicht werden. Eine gesonderte Einschränkung von Einfamilienhäusern ist aber auch hier nicht Ziel der Planung und aufgrund des bestehenden Interesses der Vorhabenträger\*innen, ihre Grundstücke möglichst hoch auszunutzen, auch gar nicht erforderlich.*

- 17) Unserer Meinung nach sind die Wohnbebauungen in vielen Bereichen zu eng und zu viel. In anderen Bereichen von Karlshorst erfolgen ja ebenfalls Wohnbebauungen für fast einen ganz neuen Stadtbezirk. Karlshorst ist in den letzten Jahren sehr gewachsen und es stellt sich die Frage ob das noch verträglich ist.

*Es trifft zu, dass Karlshorst in den letzten Jahren sehr gewachsen ist. Im östlichen Karlshorst erfolgte der Zuwachs an Wohnungen und Einwohner\*innen jedoch in erster Linie durch die Neubautätigkeit im Bestand, also durch Baumaßnahmen, die gemäß § 34 BauGB genehmigt wurden. Das einzige größere Projekt stellt hier die nördliche Gartenstadt Karlshorst dar, wo jedoch in erster Linie Einfamilienhäuser entstanden sind. Grundsätzlich ist bezüglich des Wohnungsbau festzuhalten, dass in ganz Berlin ein großer Wohnungsbedarf besteht, der Wohnungsneubau in großem Umfang erfordert. Dies ist ein erklärtes Ziel der aktuellen Politik. Dieser Wohnungsneubau soll so weit wie möglich an gut integrierten Standorten stattfinden, um keinen unnötigen Verkehr zu erzeugen und weniger Flächen im Außenbereich in Anspruch zu nehmen.*

*Die Verträglichkeit hinsichtlich der verkehrlichen, sozialen und grünen Infrastruktur wird mit dem Rahmenplan überschlägig bestätigt. Ansonsten wird die Verträglichkeit der größeren Projekte, die durch einen Bebauungsplan planungsrechtlich vorbereitet werden sollen, im Rahmen des jeweiligen Verfahrens durch entsprechende Gutachten geprüft. Durch im Bebauungsplan zu treffende Regelungen kann eine weitgehende Verträglichkeit der Bauvorhaben gewährleistet werden. Des Weiteren wird bei allen Wohnbauvorhaben, für die ein Bebauungsplan aufgestellt wurde, ein städtebaulicher Vertrag vereinbart. Mit diesem werden die Vorhabenträger verpflichtet, eigene Beiträge zur Herstellung der Infrastruktur zu leisten. In den übrigen unbeplanten Bereichen, für die kein Bebauungsplan gilt, kann durch die Anwendung des § 34 BauGB in ausreichendem Maße gewährleistet werden, dass sich die Bebauung in die vorhandene Umgebung einfügt, insgesamt also verträglich bleibt.*

Folgende Fragen wurden **während** der Veranstaltung gestellt:

- 18) Können die Flugzeughallen auch als Sporthallen genutzt werden?

*Die Idee, die ehemaligen Flugzeughallen als Sporthallen zu nutzen, wird grundsätzlich befürwortet und entspräche auch einer wesentlichen Forderung des Denkmalschutzes, wonach bei jeder künftigen Nutzung darauf zu achten ist, dass der Hallencharakter der ehemaligen Flugzeughallen bewahrt wird. Der Bebauungsplan-Entwurf XVII-50aba ermöglicht daher für die ehemaligen Flugzeughallen auch eine entsprechende Nutzung. Als Hindernis hat sich jedoch neben den hohen Baukosten, den hohen denkmalrechtlichen Anforderungen und der relativ geringen Wirtschaftlichkeit herausgestellt, dass die Deckenhöhen der Flugzeughallen mit 5 bis 7 m im Vergleich zu sonstigen Sporthallen mit bis zu 10 m im Grunde zu niedrig sind.*

- 19) Der Rahmenplan sieht eine bauliche Entwicklung der nördlichen Flächen des Bundesamtes für Strahlenschutz (BfS) für Wohnungsbau vor. Warum wird in diesem Bereich nicht stattdessen die Gemeinschaftsschule errichtet, sodass der Wald auf dem Grundstück Waldowallee 115/117 gemäß Drucksache DS/1633/VIII (17.09.2020) weitgehend erhalten werden kann?

*Die dargestellten Planungshorizonte berücksichtigen verschiedene Faktoren, wie z.B. die voraussichtliche Bereitstellung der Flächen durch das BfS. Hierbei handelt es sich zum aktuellen Zeitpunkt um erste Gespräche, ohne konkrete Zusagen zum Umsetzungszeitpunkt. Gemäß Schulentwicklungsplan (SEP 2018/19 – 2024/25) ist die Fertigstellung der Gemeinschaftsschule bereits ab 2026 vorgesehen, um die entstehenden Bedarfe abzudecken. Dies ist mit der Teilfläche des BfS derzeit nicht abzusichern.*

- 20) Wurde mit dem Bundesamt für Strahlenschutz (BfS) als Grundstücksnutzer über die Wegeverbindungen gesprochen, die über deren Flächen verlaufen sollen?

*Im Zuge der Planung für das neue Bürogebäude des BfS, das im Rahmenplan auch entsprechend dargestellt wird, wurde auch über die Herauslösung der nördlichen Grundstücksflächen und eine gewünschte Erschließung des neuen Bürostandortes über die verlängerte Andernacher Straße gesprochen. Dass die Andernacher Straße weiter nach Osten verlängert werden soll, ist dem BfS bekannt. Hierzu gab es aber bislang lediglich einzelne informelle Gespräche. Bei der geplanten rückwärtigen Fuß-/Radverbindung handelt es sich um eine von Seiten des Bezirksamtes angestrebte, ergänzende Nord-Süd-Verbindung, die zur besseren Erleb- und Erreichbarkeit des gesamten Bereiches beitragen könnte.*

### Einwohner und Wohnungszahlen

Folgende Fragen wurden schriftlich **vor** der Veranstaltung gestellt:

- 21) Warum wurden demographische Aspekte beim Bezug von Neubauquartieren erneut nicht berücksichtigt?

*Die demografischen Aspekte wurden gemäß den Vorgaben und Planungsannahmen des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung berücksichtigt.*

- 22) Im fast angrenzenden Hans-Loch-Viertel ist das Mieterklientel sehr alt und besteht noch aus den damaligen Erstbezügen. Hier wird in den nächsten Jahren auf Grund des demografischen Wandels weiterhin Wohnraum zur Verfügung stehen. Auf welche Daten beruhen ihre Prognosen des Bevölkerungszuwachses?

*In Berlin werden für die jeweilige Planung die Bevölkerungsprognosen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) herangezogen. Die aktuelle Prognose ist aus dem Jahr 2020. Die genannten lokalen Spezifitäten können dort nicht abgebildet werden. Auch im Zuge der Bedarfsermittlung zum Rahmenplan können diese Spezifitäten nicht berücksichtigt werden, da diese nicht in jedem Fall ermittelbar sind. Vor diesem Hintergrund müsste man z.B. für Viertel, in denen heute sehr viele junge Familien wohnen, zukünftig also in etwa 20 Jahren, entsprechend niedrigere Schüler\*innen-Zahlen annehmen.*

- 23) Was ist der Grund, warum die neu zu schaffenden Wohnungseinheiten nicht konkret angegeben wurden?

*Die im Rahmenplan dargestellten Vorhaben sind überwiegend Projekte des Geschosswohnungsbaus, teilweise handelt es sich aber auch um den Bau von Einfamilienhäusern (individueller Wohnungsbau). Für beide Wohnbauformen werden unterschiedliche Wohnungsgrößen und Haushaltsgrößen angenommen. Beim Geschosswohnungsbau geht man von einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 75 m<sup>2</sup> (entspricht einer Geschossfläche von 100 m<sup>2</sup>) und von durchschnittlich 2 Bewohner\*innen aus. Bei Einfamilienhäusern geht man von einer Wohnungsgröße zwischen 120 und 130 m<sup>2</sup> (entspricht 150 m<sup>2</sup> Geschossfläche) und durchschnittlich 3 Bewohner\*innen aus. Da sich die Bedarfe an sozialer und grüner Infrastruktur stets an der Einwohnerzahl und nicht an den Wohnungszahlen orientieren, werden im Rahmenplan zur besseren Ableitbarkeit die Einwohnerzahlen abgebildet. Die Angabe der Wohnungszahl wäre zudem nicht sehr aussagekräftig, da diese sehr stark von der jeweils projektierten Wohnungsgröße abhängen würde. In einer Wohnanlage für Studierende mit 100 Wohnungen (GF: 3.000 m<sup>2</sup>) leben vielleicht 100 Personen, während in 20 Einfamilienhäusern mit einer GF von ebenfalls 3.000 m<sup>2</sup> nur 60 Personen leben.*

- 24) Ist für den Bereich des Rahmenplans Karlshorst-Ost eine Kapazitätsgrenze (gemessen an WE, EW o.ä.) ermittelt worden? Wenn ja: wo liegt diese? Wenn nein: warum nicht?

*Für den Rahmenplan wurde keine Kapazitätsgrenze ermittelt. Hier würde sich grundsätzlich die Frage stellen, an welchen Kriterien sich die Kapazitätsgrenze ausrichten sollte. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um bei welcher Einwohnerzahl zusätzliche Baumaßnahmen nicht mehr zuzulassen? Und mit welchen Maßnahmen könnte auf die Einhaltung der Kapazitätsgrenzen hingewirkt werden? Gerade vor dem Hintergrund, dass viele Bauvorhaben gemäß § 34 BauGB zugelassen werden müssen, wäre so eine Vorgehensweise zum Scheitern verurteilt. Bei Bebauungsplänen wird jedoch grundsätzlich die Verträglichkeit der neuen Nutzungen hinsichtlich verkehrlicher, sozialer und grüner Infrastruktur geprüft. Auch im Zuge der Bearbeitung des vorliegenden Rahmenplans erfolgte ein intensiver Abgleich zwischen den durch die Wohnbauvorhaben verursachten Einwohner\*innen-Zuwächsen und den hieraus erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen. Hierbei stellte sich heraus, dass der Einwohner\*innen-Zuwachs, der sich aufgrund der zusätzlichen Wohnbauvorhaben langfristig abzeichnet, langfristig durch die entsprechenden Maßnahmen zur Verbesserung der sozialen und grünen Infrastruktur soweit aufgefangen werden kann, dass keine Unterversorgung bestehen muss. Dies setzt allerdings voraus, dass die entsprechenden Einrichtungen und Flächen auch tatsächlich geschaffen werden. Der Rahmenplan hat diesbezüglich nur Vorschlagscharakter.*

- 25) Gehen Sie bei der Planung davon aus, dass in den Neubauquartieren je WE (100 m<sup>2</sup>) nur 2 Personen einziehen werden? Die Erkenntnisse besagen, dass in der Regel junge Familien mit Kinderwunsch einziehen werden.

*Bezüglich der Ermittlung der Wohnungsgrößen und der Wohnungsbelegung (Personenanzahl je WE) wird auf die Antwort zur Frage 23 verwiesen. Entsprechend dieser Annahmen wird für die Einwohnerermittlung grundsätzlich davon ausgegangen, dass 50 m<sup>2</sup> Geschossfläche Wohnen einer Person entspricht. Diese Ermittlungsmethode wird auch beim Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung angewendet, das als Leitlinie für städtebauliche Verträge dient. Diese werden zwischen dem Land Berlin und dem/der Vorhabenträger\*in abgeschlossen, um Letztere\*n bei der Herstellung der sozialen Infrastruktur entsprechend zu beteiligen. Die durchschnittliche Haushaltsgröße in Karlshorst liegt zurzeit im Übrigen bei 1,9 Personen je Wohnung.*

- 26) Haben Sie u.a. die reale demographische Entwicklung im Carls Garten und in der Gartenstadt Karlshorst I einmal analysiert? Sie werden auch hier im Durchschnitt auf mindestens 3 Personen in einem Haushalt und nicht 2 Personen kommen. Aus dieser Fehleinschätzung erhöht sich das Defizit an Kita- und Grundschulplätzen erneut (siehe dazu 2.3 und 2.4. Planung-öffentliche Daseinsvorsorge).

*Der Carls Garten ist nicht Gegenstand des Rahmenplans. Bei der Gartenstadt Karlshorst I wurden hingegen die vorliegenden Zahlen verwendet. Die aktuell bestehenden Bedarfe für Kita-Einrichtungen und Schulen ergeben sich aus der vorhandenen Bevölkerung und werden sowohl im Schulentwicklungsplan als auch im Kitaentwicklungsplan abgebildet. Diese betrachten jedoch größere Teilräume. Entsprechend mussten die Zahlen auf das Rahmenplangebiet heruntergerechnet werden. Hierzu ist anzumerken, dass sich bei alleiniger Betrachtung der Schüler\*innen-Zahlen im Untersuchungsgebiet (Karlshorst/Ost) und der vorhandenen Grundschulplätze im Untersuchungsgebiet kein Versorgungsengpass ergeben würde. Dieser ergibt sich erst aufgrund des größeren Einzugsbereichs. Bei der Kitaversorgung stellt sich die Situation genau umgekehrt dar.*

*Bezüglich der bestehenden Gartenstadt Karlshorst wird darauf hingewiesen, dass diese bislang das einzige größere, durch einen Bebauungsplan ermöglichte Wohnungsbauprojekt im östlichen Karlshorst ist. Das angesprochene vorhandene Defizit resultiert daher nur zum Teil aus geplanten Wohnbauvorhaben. Der größere Teil resultiert sehr wahrscheinlich aus den vielen zurückliegenden, eher kleineren Bauvorhaben, die gemäß § 34 BauGB genehmigt wurden, bzw. genehmigt werden mussten.*

- 27) Wurde der B-Plan-Entwurf - XVII-50aba „Gartenstadt Karlshorst II“ hinsichtlich der zu errichtenden Wohnungszahlen (WE) um 225 WE reduziert? (bisherige Darstellung im Rahmenplan: 1.275 WE für B-Plan XVII-50aba; neue Darstellung im Rahmenplan (7) 560 WE + (15) 415 WE + (25) 75 WE = 1.050 WE?)

*Der Rahmenplan verzichtet aus den bereits genannten Gründen (siehe Antwort auf Frage 23) auf die Angabe von Wohnungszahlen und nennt nur die Einwohner\*innen (EW)-Zahlen. Der Rahmenplan mit Stand Oktober 2020 hat für die gesamte südliche Gartenstadt Karlshorst einschließlich des Bebauungsplangebiets XVII-50abb (ehemals im russischen Eigentum) eine EW-Zahl von 2.250 ermittelt. Der aktuelle Rahmenplan differenziert die Baumaßnahmen in einen nördlichen Teil, der zeitnah umgesetzt werden kann (1.120 EW) und einen südlichen Teil, der mittelfristig umgesetzt werden kann (830 EW). Hinzu*



*kommt der Bereich des Bebauungsplangebiets XVII-50abb, wo von 150 EW ausgegangen wird. Zusammen ergibt dies 2.100 EW. Die Differenz von 150 EW ergibt sich aus dem Umstand, dass inzwischen davon ausgegangen wird, dass die ehemaligen Flugzeughallen nicht für Wohnzwecke zur Verfügung stehen. Hierdurch halbiert sich die Zahl der zusätzlichen EW, die künftig im Bebauungsplangebiet XVII-50abb wohnen könnten.*

### Grüne und soziale Infrastruktur

*Folgende Fragen wurden schriftlich vor der Veranstaltung gestellt:*

- 28) Mich interessiert, ob nicht einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der grünen Infrastruktur auch kurzfristig umgesetzt werden können und wie die mittelfristige Umsetzung der meisten Maßnahmen (u. a. zur Verbesserung der grünen Infrastruktur und Verkehrsinfrastruktur) finanziell und personell abgesichert wird.

*Viele Maßnahmen zur Verbesserung der grünen Infrastruktur können erst im Zuge der Wohnungsbaumaßnahmen bzw. nach Festsetzung der entsprechenden Bebauungspläne realisiert werden (z.B. Öffnung des Grundstücks Waldowallee, Herstellung der Grünfläche westlich des Baugebiets „Zwieseler Straße/Nord“). Einige der im Rahmenplan als kurzfristig bezeichneten Maßnahmen, wie z. B. die Umsetzung des sogenannten Pocketparks in der südlichen Gartenstadt Karlshorst sind in ihrem Planungsprozess bereits weit fortgeschritten. In Einzelfällen lässt sich die grüne Infrastruktur auch schneller verbessern. Häufig ist dies jedoch mit einem Rückbau von versiegelten Flächen (z.B. Parkplatz) verbunden. Für diese Maßnahmen gibt es im Regelfall noch keine konkreten Planungen, Gleiches gilt für die den Straßenraum betreffenden Maßnahmen. Während die Planung zur Errichtung der neuen Straßen in der südlichen Gartenstadt Karlshorst weit fortgeschritten ist, stellen andere Maßnahmen eher mittel- bis langfristige Planungen dar. Zum Teil gibt es hierzu auch nur grobe, nicht abschließend ausformulierte Überlegungen, so z. B. bei dem Vorschlag die Köpenicker Allee mit der Verlängerten Waldowallee zu verbinden. Die Prüfung, ob sich die Maßnahmen in finanzieller und personeller Hinsicht umsetzen lassen, muss im zwar im Vorfeld der jeweils durchzuführenden Maßnahme nicht jedoch im Zuge des Rahmenplans erfolgen, da dieser zunächst nur Vorschlagscharakter hat.*

- 29) Zu Punkt 18 (Grüne Infrastruktur): Was ist vorgesehen, um die alten Schienen und die größere Halle im Biesenhorster Sand zu beseitigen? Die leeren Spraydosen sind der besondere Schandfleck, der schnell beseitigt werden muss.

*Der Biesenhorster Sand ist seit März 2021 ein Naturschutzgebiet und liegt damit in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Verkehr, Umwelt und Klimaschutz (SenUVK). Die Nutzung der verschiedenen Bereiche und die notwendigen Pflegemaßnahmen werden durch SenUVK bestimmt. Hierfür wird noch ein entsprechender Pflege- und Entwicklungsplan erarbeitet. Ob die vorhandenen Schienen vollständig beseitigt werden, ist eher fraglich, da es bereits Überlegungen gibt, die Reste der Bahnnutzung als Zeugnis der ehemaligen Nutzung zu erhalten bzw. in das Gesamtkonzept zu integrieren. Dass die Beseitigung der Spraydosen und sonstigen Mülls hingegen dringend erforderlich ist, ist selbstverständlich, gerade in einem Naturschutzgebiet. Hierfür ist jedoch ebenfalls die Senatsverwaltung zuständig.*

- 30) Sind die beiden Senioreneinrichtungen (Pkt. 7 und 11 "Soziale Infrastruktur") ausreichend bei einer zunehmend vergreisenden Gesellschaft?

*Ob die vorhandenen und künftig geplanten Senioreneinrichtungen ausreichen werden, ist schwer zu beantworten. Einrichtungen dieser Art entstehen aufgrund privatwirtschaftlicher Initiative und sind nicht Gegenstand der staatlichen Versorgungsplanung. Unabhängig davon, enthält der Rahmenplan Vorschläge, welche Standorte für solche Einrichtungen geeignet wären. Die aufgeführten Standorte wurden aufgrund ihrer Eignung vorgeschlagen, so z.B. wegen der Nähe zu einer vorhandenen Einrichtung oder aufgrund der bestehenden Eigentumsituation. So könnte sich die katholische Kirche durchaus vorstellen, auf ihrem Grundstück zusätzliche soziale Einrichtungen entstehen zu lassen.*

- 31) Priorität sollte stets sein: erst die Infrastruktur mit Ärzten, Kitas, Schulen schaffen und dann die Wohnbauungen starten!

*Die soziale Infrastruktur wird bei Vorhaben, die durch einen Bebauungsplan ermöglicht werden sollen, regelmäßig mitgedacht. Nicht immer werden die entsprechenden Einrichtungen im jeweiligen Gebiet gleich mitgebaut, über entsprechende städtebauliche Verträge werden die Vorhabenträger jedoch verpflichtet, sich bei der Errichtung sozialer Einrichtungen entsprechend zu beteiligen. Des Weiteren erfolgt*



*auch grundsätzlich ein Abgleich der Wohnungsbauzahlen mit den Bedarfszahlen der sozialen Infrastruktur. In der Vergangenheit ist es vor allem aufgrund der verstärkten Bautätigkeit, die weniger durch Bauungsplanverfahren als durch viele kleinteilige Baumaßnahmen innerhalb der vorhandenen Struktur erfolgte, zu den bekannten Defiziten vor allem bei der Schulversorgung gekommen. Zurzeit sind jedoch in ganz Karlshorst 4 Neubauprojekte für Schulen vorgesehen, 2 davon im Rahmenplangebiet Karlshorst/Ost. Das wesentliche Planungsinstrument zur Regelung der Bedarfssituation ist im Übrigen nicht der Rahmenplan, sondern die Kita- und Schulentwicklungsplanung. Hier wurde bereits sehr klar erkannt, dass aufgrund der vorhandenen Versorgungssituation dringender Handlungsbedarf besteht.*

*Die medizinische Versorgung kann nicht durch den Bezirk geregelt werden und schlägt sich daher auch nicht im Rahmenplan nieder. Innerhalb der geplanten Wohnbauvorhaben ist die Nutzung durch Arztpraxen grundsätzlich zulässig. Die konkrete Ansiedlung obliegt schließlich der Initiative der/des jeweiligen Ärztin/Arztes und der Mitwirkung der kassenärztlichen Vereinigung.*

- 32) Der Aufbau zusätzlicher Schulplätze verläuft viel zu langsam und in ungenügender Anzahl. Während die Grundschulen bereits hoffnungslos überfüllt sind, so ist die Situation bei den weiterführenden Schulen doch eine komplette Katastrophe. Bereits jetzt müssen Kinder aus Karlshorst anstatt an das Gymnasium in ihrem Heimatbezirk zu gehen, jeden Tag weite Strecken in andere Bezirke pendeln. Und die Zahl der Oberstufen-Schüler wird weiter steigen, analog zu den Grundschulern. Karlshorst braucht dringend zusätzliche, auch gymnasiale Oberstufenplätze!

*Im Rahmenplan ist dargestellt, dass im Untersuchungsgebiet künftig eine Grundschule und eine Gemeinschaftsschule (Grundschule + weiterführende Schule) neu errichtet werden sollen. Hierdurch kann das Defizit an Grundschulplätzen mittelfristig abgemildert und langfristig abgebaut werden. Bei den weiterführenden Schulen wird sich die Situation kurzfristig kaum verbessern und mittelfristig allenfalls abmildern. Dieses Problem ist dem Bezirk durchaus bewusst. Die Planung weiterführender Schulen ist jedoch nicht Aufgabe des Bezirks, sondern obliegt der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie (SenBJF).*

- 33) Was bedeutet es, dass beim Schulneubau an der Köpenicker Allee 30% der Grundschulplätze von Schülern/Schülerinnen außerhalb der Einschulungsbereiche belegt werden?

*Gemeinschaftsschulen beinhalten einen Grundschul- und einen weiterführenden Zweig. Aus diesem Grund wird von SenBJF angenommen, dass auch in der Grundschule bereits Schüler\*innen aus anderen Schuleinzugsbereichen die entsprechende Schule wählen.*

- 34) In diesem Rahmenplan ist kein Sportplatz für die Allgemeinheit und den Freizeitsport ersichtlich. Punkt 8 - erweiterte Waldowallee ist nicht weiter definiert und nebulös. Wo sollen die Kinder ihren Freizeitsport ausleben können? Der nächste Fußballverein ist in Biesdorf, der aus allen Nähten platzt. Unsere Kinder fahren wir nach Marzahn, andere Eltern nach Köpenick, um ihren Kindern die Teilnahme am Freizeitsport zu ermöglichen. Hier in Karlshorst gibt es bis auf Tennis, Kleinkindertanz und minimale Reitkapazitäten keine Angebote. Alles ist mit langen Wartelisten verbunden. Nicht mal in der Grundschule Lev-Tolstoi gibt es einen Sportplatz, da rennen die Kinder im Sportunterricht im Schotter auf dem Hof! Der Erweiterungsbau und die neue Turnhalle sind immer noch nicht fertig.

*Ein Sportplatz hat einen großen Flächenbedarf und benötigt aufgrund der mit Sport verbundenen Lärmemissionen ausreichende Abstände zur Wohnnutzung. Daher sind neue Anlagen nur sehr schwer in bestehende Stadtstrukturen einzubinden. Im Rahmenplangebiet ist jedoch vorgesehen, die bestehenden gewerblichen Nutzungen östlich der Kleingartenanlage Biesenhorst II (Gewerbepark Straße am Heizhaus), die nur unzureichend über die Straße Am alten Flugplatz angebunden sind, zu verlagern und die entsprechenden Flächen teilweise zu einem Sport- und Aktivpark zu entwickeln.*

- 35) Punkt 6 - Rückbau Parkplatz Waldowallee/Köpenicker Allee - Wo sollen die Anwohner ihre Autos abstellen? Der Parkplatz ist rappellvoll. Ja, der Parkplatz ist nicht schön und eher ein Schandfleck. Hier könnte man den Parkplatz vernünftig mit Grün neu anlegen. Eine Verknappung der Parkplatzsituation ist ja auch im Hinblick auf den Ausbau der Waldowallee mit Fahrradspuren eher kontraproduktiv und führt zu unnötigen Unmut bei den Bewohnern.

*Die gesamte Platzanlage, die ja eine Art Eingangssituation zum östlichen Karlshorst darstellt, könnte durch entsprechende Begrünungs- und Umgestaltungsmaßnahmen eine erhebliche Aufwertung erfahren. Ob mit der Umgestaltungsmaßnahme, für die es noch keine konkrete Planung gibt, alle Parkplätze verschwinden müssen, steht noch gar nicht fest. Grundsätzlich wäre auch eine Lösung denkbar, die einen teilweisen Erhalt der Parkplätze vorsieht. Ansonsten gilt jedoch auch hier, dass bei der Abwägung Verbesserung der Umwelt und Berücksichtigung der Automobilität, der erstgenannte Belang eher stärker gewichtet wird.*

Folgende Fragen wurden **während** der Veranstaltung gestellt:

- 36) Warum gibt es keinen Abgleich für die weiterführenden Schulen? Im Rahmenplan ist nur eine Gemeinschaftsschule mit ISS vorgesehen. Sind auch Gymnasien vorgesehen?

*Die räumliche Planungsebene für weiterführende Schulen wird nicht wie bei Grundschulen über einen festgelegten Einschulungsbereich geregelt. Die hierfür vorgesehenen überregionalen Einzugsbereiche auf der räumlichen Planungsebene der gesamten Bezirke kann nicht innerhalb der Gebietsabgrenzung des Rahmenplans wiedergegeben werden. Seitens des Bezirksamtes wird der Bau einer zusätzlichen weiterführenden Schule im Planungsraum Karlshorst West auf dem Gelände der HTW angestrebt.*

- 37) Der Bezirk beachtet nicht die aktuelle Demografie, wonach 24,9 % der Einwohner unter 18 Jahre alt sind. Daraus ergeben sich 50 % mehr Schüler in der Einzugsdemografie. Bereits in der Parkstadt Karlshorst werden nicht ausreichend Schulplätze geschaffen. Warum wird die Versorgung des Rahmenplangebietes nicht besser berücksichtigt?

*In der Parkstadt Karlshorst soll am Blockdammweg eine dreizügige Grundschule errichtet werden, die zeitnah einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Versorgungssituation leisten kann. Für das entsprechende Bauvorhaben wurden unlängst die entsprechenden Bauunterlagen zur Genehmigung eingereicht. Allgemein stellt sich die Versorgungssituation in Karlshorst und speziell im östlichen Karlshorst aktuell wie folgt dar:*

*In Karlshorst befanden sich 2019 ca. 1.900 Kinder im Grundschulalter zwischen 6 bis unter 12 Jahren (ca. 7 % der EW). Mit der Fertigstellung des Erweiterungsbaus an der Lev-Tolstoi-Schule im Jahr 2021 stehen in Karlshorst etwa 1.550 Grundschulplätze zur Verfügung, woraus sich ein Defizit von 350 Plätzen ergibt. Die aktuelle Planung sieht für Karlshorst die Neuerrichtung von insgesamt 3 Grundschulen mit einer Kapazität von ca. 1.440 Grundschulplätzen bis zum Jahr 2030 vor. Im Abgleich mit den neuen Wohnbauvorhaben zeigt sich, dass mit den genannten Schulbauprojekten der anzunehmende Bedarf (ermittelt gemäß den Vorgaben des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung) langfristig abgedeckt werden kann.*

### Verkehr und Mobilität

Folgende Fragen wurden schriftlich **vor** der Veranstaltung gestellt:

- 38) Zu Punkt 10: Welche Aktivitäten gibt es, um das Rasen auf der Waldowallee zu unterbinden? Es ist nicht nur eine Gefährdung der Radfahrer und der Schüler im Bereich der Richard-Wagner-Schule, sondern es ist auch eine Geräuschbelastung für die Anwohner der Waldowallee und der Loreleystraße.

*Die Waldowallee ist im Berliner Straßennetz als Hauptsammelstraße geführt. Für die gesamte Strecke der Waldowallee gilt Tempo 30. Dieses Tempolimit ist erst ab Verlängerte Waldowallee aufgehoben. Zudem wird, zumindest in Zeiten des stärkeren Verkehrs, die Möglichkeit des zu schnellen Fahrens durch die vorhandenen parkenden Fahrzeuge erheblich eingeschränkt. Ansonsten gilt insbesondere für die Waldowallee, dass hier infolge des neuen Mobilitätsgesetz ein Ausbau der Fuß- und Radwege und somit eine Umgestaltung des Verkehrsraums erforderlich wäre. Diese Forderung schlägt sich auch in der vorgeschlagenen Maßnahme des Rahmenplans nieder. Die eigentliche Ausformulierung der Straßenumbaumaßnahme erfolgt jedoch in der vertiefenden Planung, bei der auch der Aspekt der Verkehrsberuhigung berücksichtigt werden sollte. Der Rahmenplan schlägt im Übrigen Verbesserungsmaßnahmen (z. B. Lichtsignalanlagen) an den kritischen verkehrlichen Knotenpunkten vor. Grundsätzlich gilt jedoch, dass mit dem Rahmenplan und auch mit der Verkehrsplanung insgesamt das Problem des Fehlverhaltens im Straßenverkehr nicht vollständig beseitigt werden kann. Um hier wirksam gegenzusteuern, bedarf es nicht nur baulicher, sondern vor allem ordnungsrechtlicher Maßnahmen.*

- 39) Warum soll die dringend notwendige Sanierung des unbefahrten Fuß- und Radweges in der Robert-Siewert-Straße (Nummer Orange 29) erst mittelfristig erfolgen, wo doch der Ausbau der Radwege aktuell in Berlin oberste Priorität hat und der Weg für viele Kinder täglicher Schulweg ist?

*Der Ausbau bzw. die Sanierung von Fuß- und Radwegen wird mehrfach im Rahmenplangebiet aufgeführt. Wobei für keine der genannten Maßnahmen eine abgesicherte Planung oder eine entsprechende*

*Finanzierungssicherung existiert. Von daher kann für keine der aufgeführten Maßnahmen eine kurzfristige Umsetzung angenommen werden. Die konkrete Einordnung, wann die entsprechenden Maßnahmen umgesetzt werden, muss im weiteren Verfahren außerhalb des Rahmenplan erfolgen.*

- 40) Wie soll in Zukunft der ÖPNV funktionieren? Die Bahnen sind ja schon heute um 9 Uhr morgens total voll. Was ist hier geplant?

*Die Planung des ÖPNV unterliegt der SenUVK bzw. den jeweiligen Verkehrsbetrieben (BVG und Deutsche Bahn). Der Rahmenplan kann hier nur, wie in der vorliegenden Entwurfsfassung geschehen, Empfehlungen und Vorschläge unterbreiten, die Linienführung anzupassen. Zur Vermeidung überfüllter Züge, böte es sich zunächst an, die Taktfolge der Züge zu verbessern. Vorschläge dieser Art sind jedoch nicht Gegenstand eines städtebaulichen Rahmenplans.*

- 41) Welche S-Bahn genau soll östlich vom Biesenhorster Sand (ab wann) fahren?

*Im Nahverkehrsplan 2019-2023 Berlin ist eine Bahnstrecke entlang des Berliner Außenrings zwischen Springpfuhl und Grünauer Kreuz dargestellt. Ob auf dieser Bahnstrecke ein S-Bahn oder eine Regionalbahn verkehren wird, muss noch in weiteren Untersuchungen durch die übergeordneten Planungsbehörden geprüft werden. Aufgrund dessen ist auch der Umsetzungszeitraum noch offen. Eine Realisierung dieser neuen Streckenführung ist wahrscheinlich erst nach 2035 möglich.*

- 42) Was ist das Konzept zur Reduzierung von Autos? Gibt es Shuttle-Busse, Plätze für Car-Sharing, genügend Radunterstellplätze, Plätze für Seniorenscooter/-mobile? Ladestationen für E-Autos? Ärzte, Pflegestationen, Serviceleistungen, alle möglichen Geschäfte in fußläufiger Nähe.

*Der Rahmenplan enthält keine konkreten Aussagen zur Reduzierung des Autoverkehrs. Vielmehr muss der Rahmenplan der Gesamtplanung Rechnung tragen, die einen erheblichen Neubau von Wohnungen vorsieht, und sich somit der Herausforderung stellen, dass auf das Untersuchungsgebiet ein nicht unbedeutender Mehrverkehr zukommt. Um diesen in einem verträglichen Maß zu halten und mehr Einwohner\*innen dazu zu bewegen, statt eines eigenen Autos andere Verkehrsmittel oder zumindest umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu benutzen, bedarf es einer ganzen Palette von Maßnahmen, die sich nur teilweise im Rahmenplan niederschlagen können. Gemäß dem Mobilitätsgesetz ist geplant, das Radverkehrsnetz zu verbessern. Hierzu sind in Teilen Sanierungsmaßnahmen und die Neuplanung der Routen vorgesehen. Bei der Erweiterung der Radunterstellplätze müssen die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt werden. Dementsprechend muss ein Ausbau bei Bedarf erst geprüft werden. Eine wesentliche Aussage des Rahmenplans besteht darin, dass der ÖPNV im Gebiet verbessert werden muss. Hier ist vor allem eine verbesserte Anbindung des gesamten Bereichs beiderseits der südlichen Köpenicker Allee erforderlich. Bezüglich der Voraussetzungen für Car-Sharing-Angebote lassen sich im Rahmenplan keine Aussagen treffen, da es sich hier um privatwirtschaftliche Unternehmungen handelt, die Ihre Geschäftsgebiete in Bezug auf gegebene Nachfrage erweitern. Gleiches gilt für die Ansiedlung von Ärzt\*innen oder die Einrichtung von Pflegestationen.*

*Geschäfte in fußläufiger Entfernung können nicht im gesamten Stadtgebiet von Berlin abgedeckt werden. Um eine Schwächung der Stadtteilzentren zu vermeiden, sind in der erweiterten Umgebung nur kleinere Versorgungseinheiten möglich. Mit der Realisierung der Nahversorgung im Quartierszentrum der südlichen Gartenstadt Karlshorst kann jedoch die Versorgung großer Teile von Karlshorst wesentlich verbessert werden.*

- 43) Wegeverbindungen Nr. 13 - 15: Auskunft zu der Ausbildung der Wege; Insbesondere bei der Wegeverbindung Nr. 15 ist nicht klar ersichtlich, auf wessen Grundstück die Wegeverbindung geführt werden soll. Die Nachbarschaftsbelange des BfS als Nutzer bzw. der BlmA als Eigentümer sind dadurch unmittelbar berührt.

*Die Wegeverbindungen dienen u.a. einer besseren Vernetzung zwischen den bestehenden Nutzungen und den geplanten Vorhaben, die eine Erweiterung der grünen Infrastruktur bedingen. Dabei handelt es sich nicht um private Flächen, sondern Flächen die dem Land Berlin, Wohnungsbaugesellschaften und der Bundesrepublik Deutschland gehören.*

- 44) Erfreulicherweise schlägt das Konzept der Rahmenplanung Karlshorst/Ost vielfältige Verbesserungen für die Gehwege und die Rad-Infrastruktur vor (Köpenicker Allee, Zwieseler Straße, Waldowallee und verlängerte Waldowallee, Treskowallee, Richard-Kolkwitz-Weg, Wiesengrundstraße, Robert-Siewert-Straße). Vieles davon geht über den Stand des von SenUVK im September 2021 verabschiedeten Radverkehrsnetzes hinaus. Andere Punkte aus dem Radverkehrsnetz (Römerweg, Stolzenfelsstraße, Rhein-steinstraße) fehlen im Rahmenplan jedoch. Hierzu nun unsere Fragen:

1. Inwieweit wurde von Ihnen das Radverkehrsnetz berücksichtigt?
2. Inwieweit gab es bereits Abstimmungen mit dem Straßen- und Grünflächenamt (SGA) Lichtenberg zur geplanten Radinfrastruktur?

*Auch die kurzfristig beschlossenen Plangrundlagen, wie z. B. zum Radverkehrsnetz, sollen noch im Rahmenplan im notwendigen Maß berücksichtigt werden. Es werden hierbei jedoch nicht alle Maßnahmen einzeln aufgeführt. So taucht z. B. die Empfehlung zum restlichen Ausbau der Radinfrastruktur in Punkt 22 der Maßnahmenliste auf. Die Konzeptvorschläge wurden mit dem SGA abgestimmt.*

- 45) Warum ist kein Radweg in der Waldowallee geplant? Der müsste nur erneuert werden.

*Der Rahmenplan sieht, dem Mobilitätsgesetz entsprechend, sowohl den Ausbau der Radverkehrsanlagen im Straßenzug Waldowallee/Verlängerte Waldowallee als auch die Sanierung der Gehwege vor.*

- 46) Sie haben das westliche Ende der Rheinpfalzallee im Bereich Verkehr und Mobilität unter Punkt 22 als Sanierungsbereich aufgeführt – welche konkreten Maßnahmen sind hier geplant? Insbesondere umfasst die Sanierung auch den Einbau von Kanalisationsvorrichtungen zur Sammlung und Ableitung von Oberflächenwasser? Generell: ist ein Ausbau dieses Straßenabschnitts zur Nutzung durch Kraftfahrzeuge (der Anlieger) geplant – oder lediglich der Ausbau als Fußgänger- und Fahrradweg? Abschließend: Was bedeutet „mittelfristig“ in Monaten und Jahren?

*Diese Frage ist zu detailliert und kann erst im Rahmen der Ausführungsplanung beantwortet werden. Grundsätzlich ist für den betreffenden Bereich erst einmal festgestellt worden, dass hier stadträumliche Mängel bestehen, also der gesamte Bereich in gestalterischer Hinsicht eine Aufwertung erfahren könnte. In diesem Zusammenhang böte es sich an, die bislang unbefestigte Verkehrsfläche zu befestigen. Eine verkehrliche Öffnung zur Treskowallee wäre prüfenswert, aber nur unter der Voraussetzung, dass hier kein zusätzlicher Durchfahrtsverkehr entsteht. Mittelfristig bedeutet in dem Rahmenplan, dass die Maßnahmen bis 2025 umgesetzt werden. Im vorliegenden Fall ist jedoch eher von einer langfristig umzusetzenden Maßnahme auszugehen.*

- 47) Vom Planungsbüro FPB liegt ein sehr detailliertes Verkehrsgutachten vor. Hierzu nun unsere Frage:
1. Inwieweit wurden die Vorschläge des Gutachtens berücksichtigt?
  2. Warum wird im Rahmenplan eine südliche Anbindung der Köpenicker Allee an die Verlängerte Waldowallee vorgeschlagen, obwohl das Verkehrsgutachten von FBP genau das Gegenteil für richtig hält?

*Das Verkehrsgutachten von FPB wurde weitgehend berücksichtigt. So wurden z. B. die vorgeschlagenen Maßnahmen zu den Knotenpunkten Rheinstraße/Waldowallee und Rheinstraße/Köpenicker Allee übernommen. Zur Frage, ob die Köpenicker Allee an die Verlängerte Waldowallee angebunden werden soll, weicht der Rahmenplan hingegen tatsächlich von der Aussage des genannten Gutachtens ab. Die Abweichung besteht jedoch lediglich darin, dass hier noch eine genauere Prüfung für sinnvoll erachtet wird. Geprüft werden sollte, welche Möglichkeiten bestehen, den künftigen Verkehr, der aus den größeren Neubaumaßnahmen beiderseits der Köpenicker Allee resultieren wird, zumindest bezüglich des nach Süden zielenden Verkehrs teilweise über die neue Verbindungsmöglichkeit abfließen zu lassen. Voraussetzung hierfür muss jedoch sein, dass der Durchgangsverkehr zwischen Wuhlheide und Treskowallee künftig nicht in die Köpenicker Allee ausweicht. Der Rahmenplan schlägt daher eine beschränkte Öffnung der Köpenicker Allee vor, um die Waldowallee, vor allem aber die Rheinstraße von Verkehr zu entlasten und darüber hinaus auch längere Umwege zu vermeiden.*

- 48) Punkt 6, LSA Knotenpunkt Köpenicker Allee/Rheinstraße: Macht hier im Hinblick auf Lärm- und Schadstoffemissionen ein Kreisverkehr anstatt einer Ampel nicht mehr Sinn? Hier wäre genug Platz zur Errichtung eines Kreisverkehrs anstelle einer Ampel. Beim Kreisverkehr kann der Verkehr fließen und man muss bei geringerem Autoverkehr nicht unnötig an der Ampel stehen, weil sie gerade rot ist und sonst kein Auto zu sehen ist.

*Mit der Signatur Lichtsignalanlage (LSA) zeigt der Rahmenplan eine Möglichkeit auf, wie die Funktionalität des Knotens zukünftig trotz des anzunehmenden zusätzlichen Verkehrs aufrechterhalten werden kann. Ob dies zwingend durch eine Lichtsignalanlage erfolgen sollte oder nicht ein Kreisverkehr die geeignetere Lösung wäre, muss im weiteren Verfahren geprüft werden.*

- 49) Seit kurzem gibt es die Möglichkeit neben Fahrradstraßen auch Fahrradzonen anzuordnen. Gibt es Gründe, warum diese Möglichkeit im Rahmenplan noch nicht genutzt wurde?



*Die im Rahmenplan genannten Lösungsvorschläge orientieren sich am Mobilitätsgesetz und stellen einen ersten Schritt zum Ausbau der Radinfrastruktur dar. Künftig ist zu prüfen, ob der Bedarf an Radinfrastruktur soweit steigt, dass sich die Anordnung von Fahrradzonen und -straßen anbietet.*

- 50) Verlängerung der Andernacher Straße (Nr. 13): Aus unserer Sicht macht eine klassische Straßenanbindung keinen Sinn. Alternativ schlagen wir eine Fahrradstraße mit Modaltrennern vor, die den Durchgangsverkehr verhindern.

*Mit der Verlängerung der Andernacher Straße sollen in erster Linie die neuen Bauvorhaben in diesem Bereich (Wohngebiet und Schule im Bebauungsplangebiet 11-29, Bürogebäude des BfS, mögliches neues Wohngebiet auf dem BfS-Standort) erschlossen werden. Darüber hinaus soll hiermit auch die Möglichkeit geschaffen werden, die neue Straßenverbindung ggf. für den Busverkehr zu nutzen. Darüber hinaus könnte durch die neue Straßenverbindung auch eine Entlastung der Rheinsteinstraße einhergehen. Diesbezüglich steht jedoch noch eine genauere Prüfung aus, da auch denkbar wäre, dass die neue Straßenverbindung nur dem reinen Anliegerverkehr zur Verfügung stehen soll.*

- 51) Punkt 11 - Treskowallee - Verzicht auf eine Fahrspur zu Gunsten einer Fahrradspur: Hier schlägt es einem fast die Sprache. Selbst jetzt nach Fertigstellung der Treskowallee mit der neuen Bahnunterführung, die auch der reinste Schildbürgerstreich ist, ist die Treskowallee immer voll und nicht ohne Grund war bisher auf der 2. Spur ein absolutes Parkverbot! Den Autoverkehr wird man die nächsten 10 Jahre nicht abschaffen, wenn kein vernünftiges ÖPNV Angebot besteht. Und viele sind vermutlich auch dennoch auf ein Auto angewiesen! Soll unnötiger Stau produziert werden? Fahrradwege kann man auch sehr gut parallel zur Treskowallee anlegen.
- 52) Wenn der Plan besteht, die Treskowallee einspurig zu Gunsten eines Radweges zu gestalten, werden die Waldowallee und Köpenicker Allee noch mehr von PKWs frequentiert. Warum kann man die Bürgersteige nicht zu Gunsten des Radfahrweges schmaler machen? Die Köpenicker Allee hat die schmalsten Bürgersteige; warum soll da so viel Verkehr durchgeführt werden?

*Um die berlinweit angestrebte Verkehrswende zu erreichen, muss der sogenannte Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erheblich ausgebaut werden. Hierzu gehört auch die Schaffung eines neuen Radweges im Bereich der Treskowallee. Dies muss nicht grundsätzlich mit Einschränkungen für den Kfz-Verkehr verbunden sein. Im vorliegenden Fall besteht jedoch keine andere Möglichkeit, als die Fahrradspur zulasten einer PkW-Fahrspur anzulegen. Spätestens mit Fertigstellung der TVO sollte der Verlust einer Kfz-Spur in der Treskowallee auch kein Problem mehr darstellen. Eine Verschmälerung der Gehwege kommt nicht in Frage, da diese im Bereich der Treskowallee bereits die Mindestmaße gerade so einhalten und hier ein erhöhter Fußgängerverkehr zu verzeichnen ist. In Konfliktsituationen hat der Ausbau der Radverkehrsanlagen Vorrang vor dem Autoverkehr. Eine parallel zur Treskowallee geführte Radverkehrsspur wäre zwar möglich, würde aber für die meisten Radfahrer\*innen, für die eigentlich die Treskowallee die logische Strecke wäre, einen Umweg bedeuten. Es besteht nicht die Absicht, den Verkehr, der normalerweise durch die Treskowallee führt, in die Waldowallee oder die Köpenicker Allee umzulenken. Für den Autoverkehr, der in der Treskowallee zum Stau führt, kommt diese Variante im Übrigen allenfalls in der ungünstigsten Stausituation in Frage und dann auch nur, wenn die Parallelstraßen nicht ebenfalls überfüllt sind.*

- 53) Wie werden soziale und verkehrstechnische Infrastruktur erweitert für den zusätzlich geplanten massiven Wohnungsaufbau im Norden der Beerfelder Straße und der Zwieseler Straße? Zudem werden im Rahmen der voraussichtlich jahrelangen Bautätigkeit schwere Fahrzeuge tausendfach durch die engen Wohnstraßen fahren müssen. Wie wird das abgemildert?

*Der Rahmenplan sieht für den genannten Bereich nicht nur den Bau von Wohnungen, sondern auch den möglichst gleich- oder sogar vorzeitigen Bau von sozialen Infrastruktureinrichtungen, die Schaffung von neuen Grünflächen und die Ertüchtigung von Straßen vor (Anbindung der Beerfelder Straße an die Zwieseler Straße).*

*Eine erste überschlägige Prüfung hat ergeben, dass die Zwieseler Straße den Bauverkehr, der mit dem künftigen Bauvorhaben im Bebauungsplangebiet 11-158 verbunden ist, aufnehmen kann. Gleiches sollte auch für die übrigen Baumaßnahmen gelten, die zeitlich gestreckt für den betreffenden Bereich vorgeschlagen werden. Sollte sich dennoch herausstellen, dass die Zwieseler Straße durch den Baustellenverkehr zu sehr in Mitleidenschaft gezogen wird, müssten alternative Zufahrtsmöglichkeiten gefunden werden oder schlimmstenfalls auf die Bebauung verzichtet werden, bzw. diese könnte erst durchgeführt werden, wenn die Straßen entsprechend ausgebaut worden sind. Bezüglich des Baulärms ist festzuhalten, dass sich Baulärm bei der baulichen Entwicklung von Grundstücken in der Regel nicht vermeiden*

*lässt und innerhalb der gesetzlichen Regelungen (z.B. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) auch zulässig ist. Grundsätzlich ist ein\*e Vorhabenträger\*in dennoch verpflichtet, die Störungen auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren.*

- 54) Die schmale Breite der Zwieseler Straße nördlich der Robert-Siewert-Straße wird nicht ausreichen, um den Verkehr der zusätzlichen Wohngebiete im Norden und zukünftig möglicherweise zum S-Bahnhof Biesdorf Süd zu bewältigen. Der in diesem Rahmen geplante Ausbau der nördlichen Beerfelder Straße sollte daher auch entsprechend breit erfolgen inklusive Fahrradstreifen in beiden Richtungen.

*Die Auswirkungen werden im Rahmen der jeweiligen Bebauungsplanverfahren (11-158, 11-59 und ggf. 11-153) gutachterlich untersucht. Falls Maßnahmen erforderlich sind, müssen diese im Zuge der Baugebietsentwicklungen durchgeführt werden. In diesen Zusammenhang kann auch eine Verbreiterung der Beerfelder Straße geprüft werden. Grundsätzlich wird aber der Ansatz verfolgt, dass die Zwieseler Straße die HAUPTerschließung des neuen Wohngebiets übernehmen soll und die Beerfelder Straße nur eine ergänzende Erschließungsfunktion übernehmen soll (siehe hierzu auch die Antwort auf Frage 53).*

- 55) Die auf der Robert-Siewert-Straße ja eigentlich bereits vorhandenen Fahrradwege müssen dringend wieder befahrbar gemacht werden. Zudem bräuchte es auch auf der Rheinsteinstraße eine vom Museum bis zur Treskowallee durchgehende Fahrradspur (evtl. mit einseitigem Parkverbot), denn Busse und Fahrradfahrer kommen sich hier oft gefährlich nahe.

*Die Gehweg- und Radwegsanierung der Robert-Siewert-Straße wird im Rahmenplan berücksichtigt. Aufgrund der vergleichsweise geringen Breite in Teilen der Rheinsteinstraße bestehen hier nur eingeschränkte Handlungsmöglichkeiten, um allen Verkehrsteilnehmern ausreichend Platz zu geben.*

- 56) Wird es am östlichen Rand des Biesenhorster Sandes eine durchgehend befestigte Rad- und Fußwegeverbindung vom S-Wuhlheide bis U-Biesdorf geben?

*Aufgrund des Naturschutzgebietes ist hier sehr wahrscheinlich nur ein Fußweg möglich, der nicht in der üblichen Weise befestigt werden kann.*

- 57) Wird es außer am U-Bahnhof Biesdorf und am S-Bahnhof Wuhlheide weitere Möglichkeiten für Fußgänger und Fahrradfahrer geben, die Tangentiale Verbindung Ost (TVO) und die Güterbahnlinie zwischen Karlshorst und Biesdorf zu unterqueren, z.B. als Verlängerung der Robert-Siewert-Straße und als Zuwegungsmöglichkeit zum zukünftigen S-Bahnhof Biesenhorster Sand?

*Im Rahmenplan sind einige Vorschläge zur besseren Verbindung zwischen Karlshorst und Biesdorf dargestellt. Ob diese dort, an anderer Stelle und an einigen Stellen ggf. gar nicht realisierbar sind, muss in separaten Untersuchungen und Planungen geprüft werden.*

- 58) Entlang der Güterbahn-Strecke und der künftigen TVO bedarf es einer durchgehenden Schallschutz-Vorrichtung. Warum wird hier unnötig der Lärm praktisch über ganz Karlshorst Ost verteilt? Selbst bei der aktuellen TVO-Planung sind offenbar auf der westlichen Seite nach Karlshorst hin keine Schallschutzwände vorgesehen.

*Dieses Thema betrifft das Planfeststellungsverfahren zur TVO und ist daher nicht Gegenstand des Rahmenplans. Grundsätzlich wäre es aber auf jeden Fall wünschenswert und bei Überschreitung der rechtlich vorgegebenen Immissionswerte auch zwingend erforderlich, wenn im Zuge der Baumaßnahmen zur TVO entsprechende Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden würden. Hierzu können zum gegenwärtigen Stand der Planung jedoch noch keine Aussagen getroffen werden.*

Folgende Fragen wurden **während** der Veranstaltung gestellt:

- 59) Wie verlässlich ist die Planung zur TVO? Steht sicher fest, dass im Norden keine Anbindung aus dem Rahmenplangebiet (wie im FNP dargestellt) realisiert wird?

*Gemäß der letzten vom Juni 2021 stammenden Information zum Projektstand der TVO wurde die Grundsatz-Trassierung in 2020 abschließend festgelegt. Diese ist der Präsentation „Lückenschluss TVO – Stand des Planungsprozesses Juni 2020“ zu entnehmen. Demnach befinden sich die nächsten Anbindungspunkte der TVO in Höhe der Rudolf-Rühl-Allee und an der B1/5 im Kreuzungsbereich zur Märkischen Allee (158). Weitere Karlshorst betreffende Anbindungen sind gemäß der aktuellen Planung und*

*nach wiederholter Auskunft der zuständigen Verkehrsverwaltung nicht vorgesehen. Das Verfahren zur Planfeststellung der TVO steht noch aus.*

- 60) Das Rahmenplan-Konzept berücksichtigt nicht die gesamte verkehrliche Situation. Wird bei einem Zuwachs an Einwohnern von 50 % ein gesamtheitliches Verkehrskonzept aufgestellt?

*Das vorliegende Gutachten von FPB ist bereits eine zusammenfassende Betrachtung unter Einbeziehung der geplanten Wohnbauvorhaben. Diese Gesamtbetrachtung bedarf dennoch einer ergänzenden gutachterlichen Einschätzung, die die neu absehbaren Vorhaben miteinbezieht und sich auch mit den im Zuge des Rahmenplans aufgeworfenen Fragestellungen näher befasst.*

- 61) Warum wird für die Arberstraße nördlich der Rheinpfalzallee eine Ertüchtigung vorgeschlagen?

*Der Rahmenplan identifiziert für die Arberstraße einen grundsätzlichen Handlungsbedarf, da diese zu schmal ist und auf der östlichen Seite ein Gehweg fehlt. Die konkreten Maßnahmen, hier ist auch noch der Grafenauer Weg zu nennen, müssen innerhalb weiterer Prüfung im Anschluss an den Rahmenplan festgelegt werden.*

- 62) Wie wird mit der verkehrlichen Belastung umgegangen, wenn die Nahverkehrs-Trasse mit S-Bahnhöfen östlich des Rahmenplangebietes nicht umgesetzt wird? Der Rahmenplan sieht in dem Realisierungsabschnitt bis 2050 weitere Verdichtung überwiegend nördlich der Robert-Siewert-Straße vor.

*Die im Rahmenplan dargestellte bauliche Verdichtung bis 2050 beschreibt das Höchstmaß, das sich der Bezirk an dieser Stelle vorstellen kann. Dementsprechend steht eine Realisierung des gesamten städtebaulichen Entwurfs in Abhängigkeit zu den örtlichen Gegebenheiten. Sollte die Nahverkehrs-Trasse mit dem neuen Kreuzungsbahnhof (S- und U-Bahnhof) nicht realisiert werden, muss das Nachverdichtungspotenzial in dem angesprochenen Bereich ggf. reduziert werden.*

- 63) In welchem Umfang soll die Wiesengrundstraße ausgebaut werden? Sollen die Verkehre der Neubaugebiete an der Köpenicker Allee über die Wiesengrundstraße fließen?

*Der Rahmenplan trifft zur Wiesengrundstraße keine Aussagen. Hier wird davon ausgegangen, dass die unbefestigte Straße auch künftig nur der Erschließung der Kleingartenanlage dienen und ansonsten lediglich als Fuß- und Radwegeverbindung von Bedeutung sein wird.*

### Kultur

*Folgende Frage wurde schriftlich vor der Veranstaltung gestellt:*

- 64) Wie sollen das umgestaltete Theater Karlshorst und das Kulturhaus Karlshorst „nebeneinander“ bestehen?

*Es wird davon ausgegangen, dass sich ein zusätzliches Kulturangebot, noch dazu im Ortsteilzentrum Karlshorst, grundsätzlich positiv auf Karlshorst auswirken wird. In dem umgestalteten Theater Karlshorst, das hier schon länger seinen Platz hat, wird eher eine Ergänzung als eine Konkurrenz zum Kulturhaus Karlshorst gesehen. Die Entscheidung, das alte Theater Karlshorst wieder intensiver für kulturelle Veranstaltungen zu nutzen, erfolgte zudem nicht durch den Bezirk, sondern durch eine private Stiftung. Es handelt sich hierbei also nicht um das Ergebnis einer übergeordneten Planung.*

### Sonstiges

*Folgende Fragen wurden schriftlich vor der Veranstaltung gestellt:*

- 65) Welche Lärmschutzmaßnahmen werden getroffen, um die Anwohner des Gebietes Waldowallee 15-17 vor der Belastung durch die Großbaustelle zu schützen? Wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?

*Hier ist wahrscheinlich das Grundstück Waldowallee 115 – 117 gemeint. Zeitlich befristete Lärmbelastungen sowie hieraus abgeleitete Lärmschutzmaßnahmen werden im vorliegenden Rahmenplan nicht abgebildet, da diese zu sehr vom jeweiligen Einzelfall abhängen und sich in einem eher rahmengebenden*

*und städtebaulich angelegten Konzept kaum darstellen ließen. Baulärm ist bei Baumaßnahmen unvermeidbar und innerhalb der gesetzlichen Regelungen (z.B. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) zulässig. Grundsätzlich ist der Vorhabenträger jedoch verpflichtet, die Störungen auf das geringstmögliche Maß zu reduzieren.*

- 66) Wird auf ökologische Baumaterialien geachtet? Brauchwassernutzung? Solaranlagen? Wärmepumpen? Heizblockkraftwerke?

*Auf all diese Aspekte wird in der Planung in zunehmendem Maße geachtet. Vorgaben dieser Art werden jedoch nicht über einen städtebaulichen Rahmenplan geregelt, da es sich hier um detaillierte Einzelmaßnahmen handelt, die um zahlreiche weitere Aspekte erweitert werden könnten.*

- 67) Gibt es ein Konzept für Naturschutz und Artenvielfalt auch um Wohnhäuser herum? Abschaffung der Schottergärten, geringe Rasenflächen, heimische Pflanzen...

*Konzepte dieser Art werden immer wieder diskutiert und im Rahmen von Bebauungsplanverfahren lassen sich entsprechende Vorgaben je nach Örtlichkeit auch in eingeschränktem Maße regeln. Eine allgemeinverbindliche Vorgabe oder Regelung, die ganz konkrete Maßnahmen zum Naturschutz und zur Artenvielfalt im Umfeld von Wohnbaumaßnahmen vorschreibt, wie zum Beispiel ein Verbot von Schottergärten, gibt es jedoch weder in Berlin noch im Bezirk Lichtenberg. Eine solche Vorgabe müsste zudem auf einer anderen Ebene geregelt bzw. vorbereitet werden.*

- 68) Zu guter Letzt noch die Frage, die ganz Karlshorst und Lichtenberg betrifft:  
Wann wird ein neues Krankenhaus gebaut? Wir haben hier jetzt schon einen Ärztemangel. Und es kann nicht sein, dass man in der Kinderrettungsstelle im SANA 5 Stunden warten muss. Da kommt man sich vor, wie in einem Entwicklungsland.

*Es ist nicht bekannt, dass es eine Absicht gäbe, weder von Seiten der zuständigen Senatsverwaltung noch von Seiten eines Krankenhausbetreibers, in Karlshorst einen Krankenhausstandort zu entwickeln. Daher war dies auch kein Thema der Rahmenplanung. Wie sich die Situation im übrigen Lichtenberg darstellt, ist ebenfalls nicht bekannt.*

*Folgende Frage wurde **während** der Veranstaltung gestellt:*

- 69) Warum kann die Ärzteversorgung nicht durch den Rahmenplan geregelt werden?

*Arztpraxen sind in der Regel in fast allen Gebietstypen, so auch in allgemeinen Wohngebieten zulässig, könnten sich also, wenn es einen entsprechenden Bedarf und einen entsprechenden Ansiedlungswunsch gäbe, fast überall entwickeln. Durch das Bezirksamt kann die Ansiedlung von Arztpraxen nicht gesteuert werden. Diese Aufgabe obliegt vielmehr der kassenärztlichen Vereinigung und der privaten Initiative von Ärzt\*innen.*

### Allgemeines zum Verfahren

*Folgende Fragen wurden schriftlich **vor** der Veranstaltung gestellt:*

- 70) Zur Online-Präsentation auf meinBerlin.de sind bis 31.12.2021 von sehr vielen Bürgern Einwendungen und Kommentare zum Rahmenplan Karlshorst-Ost dokumentiert. Gibt es dazu von Ihnen eine fachliche Auswertung? Wenn ja, dann bitte ich um Zusendung in Dateiform.

*Auf viele der Kommentare der Bürger\*innen wurden Antworten (77) auf mein.berlin.de gegeben. Zudem wurde auf mein.berlin.de eine Zusammenfassung der eingegangenen Hinweise gestellt. Die Hinweise wurden bei der Konzepterstellung und bei der Überarbeitung der Analyse berücksichtigt. Zudem wurden die gesammelten Maßnahmenvorschläge an die entsprechenden Fachbereiche weitergeleitet.*

- 71) Der im vergangenen Jahr zur Diskussion gestellte Rahmenplan Karlshorst-Ost entsprach nicht den qualitativen Anforderungen, die man als Bürger an einen Rahmenplan stellt. Aus diesem Grund wurde folgendes Dokument erarbeitet „Vorstellung eines qualitativ guten Rahmenplanes Karlshorst-Ost, der für alle Bürger verständlich ist.“ Die von mir verwendeten Quellen sowie die Literatur werden im Abschnitt IV dokumentiert. Inwiefern spielte mein Dokument vom 31.12.2020 eine Rolle bei der Auswertung Ihres Entwurfes sowie bei der Erarbeitung des neuen Entwurfs vom 15.10.2021.



*Bei den Unterlagen von Ende 2020, die der Öffentlichkeit zur Information bereitgestellt wurden, handelte es sich lediglich um die Bestandsaufnahme zum Rahmenplan. Auch wenn es sich hierbei nicht um ein Beteiligungsverfahren gehandelt hat, wurden die Unterlagen natürlich zur Kenntnis genommen und flossen in die Entscheidung zum Konzept des Rahmenplans mit ein. Im weiteren Verfahren gab es zudem zusätzliche Abstimmungen mit den Fachämtern. Hieraus ergaben sich weitere Vorgaben, die es im Rahmenplan zu berücksichtigen galt. Insofern wurden nur Teile Ihrer Vorschläge bei der konzeptionellen Bearbeitung vollinhaltlich berücksichtigt.*

- 72) Nach Erreichen der maximalen Teilnehmerzahl wurde von Seiten eines interessierten Bürgers folgende Bitte mitgeteilt: Teilen Sie uns bitte mit, wann und wo wir als Betroffene und Anwohner, Einsicht und eine fachkompetente Erläuterung erhalten können.

*Von der Veranstaltung wird ein Protokoll angefertigt, in dem auch die schriftlich eingegangenen Fragen beantwortet werden, soweit sie einen Bezug zur Rahmenplanung haben. Das Protokoll wird auf [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) veröffentlicht. Gleiches gilt für den Rahmenplan Karlshorst/Ost, zu dem noch ein Erläuterungsbericht erarbeitet wird. Die gesamte Unterlage wird nach dem Beschluss durch die BVV ebenfalls für die Öffentlichkeit einsehbar sein.*

*Folgende Frage wurde **während** der Veranstaltung gestellt*

- 73) Ist der Rahmenplan nicht nach dem Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) rechtlich verbindlich?

*Der BVV-Beschluss zum Rahmenplan Karlshorst/Ost stellt eine Art Selbstbindungsbeschluss für das Bezirksamt dar. Hieraus resultiert eine verwaltungsinterne Bindung, den Rahmenplan bei künftigen Planungen zu berücksichtigen bzw. in die Abwägung miteinzubeziehen.*

Anlage:  
Präsentation